

Vergaderjaar 2023–2024

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1098

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 11 maart 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 30 januari 2024 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. 14 juni 2023 inzake afschrift reactie op een burgerbrief inzake parkeerproblematiek voor vrachtwagenchauffeurs in Nederland (Kamerstuk 31 305, nr. 405);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2023 inzake licht rapport onderzoek verkeersveiligheid lichte T-voertuigen (Kamerstuk 29 398, nr. 1063);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 augustus 2023 inzake CBR-kwartaalrapportage betreffende corona-inhaalslag examens 2e kwartaal 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1073);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 oktober 2023 inzake compensatieregeling gebruikers Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 1078);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 oktober 2023 inzake nationaal leerplan leerling rijbewijs B en verkenning nieuwe publieke taken rijnschoolbranche (Kamerstuk 29 398, nr. 1080);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2023 inzake wettelijke evaluatie IBKI 2018–2022 (Kamerstuk 33 147, nr. 10);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2023 inzake digitaal waarschuwen voor schoolzones (Kamerstuk 29 398, nr. 1083);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2023 inzake CBR-kwartaalrapportage betreffende corona-inhaalslag examens derde kwartaal 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1082);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 oktober 2023 inzake verzamelbrief EU-wet- en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata en wegverkeer (Kamerstuk 31 305, nr. 432);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 december 2023 inzake informeren gedoogsituatie zero-emissiebedrijfsvoertuigen van 3.501 tot en met 4.250 kg (Kamerstuk 31 305, nr. 437);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2023 inzake reactie op de gewijzigde motie van het lid Van Ginneken c.s. over verlenging van de tijdelijke vrijstelling voor de rijbewijs C-plicht voor zero-emissiebedrijfsvoertuigen (t.v.v. 31 305-421) (Kamerstuk 31 305-431) (Kamerstuk 31 305, nr. 433);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2023 inzake kosten rijbewijskeuringen en voortgang optimalisatietraject stelsel medische rijgeschiktheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1085);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2023 inzake reactie op de motie van de leden Koerhuis en Alkaya over het wijzigen van de Wegenverkeerswet zodat zware verkeersovertreders een levenslange rijontzegging kunnen krijgen (Kamerstuk 36 200-XI-44I) (Kamerstuk 29 398, nr. 1087);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2023 inzake stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1084);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2023 inzake stand van zaken LEV-kader (Kamerstuk 29 398, nr. 1086);
- de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 22 januari 2024 inzake verzamelbrief verkeershandhaving (Kamerstuk 29 279, nr. 834);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 januari 2024 inzake invulling toezegging over stand van zaken gesprekken sector over toegankelijkheid auto's voor mensen met een beperking (Kamerstuk 31 305, nr. 440);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 januari 2024 inzake eerste beeld uitbreiding 30 km/u-wegen in de gemeente Amsterdam (Kamerstuk 29 398, nr. 1088);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 januari 2024 inzake antwoorden op vragen commissie over de ontwerpvoorhang Wijziging Kentekenreglement in verband met kentekening van bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398-1081) (Kamerstuk 29 398, nr. 1089);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 januari 2024 inzake proces aanpak opvoeren elektrische fietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 1090).

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Postma

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

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

Voorzitter: Postma
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: El Abassi, Olger van Dijk, Grinwis, Heutink, De Hoop, Postma, Stoffer, Veltman en Van Zanten,

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

Aanvang 16.30 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik wil u allen hartelijk welkom heten bij de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vandaag hebben over verkeersveiligheid, een onderwerp waarover we vaker vergaderen in de Tweede Kamer. Ik wil in eerste instantie de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom heten, net als de Minister van Justitie en Veiligheid. Daarnaast heet ik de leden van de vaste Kamercommissie voor I&W van harte welkom. Ook een warm welkom aan alle mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis meekijken. We hebben allemaal vijf minuten spreektijd. Ik stel vier interrupties per persoon in de eerste termijn voor. Ik wil het woord geven aan de eerste spreker, de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. In 2018 – dat lijkt al heel lang geleden, maar voor mijn gevoel was het pas gisteren – ben ik in de Kamer gekomen. Mijn persoonlijke motivatie was, en is nog steeds, de bescherming van het leven, zeker ook op de weg en op het fietspad. Wie de aantallen verkeersslachtoffers ziet, weet dat het nog niet de goede kant op gaat, integendeel. In 2018 was het aantal verkeersdoden en -gewonden al hoger dan in de jaren daarvoor en in 2022 was er een nieuwe piek. Dat geeft veel leed en veel verdriet. De SGP moedigt de bewindslieden dan ook aan om zich onverminderd in te blijven zetten voor meer verkeersveiligheid. Veroorzakers van een ernstig ongeluk worden steeds vaker vervolgd voor poging tot doodslag. Het is een teken dat roekeloos rijgedrag vaker voorkomt. We praten al langer over de aanpak ervan, maar hoe kan het dat iemand die in drie jaar tijd meer dan 50 verkeersboetes heeft gekregen, nog steeds schijnbaar ongehinderd de weg op kan en een dodelijk ongeluk veroorzaakt?

Ik lees in een Kamerbrief dat er een innovatief project is bedacht, een bewustwordingsbrief voor verkeersveelplegers. Ik moest even in mijn ogen wrijven, want dat is geen innovatie maar ... Nou ja, als ik het een beetje populair uitdruk, is het eigenlijk gewoon slappe hap. Waarom wordt er niet eerder ingezet op het onderkennen van recidive en een tijdelijke rijontzegging?

Experts geven aan dat ze wat verkeershandhaving betreft een groot gemis aan prioriteit en regie ervaren bij de betrokken autoriteiten en een gebrek aan capaciteit bij de politie. Experts wijzen op een gebrek aan communicatie over veelplegers en gebrekkige informatie-uitwisseling tussen straf- en bestuursrecht en tussen strafrechtpartners onderling. De bewindslieden hebben al vaker mooie brieven geschreven, maar ik wil ze uitdagen: hoe gaan ze meer regie pakken en ervoor zorgen dat verkeershandhaving op een hoger plan getild wordt? Er wordt gekeken naar de terugkeer van verkeershandhavingsteams bij de politie. Ook de pakkans moet omhoog. De SGP heeft altijd aangedrongen op meer inzet van boa's voor verkeershandhaving in de wijk. Dat gaat gebeuren en daar zijn wij blij mee. Maar ik lees dat dit beperkt wordt tot ongemotoriseerd verkeer. Waarom geen snelheidscontroles in de wijk onder toezicht van de politie? Zou dit in pilotvorm opgepakt kunnen worden?

Nog steeds trekt een groep automobilisten zich weinig aan van rode kruisen en worden wegwerkers en wegininspecteurs aangereden. Steeds meer nieuwe auto's zijn in staat om te reageren op externe signalen. In Duitsland en Oostenrijk zijn ze al zover dat auto's automatisch afremmen voor wegafzettingen. Cruciaal daarvoor is de ontwikkeling van een zogenaamd trustdomein voor betrouwbare data-uitwisseling. De overheid is aan zet voor het opzetten van zo'n domein waar fabrikanten ook vertrouwen in hebben. Mijn vraag is of de verkeersminister zich hier in Nederland voor wil inzetten.

Bij het begrotingsdebat heb ik het al aangestipt: er ligt een taak voor het Rijk om gemeenten en provincies te ondersteunen bij het veiliger maken van 80km/u-wegen, woonwijken en fietspaden. De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid moeten we structureel maken. Ik roep de formerende partijen op om verkeersveiligheid niet het kind van de rekening te laten zijn.

Een probleem in het verkeer is de sterke toename van het aantal elektrische fietsen en fatbikes. Soms zie je 80-plussers harder dan 20 kilometer per uur rijden of zie je jongeren op een fatbike door het verkeer laveren en vraag je je af: hoelang gaat dit goed? Een fietshelm kan veel ellende besparen. Wordt ingezet op een campagne die het dragen van een fietshelm bij een elektrische fiets stimuleert? Fatbikes worden de nieuwe snorfietzen of scooters maar dan zonder helm en zonder kenteken. Je gaat gemakkelijker harder dan op een gewone e-bike. Moeten we niet gaan denken aan een helmplicht of een andere gerichte aanpak?

De ANWB trekt aan de bel over onduidelijkheid bij voorrangsituaties. Automobilisten klagen over verschillen tussen uitritten, waardoor niet duidelijk is of er sprake is van een uitrit of een gelijkwaardige zijweg. Ook de verschillen tussen rotondes zorgen voor onduidelijkheid. Mijn vraag is of de Minister wegbeheerders wil oproepen om zo veel mogelijk de landelijke richtlijnen te volgen.

Het laatste puntje betreft de reddingsstraat. Bij de begrotingsbehandeling heb ik aandacht gevraagd voor de Duitse reddingsstraat. Bij filevorming gaan auto's zo veel mogelijk links en rechts rijden, zodat hulpverleningsvoertuigen ertussendoor kunnen. De Minister wees het af met de opmerking dat de vluchtstroken hier breder zijn. Dat klopt, maar het probleem is dat steeds meer vluchtstroken in gebruik worden genomen als spitsstrook. Wat dan? Ik wil de Minister oproepen om nog eens naar deze problematiek te kijken en ook naar mogelijke oplossingen. Een eenduidige richtlijn voor automobilisten voorkomt chaos op de weg waar hulpverleningsvoertuigen niet doorheen komen.

Dat was het wat mij betreft, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Keurig binnen de tijd, waarvoor dank. Ik wil nog even melden dat u heeft aangegeven dat u hierna ook nog een ander debat heeft, dat u zeer geïnteresseerd bent in de antwoorden en nog even kan blijven zitten, maar op een gegeven moment stilletjes zal verdwijnen naar het andere debat. Als er geen interrupties zijn vanuit de Kamer geef ik graag het woord aan de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. De vorige spreker heeft al helder neergezet dat het de verkeerde kant op gaat met de verkeersveiligheid. Ik heb een aantal publicaties meegenomen. We weten het allemaal: de trend vorig jaar was echt verkeerd. Er zijn meer verkeersdoden en meer ernstig gewonden. De impact op mensen is echt gigantisch. Ik heb bij de begrotingsbehandeling een aantal voorbeelden genoemd. Ik kan er helaas nog veel meer noemen, maar dat doe ik niet. We weten het allemaal. We hebben het meegemaakt in onze omgeving. Maar ernstiger is dat de prognoses ook laten zien dat zonder extra maatregelen het aantal doden richting 2040

niet zal dalen en het aantal verkeersgewonden sterk zal stijgen. Erkent de Minister dit? Was 2022 misschien een negatieve uitschieter? Kan de Minister al iets zeggen over de cijfers over 2023? Want dit ging over de cijfers over 2022.

Voorzitter. Voor Nieuw Sociaal Contract gaat het verbeteren van verkeersveiligheid langs diverse routes: preventie, goede inrichting van wegen en een goede handhaving. Preventie begint met het kennen van de verkeersregels, maar gaat ook over communicatie over de risico's van alcohol en drugs in het verkeer alsook van telefoongebruik. Verkeersveiligheids campagnes bestaan al decennia. «Bob» is succesvol, maar toch is het drankgebruik achter het stuur de laatste vijf jaar bijna verdubbeld. Uit een SWOV-pilotstudie blijkt daarnaast dat er meer strafbaar met drugs wordt deelgenomen aan het verkeer dan met alcohol. Herkent de Minister dit beeld? Wat doet hij om het alcoholgebruik maar zeker ook het drugsgebruik in het verkeer terug te dringen? Is hij bereid om de aanpak te intensiveren?

Voorzitter. Echte verbetering van de verkeersveiligheid staat of valt met handhaving van onveilig gedrag. NSC vindt het daarom belangrijk om te investeren in verkeershandhaving. Een hoge pakkans, of althans een als hoog ervaren pakkans, is belangrijker dan hoge boetes of zware straffen en leidt echt tot ander gedrag op de weg. Hoe bekijkt deze Minister de mogelijkheden om verkeershandhavingsteams – de SGP refereerde er al aan – opnieuw in te stellen en om in de politieopleiding meer aandacht voor verkeershandhaving in het programma op te nemen? Hoe kijkt de Minister, naast zichtbare handhaving, aan tegen geautomatiseerd toezicht? Is de Minister bereid daarin te investeren?

Voorzitter. Als we het over verkeersonveilig gedrag hebben, ontkom ik niet aan de aanpak van verkeersshuften. Het lid Postma diende in 2020 een initiatiefnota in om dit aan te pakken, onder andere met een hoge pakkans met meer staandhoudingen bij lichte overtredingen en met innovatieve handhaving. Daarop volgde een kabinetsreactie, maar hoe staat het nu met de uitvoering? Graag een reactie van beide bewindspersonen.

Voorzitter. Bij de begrotingsbehandeling heb ik al aangegeven dat het verbeteren van de fietsveiligheid voor NSC topprioriteit is. Van alle verkeersdoden is 39% een fietser en van alle zwaargewonden is het zelfs 70%. CROW heeft richtlijnen opgesteld voor het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer. De afweging of dit wenselijk is, is lokaal aan de wegbeheerder. Zou de Minister hier niet een wat sturender kader voor kunnen opstellen – scheiden, tenzij – en zou hij kennisuitwisseling tussen gemeenten kunnen bevorderen? Kan hij ook aangeven hoe dit gedaan kan worden? Heeft de Minister er een beeld van in welke mate bromfietsen en snorfietsen in gemeenten binnen de bebouwde kom naar de rijbaan worden verplaatst? Hoe staat het daarnaast met de aanpak van telefoongebruik op de fiets?

Voorzitter. Dan kom ik bij de fatbikes. Ook hier refereerde de heer Stoffer al aan. We kennen ze allemaal: de e-bikes met de dikke banden. Er worden veel opgevoerde fatbikes verkocht. Er is er inmiddels zelfs een aangehouden die met 60 kilometer per uur reed. Onlangs werd ik zelf bijna omvergereden door zo'n kamikazefatbike. De jeugdige bestuurder was zich van geen kwaad bewust en schatte de snelheid ook gewoon niet goed in. Ouders staan doodsangsten uit. Zonder typegoedkeuring van de RDW rijden ze ook nog eens onverzekerd rond. Waar zijn we dan mee bezig? In november vroegen tientallen gemeenten in een brandbrief om onmiddellijke actie. De brief van de Minister van gisteren over de procesaanpak overtuigt totaal niet. Verschillende beleidsopties zijn in kaart gebracht en aan het einde van het eerste kwartaal horen we meer.

Voorzitter. Nu is actie nodig. Een aantal van die beleidsopties hoeven niet te wachten. Dan denk ik aan communicatie. Daar zou de Minister zo dadelijk al mee kunnen beginnen in zijn beantwoording. Maar ik denk ook aan verbeterde handhaving en nieuwe rollerbanken. Graag een reactie

van de Minister. Andere maatregelen, zoals het verbod op opvoeren, vergen uitwerking, maar waarom duurt het nou zo lang? Wat Nieuw Sociaal Contract betreft hoort er ook een minimumleeftijd bij voor fatbikes. Graag een toezegging van de Minister dat hij dat wil meenemen in de uitwerking.

Voorzitter. Tot slot kom ik bij de invoering van 30 kilometerzones in Amsterdam. We spraken daar eerder over. Amsterdam geeft aan de weginrichting aan te passen als er sprake is van groot onderhoud of herinrichting. Handhaving is nog niet aan de orde, maar in het eerste kwartaal wordt verder gesproken met het OM over een afwegingskader. De goede volgorde lijkt Nieuw Sociaal Contract toch echt andersom. We blijven het volgen. Kan de Minister toezeggen dat hij bij invoering in andere gemeenten zal aandringen op goede afspraken vanaf de start over handhaving, naast het zo veel mogelijk toepassen van het GOW30-profiel voor 30 kilometerwegen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik zie een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik wil toch nog even ingaan op de opmerkingen van de heer Van Dijk van NSC over de 30 kilometerzones. We willen natuurlijk allemaal dat dat zorgvuldig verloopt, maar de heer Van Dijk en ik weten beiden ook dat gemeenten al heel lang roepen om wettelijke mogelijkheden om dat nog makkelijker te maken. We zien ook dat er bij 50 kilometer per uur een veel grotere kans is op verkeersdoden dan bij 30 kilometer per uur. Dus zouden we niet juist moeten investeren het wettelijk mogelijk maken daarvan, het makkelijker maken voor die gemeentes, in plaats van dat we dat weer minder snel gaan doen de komende tijd? Ik ben namelijk wel heel erg blij met de stappen die Amsterdam zet en ik hoop NSC ook.

De heer Olger van Dijk (NSC):

NSC is niet tegen 30 kilometerzones. Sterker nog, wij denken dat dat echt wat kan toevoegen aan de verkeersveiligheid. Zeker als daar een duidelijke, passende inrichting van de wegen bij zit en vooral ook handhaving. Dat is wat ik eerder in mijn verhaal heb proberen neer te zetten. Zonder goede verkeershandhaving gaat dat gedrag niet wijzigen en gaan mensen zich niet aan die snelheid houden. Maar als die goede handhaving er is en de weginrichting erbij past, dan vindt u mij aan uw zijde om zorgvuldig 30 kilometerzones in te voeren.

De voorzitter:

Er zijn geen volgende interrupties. Dan nog een welkom aan mevrouw Van Zanten van BBB en de heer Grinwis van de ChristenUnie. U heeft vier interrupties in de eerste termijn. Ik geef graag het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik mag vandaag mede name de collega's van D66 spreken. Het gaat wederom slechter met de verkeersveiligheid. Er zijn opnieuw fors meer verkeersdoden en gewonden en eigenlijk is geen van de gestelde doelen gehaald. De doelen van dit kabinet waren nogal ambitieus: geen verkeersdoden meer in 2030. Nou, we zijn verder van dat doel gekomen dan ooit in plaats van dichterbij. Mijn kritiek zit niet op de bedoelingen, want die zijn gewoon goed. Maar de doelen zijn echt te ver weg. We hebben meer verkeersdoden en meer gewonden. Als we niets doen, dan verdubbelt het aantal zwaargewonde fietsslachtoffers. Dat is allereerst een persoonlijk drama voor mensen die dat overkomt en hun familieleden, maar het is daarnaast ook funest voor de ambities die we

hebben om meer mensen te laten fietsen en zo bijvoorbeeld het milieu, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en hun eigen gezondheid te bevorderen. We zien dat onder vrijwel alle groepen verkeersdeelnemers meer slachtoffers zijn te betreuren, maar als ik alle statistieken bij elkaar leg, kom ik ook tot de conclusie dat vooral de toename van het aantal ouderen in het verkeer leidt tot meer en ergere ongelukken. Zowel aan de kant van de slachtoffers, zoals de Minister schrijft, maar vrijwel zeker ook aan de kant van de veroorzakers. Dat ligt misschien wat gevoelig en dat begrijp ik ook, maar we doen helemaal niemand een plezier als we dat negeren. Ik ben blij dat we inmiddels een betere registratie van slachtoffers hebben, maar ik ben ook benieuwd naar de registratie van veroorzakers van dit soort ongelukken. Als de stijging van het aantal eenzijdige ongelukken van ouderen op alle modaliteiten kan worden doorgetrokken naar de totale stijging van het aantal ongelukken, dan is dat volgens mij echt significant. Driekwart van de dodelijke fietsslachtoffers is 60-plus, terwijl zij maar een paar procent van de fietskilometers maken. Hoe vertaalt dat zich naar auto's, vraag ik aan de Minister. Ik vraag de Minister daarbij ook specifiek of hij de Kamer kan informeren over de leeftijdsopbouw van veroorzakers van verkeersongelukken, of dit relevant en significant is en, zo ja, hoe we daar hier met elkaar mee om zouden moeten gaan.

Dan de verkeersveiligheid rond scholen en algemener in het stedelijk gebied. We hebben de pilot gehad met de navigatieapps. Die werd als heel positief ervaren door gebruikers. Zien we daar ook resultaten of is dat nog wat te vroeg? Hoe zit het met al die miljoenen automobilisten die bij het merendeel van hun veelal korte ritjes in hun eigen buurt helemaal niet met een navigatiehulp rijden? Hoe waarschuwen we die? Daarbuiten zijn er ook nog ontzettend veel wegen waar kinderen buiten schooltijd lopen, fietsen en spelen. Daar helpt het vooral dat de snelheid van het verkeer laag is en blijft, want een botsing met 50 kilometer per uur is statistisch gezien vaak dodelijk en een botsing met 30 kilometer per uur bijna nooit. Daarom ben ik blij dat gemeentes als Amsterdam kiezen voor een uitbreiding van de 30 kilometerzones. Dank voor de brief daarover, zeg ik tegen de Minister van IenW. Die is ontzettend bemoedigend. Ik wil de Minister daarbij vragen om bij de derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid de gemeenten die hiermee aan de slag willen te ondersteunen en ze ook aan te moedigen om hun wegen nog veiliger in te richten. Kan hij dat toezeggen?

Voorzitter. Ik moet toch zeggen dat ik iets minder enthousiast ben over de brieven van de Minister van Justitie. We willen meer doen om verkeershufters van de weg te halen. De Minister haar eigen VVD stelde bijvoorbeeld vorig jaar voor om veroorzakers van zware ongelukken desnoods levenslang het rijbewijs te ontnemen. Daar ben ik niet voor, maar ik vind de manier waarop de Minister reageerde in de brief – ik had niet gedacht dat ik dat ooit van Minister Yeşilgöz zou zeggen – een beetje slapjes. Wij willen als GroenLinks-Partij van de Arbeid naar Duits voorbeeld betrapte drankrijders juist voor langere tijd rijontzeggingen opleggen.

De heer **Heutink** (PVV):

We zijn eigenlijk wel blij dat de Minister door wil pakken en zegt dat we verkeershufters gewoon vast gaan zetten. Dat is hoognodig. Wat de PvdA hier eigenlijk aangeeft, is dat we ze binnen no time opnieuw op de weg gaan zien. Het kan toch niet zo zijn dat de PvdA voorstelt dat iemand die iemand om het leven helpt door verkeershufterig gedrag, binnen de kortste keren opnieuw door diezelfde straat heen rijdt waar al die mensen met al dat leed zitten?

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

Ik denk dat de heer Heutink mij verkeerd heeft begrepen. Ik ben juist heel kritisch en ik vind dat er steviger opgetreden moet worden tegen die verkeershufters. Het is wel zo dat de heer Koerhuis, die nu geen lid meer

van de Kamer is, daar namens de VVD een heel rigoureuus voorstel voor deed. Ik vond de afstand tot de brief van de Minister en een eerder voorstel dat diezelfde VVD gedaan had best wel groot. Het voorstel dat wij als GroenLinks-Partij van de Arbeid willen doen, is juist om die drankrijders echt voor langere tijd hun rijbewijs te ontzeggen. Volgens mij gaat dat dus verder dan deze Minister gaat. Eerlijk gezegd begrijp ik de kritiek van de heer Heutink dus niet zo goed.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan de volgende vraag hierover. Rijontzegging is één, maar is het niet beter om de mensen gewoon vast te zetten als ze bewust dronken of met drugs achter het stuur gaan zitten en iemand om het leven helpen? Dan is er wat ons betreft maar één straf van toepassing, namelijk vastzetten in plaats van alleen het rijbewijs aanpakken. Dat is toch de strengere aanpak die ook de heer De Hoop zou moeten voorstaan?

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

Dan komen we wel op een terrein dat Justitie betreft en waarop wij als Kamer ook gewoon te maken hebben met het strafrecht. De heer Heutink vraagt wel hele stevige dingen, die volgens mij niet verstandig zijn. Zover zou ik dus niet willen gaan. Gelukkig kan iedereen dankzij de heer Heutink vanaf nu wel met een heel stoer kenteken rijden, maar ik hoop dat dat voorzichtig gebeurt, zodat we heel veel minder verkeersdoden te betreuren hebben.

De heer **Heutink** (PVV):

De heer De Hoop kan hier nu flauwe grappen over maken, maar we hebben het over een serieus onderwerp. Deze Minister komt straks met een wetswijziging met als strekking dat iemand die de rijontzegging overtreedt, gewoon vastgezet gaat worden. Dat is volgens mij een prima aanpak. Sterker nog, die mag van ons nog wel wat strenger. We willen niet dat mensen dan alsnog binnen 24 uur weer op straat staan. Meneer De Hoop kan hier allemaal grappen lopen maken over kentekens. Dat is overigens een serieus voorstel, maar we hebben het hier over hele andere dingen. Ik vraag meneer De Hoop om daar serieus mee om te gaan.

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

Ik ben het er zeker mee eens dat het tot nu toe een van de meest serieuze voorstellen is geweest van de beoogde coalitie. Op dat punt ben ik het dus eens met de PVV. Volgens mij delen wij de ambitie om verkeersshuften aan te pakken. Ik ga daar graag mee verder in mijn betoog, want ik heb niets toe te voegen aan de eerdere opmerkingen richting de heer Heutink. De statistiek en het leed achter de cijfers schreeuwen om meer inzet. Ik vind dat er op het gebied van Justitie nog meer mag gebeuren. Het gaat dan wat ons betreft ook om meer dan een strafmaatregel. Wie bewust kiest om een gevaar op de weg te zijn, wil ik persoonlijk niet op de weg tegenkomen. Ik wil dan eigenlijk geen hogere verkeersboete, meer eerder het equivalent van een stadionverbod. Dat is iets waarbij de Minister ook als voetballiefhebber zeer betrokken is. Ik zou dus zeggen: laten we daar ook wat strakker op zijn. Als daar een wetswijziging voor nodig is, wil ik die heel graag. Ik hoorde net al iets over een wetsvoorstel van NSC of een initiatiefnota die er nog lag. Ook een van mijn voorgangers heeft nog een initiatiefwet op de plank. Als het te lang duurt, moeten we dus misschien zelf met een voorstel komen.

Voorzitter. Ten slotte nog kort over de voortgang van de LEV-regels voor de kleine elektrische voertuigen. Naast allerlei techniek is ook de plaats op de weg heel belangrijk. Vanuit de grote steden krijg ik in ieder geval steeds meer te horen dat zij daar zelf ook meer op willen sturen. Ik vraag de Minister van IenW dus of daar rekening mee wordt gehouden. Dank.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nog over het vorige onderwerp dat de heer De Hoop aanhaalde: hij zei dat hogere boetes niet zo nodig hoeven. Ik denk dat zij helpen en een afschrikkende werking hebben en dat het goed is als er ook gekeken wordt naar hogere boetes voor overtreeders, zeker als ze bewust handelen en als duidelijk is dat ze weten wat ze aan het doen zijn. Ik weet dat de boetes net zijn verhoogd, maar ik vraag de heer De Hoop waarom hij in het algemeen stelt dat dit helemaal geen goed idee is en wat hier mis aan is.

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

Ik zei nadrukkelijk: ik wil geen hogere boete, maar eerder een equivalent van een stadionverbod. Daar bedoelde ik mee: ik wil die mensen van de weg af hebben. Een hogere boete veroorzaakt dat niet. Ik denk dat dat juist veel verstandiger is. Dat is mijn reactie richting de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat snap ik. Ik wil ook niets liever dan die mensen van de weg af hebben, maar er is volgens mij niets mis mee als we dit soort verkeersshuffers daarnaast ook hogere boetes opleggen.

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

Die hogere boetes zijn er nu wederom, maar we zien dat die te weinig werken. Ik wil die mensen zo veel mogelijk van de weg af hebben. Het Duitse voorbeeld, waarin je voor langere tijd een rijontzegging krijgt, is volgens mij veel beter en veiliger dan een hogere boete, nog los van het feit dat die boete nu al hoger is geworden.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb een wat meer principiële vraag over het laatste onderwerp dat de heer De Hoop aanstipte, het LEV-kader. We zien dat het steeds drukker wordt op de weg, ook door langzaam verkeer. We willen verschillende typen voertuigen gaan toelaten op de weg, zoals elektrische steps. Daar wordt over nagedacht. We hebben ook nog een wetsvoorstel liggen voor andere typen voertuigen. Hoe kijkt GroenLinks-Partij van de Arbeid aan tegen het toelaten van al die nieuwe vormen op vaak hetzelfde fietspad?

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

Ik heb daar moeite mee. Dat heeft voor een deel te maken met wat de grote steden zelf zeggen: waar op de weg, op welke plek, komen die voertuigen terecht? We moeten concluderen dat dat soms vormen aanneemt die niet wenselijk zijn voor de verkeersveiligheid. Die zorg deel ik met NSC.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Welkom aan de heer El Abassi van DENK. We hebben vier interrupties in de eerste termijn. Ik wil nu graag het woord geven aan mevrouw Veltman van de VVD voor haar inbreng.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Wie maakt het niet mee? Iemand voor je op de weg slingert, rijdt langzaam of continu op een andere snelheid. Je rijdt erlangs en je ziet dat de bestuurder met van alles bezig is behalve met autorijden. Of: je houdt je netjes aan de snelheid, maar op de linkerbaan meent een aso dat de regels niet voor hem gelden en dat hij met ten minste 180 kilometer per uur voorbij kan scheuren. Het zijn ingrediënten voor het veroorzaken van een ongeluk met soms gruwelijke gevolgen, die een onbeschrijfelijk leed veroorzaken voor het slachtoffer dat gewond geraakt of voor de nabestaanden als iemand omkomt. Wat de VVD betreft doen we er alles aan om asogedrag op de weg stevig aan te pakken. Zielige verhalen over dat de verkeersboetes te hoog zijn... Sorry, dit is niet

richting u bedoeld. Feit is dat een zielig verhaal daarover niet in verhouding staat tot de overtreding die is gepleegd.

De VVD is blij dat de Minister werk maakt van streng en hard straffen en van het verhogen van de pakkans. Er worden veel stappen gezet, maar we zijn er nog niet. We moeten doorpakken, hufters uit het verkeer plukken en het aantal slachtoffers omlaag brengen. Ik heb aan beide Ministers een aantal vragen. Er komen meer flexflitsers en focusflitsers om de pakkans te verhogen als je zit te appen achter het stuur. Mijn vraag aan de Minister is wanneer de 50 focusflitsers in gebruik worden genomen en waar deze als eerste neergezet worden, zonder dat natuurlijk heel precies uit de doeken te doen.

Verder willen we verkeershufters aanpakken met monitoringskastjes. Dat is een heel goed initiatief van mijn voorganger, Koerhuis. Hiervoor is in het afgelopen jaar een pilot gestart. Binnenkort worden de resultaten gedeeld. Mijn vraag aan de Minister is of dit op schema ligt en of hij kan toelichten hoe deze pilot is ingericht. Kan hij alvast een tipje van de sluier oplichten over het verloop van de pilot?

We zien vaak roekeloos gedrag onder jonge bestuurders. Hoe vaak worden educatieve maatregelen voor jonge bestuurders ingezet nadat zij achter het stuur betrapt worden met alcohol en/of drugs op of nadat zij een grote snelheidsovertreding hebben begaan? En wat zijn de ervaringen met het niet komen opdagen bij dit soort cursussen? Als je niet komt opdagen, wordt je rijbewijs ongeldig verklaard, maar dat wil niet zeggen dat deze figuren niet meer in de auto op de weg kunnen zitten.

Het monitoringskastje dat ik net noemde, kan ook worden ingezet bij beginnende bestuurders die veelvuldig verkeersovertredingen begaan. Dat lijkt ons een goed idee. Hoe ziet de Minister dit?

Het alcoholslot moet echt weer in beeld komen. Het is heel goed dat de Minister onderzoek doet naar hoe dit opnieuw ingevoerd kan worden. Dat onderzoek is gestart in het derde kwartaal van vorig jaar, maar tegelijkertijd zien we in de cijfers een grote toename in het aantal verkeersslachtoffers. Is de Minister het met mij eens dat dit de roep om een dergelijke maatregel nog eens extra versterkt? Zo ja, hoe loopt het traject nu voor de herinvoering van het alcoholslot?

Voorzitter. Het is goed nieuws dat de landelijke uitrol verkeershandhaving door boa's goed loopt, aanvullend op wat de politie nu doet en wat mogelijk is gemaakt. Ik vraag de Minister: hoe verwacht zij dat dit wordt opgepakt door de gemeenten? Hoe kan dit verder worden bevorderd? Verkeersveiligheid betreft niet alleen gedrag maar ook onze infrastructuur. Het aantal verkeersongelukken per kilometer op N-wegen ligt hoger dan op andere wegen. Het is daarom nodig dat N-wegen met een hoog aantal ongevallen per kilometer worden verbeterd en verbreed, en dat hier ook bij het ontwerpen van nieuwe N-wegen rekening mee wordt gehouden. Mijn vraag aan de Minister hierbij is of inmiddels al effecten zichtbaar zijn van het extra geld dat ter beschikking is gesteld om de verkeersveiligheid op N-wegen te verbeteren.

Amsterdam heeft afgelopen maand op 80% van de wegen binnen de ring de snelheidslimiet verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur. Hoewel een snelheidsverlaging de verkeersveiligheid kan bevorderen, is het van belang dat deze maatregel niet onnodig wordt toegepast. Bovendien dient de effectiviteit van de maatregel gewaarborgd te worden. De snelheidsverlaging moet handhaafbaar en proportioneel zijn. Hoe gaat de Minister er bij wegbeheerders op aandringen dat dit proportioneel blijft en dat er bijvoorbeeld eerst wordt gekeken naar effectievere alternatieven zoals het uit elkaar halen van de rijweg en de voet- en fietspaden?

Dan nog een vraag over de aanrijtijden van de hulpdiensten. Ik begrijp dat goed overleg tussen de gemeenten en de hulpdiensten de bedoeling is als je als gemeente overgaat tot verlaging van de maximumsnelheid, en dat dit niet de verantwoordelijkheid is van de Minister. Tegelijkertijd is het wel het Rijk dat de opkomsttijden van de brandweer en de ambulances

vaststelt. Dit «goede overleg» waar ik het net over had, verloopt niet altijd soepel, omdat het geen automatisme is dat de brandweer en ambulance-dienst vroegtijdig aan tafel zitten bij de wethouder verkeer.

Omdat je wilt voorkomen dat het middel erger is dan de kwaal, moeten de hulpdiensten in een vroeg stadium betrokken zijn bij de afwegingen, want iedere seconde telt. De Minister gaf eerder aan dit onder de aandacht te brengen bij het overleg met gemeenten. Omdat te voorzien is dat op veel meer plaatsen in Nederland 30 kilometerzones zullen worden ingesteld...

De voorzitter:

Komt u tot een afronding?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

... vraag ik de Minister of hij meer kan doen om ervoor te zorgen dat de hulpdiensten te allen tijde in een vroeg stadium worden betrokken bij de afwegingen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan wil ik het woord geven aan de heer Hoitink van de PVV voor zijn inbreng.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, het is «Heutink», maar dat zijn details.

Voorzitter. Nog nooit zijn er zo veel dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren geweest op onze wegen. In 2022 waren er maar liefst 745 verkeersslachtoffers, verkeersdoden. Sinds 2008 is het aantal niet meer zo hoog geweest. Ondertussen zitten wij hier met een ambitie van nul verkeersslachtoffers. Dat is een goede ambitie, maar tegelijkertijd een ambitie die volstrekt onrealistisch is. Dat ontslaat ons natuurlijk niet van de plicht om zo veel mogelijk te doen om verkeersslachtoffers te voorkomen, want elk slachtoffer is er een te veel.

Voorzitter. Feit is dat als je deelneemt aan het verkeer, je altijd risico loopt. We kunnen als overheid het risico wel beperken, maar we kunnen het nooit helemaal wegnemen. Je kunt iedereen wel de auto uit halen, maar dan blijven er ongevallen met fietsen plaatsvinden en andersom net zo. Je kunt snorscooters een helmverplichting opleggen, maar dat had als resultaat dat iedereen is overgestapt naar een bromfiets die nog veel harder gaat. Wat ook opvalt is het hoge aantal fietsslachtoffers en de leeftijd van de slachtoffers. Het werd net al genoemd. Ik vraag aan de Minister wat er specifiek nodig is om deze groep beter te beschermen. Ook vragen we aan de Minister wat het effect van de invoering van de helmplicht voor snorscooters is geweest op de verkeersveiligheid. En dan wil ik niet horen dat het aantal ongevallen met snorscooters is gedaald. Dat kunnen we ons voorstellen, want die hele markt is ingestort sinds de invoering van deze maatregel.

Wat we natuurlijk moeten doen, zeg ik in de richting van Minister Yeşilgöz, is verkeersshuffers keihard aanpakken en dus ook geen genade tonen voor mensen die met alcohol en drugs op achter het stuur kruipen. Ik zie een Minister die naar mogelijkheden zoekt om strenger en effectiever te straffen. Zo is de wetswijziging waar zij mee bezig is een welkome aanvulling. Iemand die de ontzegging van de rijbevoegdheid schendt, moet dan maar in hechtenis geplaatst worden. We hopen dan alleen niet dat die mensen binnen 24 uur weer buiten staan. Daar wil ik graag een reactie op van de Minister.

Tegelijkertijd zien we dus nu wel dat die verkeersshuffers binnen twee weken hun rijbewijs alweer retour kunnen krijgen. Je zal maar een gezinslid verloren hebben door iemand die onder invloed een ongeval heeft veroorzaakt en die persoon dan binnen de kortste keren weer door je eigen straat zien rijden. Dat is natuurlijk ongelofelijk, want de

nabestaanden hebben wel levenslang. Wat kan de Minister bovenop de aangekondigde wetwijziging doen om te voorkomen dat deze mensen binnen no time weer de weg op gaan, vraag ik aan de Minister via u, voorzitter.

Dan wil ik het hebben over de boetes en het onderzoek naar de hoogte van de boetes in relatie tot het verbeteren van verkeersveiligheid. Het is natuurlijk het beeld dat vele automobilisten hebben van boetes: ze zijn er om de staatskas te spekken en dragen niets of weinig bij aan verkeersveiligheid. Mensen betalen hun boete en leren er vervolgens helemaal niets van. Is capaciteit nou de enige reden waarom de Minister dit beeld niet uit de wereld kan halen? Het is toch belangrijk om te weten waarom we bepaalde maatregelen uitvoeren en of die daadwerkelijk effect hebben? Anders kunnen we er natuurlijk beter mee stoppen. Graag een reactie van de Minister hierop.

Dan wil ik het hebben over het programma fileaanpak, het succesvolle programma om files drastisch te verkorten. Dat is inmiddels geschrapt door het kabinet. Nu hoor ik de voorzitter denken: dan bent u bij het verkeerde debat. Maar dat is zeker niet het geval, want zodra er een ongeval heeft plaatsgevonden, is het essentieel dat de hulpdiensten, bergers en Rijkswaterstaat er als de kippen bij zijn om te ondersteunen. Dit programma is, zoals ik net al zei, wegbezuinigd. Bergers en Rijkswaterstaat staan nu niet meer op hotspots om snel ter plaatse te kunnen zijn. Welke mogelijkheden ziet de Minister om sneller op een plaats van een ongeval te zijn?

Voorzitter, afrondend over het LEV-kader. We snappen dat de Minister voorzichtig is als je kijkt naar wat er gebeurd is met de Stint. Maar de invoering van het LEV-kader en de bijbehorende kentekenplicht is echt de definitie van de doorgeslagen regeldrift van deze overheid. Op dit moment komt er geen enkele, niet één, elektrische step door de keuring. Waar komt dat door? Zo'n elektrische step is perfect om de door de GroenLinks-PvdA-fractie gewenste «last mile» binnen het ov-netwerk te faciliteren. Maar het wordt door dit kabinet zo goed als onmogelijk gemaakt. Als het dan wel mogelijk is, is het zo ingewikkeld geworden dat het onbetaalbaar is en daardoor niet meer interessant. We vragen aan de Minister om de regels gewoon te versoepelen. In Oostenrijk kunnen mensen in de grote steden gewoon stepjes pakken. Ik weet niet of u daar weleens bent geweest, maar het is echt geweldig en hartstikke leuk om te doen. Daar wil ik de Minister toe oproepen. Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. U heeft een interruptie van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

De heer Heutink sluit zijn betoog af met een lofzang op de elektrische step, om het zo maar te noemen. Ik heb ook weleens het genoegen mogen smaken om op zo'n stepje door wat steden in Europa te rijden, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het toch andere type steden zijn dan wij in Nederland kennen. Denk onder andere aan Lyon. Ze hebben daar grote rijbanen, relatief weinig fietsverkeer en weinig drukte zoals in Nederland. Ik wil aandacht vragen voor die specifieke eigenschappen van Nederland. Dat is ook mijn vraag aan de heer Heutink, vanuit verkeersveiligheid beredeneerd. Ik begrijp zijn pleidooi om te kijken hoe we dit makkelijker kunnen doen. Ik zou zeggen: laten we het vooral zorgvuldig doen en laten we aandacht hebben voor die specifieke Nederlandse situatie. Ziet de heer Heutink ook dat het wel erg druk wordt op de Nederlandse fietspaden, met zo dadelijk heel veel stepjes erbij, als we dit verder versoepelen?

De heer Heutink (PVV):

Er is een wezenlijk verschil tussen aandacht hebben voor de Nederlandse situatie en het volstrekt overreguleren van iets wat echt een toegevoegde waarde kan hebben. We zien nu het laatste. Het wordt heel erg ingewikkeld. Er worden kentekens aan vastgeplakt en mensen moeten daarvoor betalen. Dat maakt het gewoon minder makkelijk en minder interessant voor mensen om daadwerkelijk zo'n step aan te schaffen. Daar is volgens mij nog een hele mooie tussenweg in te vinden. Dat is ook wat we aan de Minister vragen: ga nou niet overreguleren. Hou het binnen de perken – daarvoor hebben we ook dat kader – maar sla daar niet in door. Dat is de afweging die wij willen maken.

De voorzitter:

Er zijn verder geen interrupties. Dan wil ik mevrouw Van Zanten vragen om haar inbreng te houden namens de BBB.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Volledige cijfers over 2023 zijn nog niet bekend, maar in 2022 vielen opmerkelijk veel doden in het verkeer: 745, zoals ook al eerder genoemd. Dat zijn er 163 meer dan in 2021. Dat is het hoogste aantal verkeersdoden in vijftien jaar. De meeste dodelijke slachtoffers, 290, zijn fietsers. Dat is het hoogste aantal sinds er 27 jaar geleden werd begonnen met de registratie. Van alle verongelukte fietsers in 2022 kwam bijna de helft om door een aanrijding met een auto of een bestelauto. Ook waren er dat jaar meer fietsers die verongelukten door een botsing met een vrachtauto, een bus of een ander groot voertuig. Van de 8.300 ernstig gewonden was 70% fietser. Daarnaast steeg ook het aantal dodelijke slachtoffers onder automobilisten. Het mag duidelijk zijn dat deze cijfers in de eerste plaats gepaard gaan met onnoemelijk veel verdriet bij nabestaanden. Daarnaast kosten verkeersongevallen de maatschappij ook nog eens 27 miljard euro per jaar. Het is van groot belang om het dodental en het aantal ernstig gewonden in het verkeer omlaag te krijgen. Daarbij denken wij aan drie zaken. Eén. De verbetering van de infrastructuur, vooral die voor de fiets, en het verkleinen van snelheidsverschillen op fietspaden. Twee. Het verduidelijken van onduidelijke voorrangssituaties. Drie. Handhaving op asociaal en ronduit levensgevaarlijk rijgedrag.

Naast de gewone fietsen, al dan niet met versnelling, zijn er de afgelopen jaren veel elektrische voertuigen bij gekomen die gebruikmaken van fietspaden. Denk aan de elektrische fietsen, waaronder de nu al beruchte fatbikes, en elektrische steps. Het zijn voertuigen met sterk uiteenlopende snelheden en eigenschappen die allemaal op hetzelfde fietspad moeten. Is onze fietsinfrastructuur hier nog wel geschikt voor? Kan de Minister door bijvoorbeeld aanpassing van de fietsinfrastructuur en wet- en regelgeving ervoor zorgen dat de snelheidsverschillen op het fietspad kleiner worden? BBB is blij dat de Minister in ieder geval werk maakt van een verbod op het opvoeren van e-bikes, fatbikes en andere lichte elektrische voertuigen. Via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid wordt er budget beschikbaar gesteld om onder meer in gemeenten de wegen veiliger te maken. Hier zijn we ook blij mee. Mijn vraag aan de Minister is hoeveel geld expliciet bestemd is voor fietspaden. Wordt er bij de verdeling van de gelden ook rekening gehouden met gemeenten en regio's die financieel minder sterk staan dan andere?

Veel voorrangssituaties zijn onduidelijk, zo blijkt uit onderzoek van de ANWB. Dat is bijvoorbeeld het geval bij in- en uitritten en rotondes. Deelt de Minister onze mening dat het niet acceptabel is dat onduidelijke voorrangssituaties blijven bestaan en voor ongevallen zorgen terwijl deze vaak heel eenvoudig zijn op te lossen? Zo ja, wat is de Minister bereid hieraan te doen?

Voorzitter. We hebben het hier net al een paar keer gehoord, maar het aantal automobilisten dat rijdt onder invloed van alcohol en/of drugs is

ten opzichte van vijf jaar geleden verdubbeld. Het aantal doden bij verkeersongevallen waarbij alcohol en/of drugs in het spel is, is ook ernstig toegenomen. Het is bekend dat de politie de laatste jaren veel minder vaak grote alcoholcontroles houdt, omdat dit via social media snel wordt doorgegeven aan anderen. Ook zijn er geen verkeershandhavingsteams meer. BBB begrijpt dat het capaciteitstekort bij de politie hierin een grote rol speelt. Het is goed dat er ook andere middelen worden ingezet, zoals de digitale handhaving met MONOcams et cetera. Mijn vraag aan beide Ministers is of zij bereid zijn om te kijken hoe verkeer toch weer een belangrijk onderdeel van de politieopleiding kan worden en om te onderzoeken of deze verkeershandhavingsteams toch op de een of andere manier weer heringevoerd kunnen worden.

Voorzitter. Gezien het toenemende aantal ongevallen waar voetgangers, fietsers en e-bikes aan de ene kant en auto's en vrachtwagens aan de andere kant zijn betrokken, zou ik de Minister willen vragen hoe bestaande of nieuwe voertuigtechnologie voetgangers, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers beter kan beschermen.

Als laatste ben ik benieuwd naar de 30 kilometerstraten die onlangs zijn ingevoerd in Amsterdam. Er is nog best veel onduidelijk over de effecten die dit gaat hebben binnen de stad. Kan de Minister iets zeggen over de impact die het bijvoorbeeld gaat hebben op taxibedrijven en het ov? Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Ik zie geen verdere interrupties. Dan wil ik het woord geven aan de heer Grinwis van de ChristenUnie voor zijn inbreng.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. In lijn met heel veel van mijn collega's maakt de ChristenUniefractie zich zorgen over de verkeersveiligheid van de fietser. In 2022 was vier op de tien verkeersdoden een fietser. Met 40% is dat de grootste categorie. Onder de ernstige verkeersgewonden was maar liefst 70% fietser. Het aantal verkeersdoden onder fietsers lag in 2022 maar liefst 26% hoger dan het gemiddelde van de drie voorgaande jaren. Het aantal verkeersgewonden lag 19% hoger. In de meeste gevallen overlijdt een fietser na een aanrijding met een auto. Niet alleen vinden er vaker botsingen plaats, ook het aantal enkelvoudige ongevallen neemt toe. Dat is een gevolg van de vergrijzing, zo stelt het ministerie.

Voorzitter. Dit alles schreeuwt om een soort deltaplan, een gerichte aanpak om de fietser als kwetsbaarste verkeersdeelnemer beter te beschermen. Dit voorjaar moet het plan er liggen. De ChristenUnie heeft er hoge verwachtingen van. Kan de Minister vandaag, nu hij er toch is, wat contouren schetsen van dat plan? Komen het promoten van 30 kilometerzones, veilige weginrichtingen met vrijliggende fietspaden, een aanvalsplan om paaltjes op fietspaden weg te werken en een promotieplan voor de misschien niet zo populaire maar wel nuttige fietshelm bij kwetsbare doelgroepen daarin terug? Hoe staat het overigens met een eerdere toezegging om fietshandelaren en fietsmakers op te roepen om bij de verkoop van een e-bike een fietshelm cadeau te doen?

Plannen kosten geld, maar de Minister plaatst in zijn brief wel een groot voorbehoud, namelijk dat besluitvorming inclusief financiële dekking aan een nieuw kabinet zou zijn. Hoe rijmt hij dat met het doel om het aantal verkeersslachtoffers in 2030 gehalveerd te hebben? De trend lijkt de laatste jaren andersom te zijn, waardoor we dus absoluut niet bij dat doel lijken te komen. Hoe wil de Minister dit bij elkaar brengen in dat deltaplan? Of komt daarin te staan wat er financieel nodig zou zijn om die acties uit te voeren en moet een en ander dan maar bij de begroting worden geregeld? Ik ben benieuwd hoe dit gaat.

Veel scholieren stappen 's ochtends vroeg op de fiets om naar hun middelbare school te gaan. Bij het MIRT-debat, een enkele week terug, sprak ik al over de fietsroutes langs 80 kilometerwegen. Langs 82 kilometer van zulke wegen ligt er nog geen vrijliggend fietspad. Wil de Minister toezeggen om de gemeentes waarin deze drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad zich bevinden, aan te schrijven om ze op te roepen een beroep te doen op de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid om dit aan te pakken? De Minister deed al een oproep in reactie op mijn vraag bij het MIRT-debat, maar dat was in de zaal en ik weet niet of dat antwoord dan iedere gemeente bereikt. Het is urgent. Volgens mij willen we dit allemaal aangepakt hebben en willen we voorkomen dat ook maar één gemeente te laat bedenkt: hé, hier hadden we wat gewild. Wil de Minister ons ook informeren of het een beetje gelukt is om die resterende 82 kilometer weg te werken?

Nog eens 1.100 kilometer aan dikkere fietsroutes ligt op een 50 kilometerweg. Bij 504 kilometer is een vrijliggend fietspad ruimtelijk inpasbaar. Voor de overige 629 kilometer lukt dat niet. Wil de Minister met gemeenten om tafel gaan om deze schoolroutes aan te pakken en ons informeren over de voortgang?

Voorzitter. Ondanks mijn warme pleidooi voor de fiets en de fietser besef ik terdege dat fietsers niet heilig zijn. Verkeersregels worden met regelmaat gebroken en van sommige fietsers vraag je je af of ze niet gewoon scootrijders zijn geworden. Nu de helmplicht voor snorfietzers is ingevoerd, lijkt de overlast van fatbikes hand over hand toe te nemen. Waarom duren die onderzoeken naar de verkeersveiligheid van fatbikes toch zo lang? De overlast blijft ondertussen maar toenemen. En hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van der Graaf over de continue aandrijving van die fatbikes waardoor het de facto verkapte scooters zijn geworden? Wat maakt aanpassing van wet- en regelgeving om dit tegen te gaan zo ingewikkeld? Is een helmplicht voor fatbikes niet gewoon gepast als we zien dat ze aan de lopende band worden opgevoerd en continu aangedreven worden en het de facto dus scooters lijken te zijn? Ik kom op onze rijks-N-wegen. De 200 miljoen euro die beschikbaar is gesteld vanuit het vorige coalitieakkoord heeft tot twee mooie tranches geleid, waaruit onder andere de N36 en de N50 worden aangepakt. Maar het is nu al duidelijk dat het niet voldoende is. Wat is het nog resterende financiële gat? Wat is er nodig om elke rijks-N-weg waarvan het ooit de bedoeling was om die aan te pakken, veilig te maken, iets waar ook om is gevraagd in de motie die ik samen met collega Geurts voorafgaand aan dat coalitieakkoord heb ingediend?

De voorzitter:

Meneer Grinwis, komt u tot een afronding?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Oké. Nou... Ja, dat ga ik dan maar doen. Bij de SWOV ... Nee, die ga ik dan maar overslaan.

Ik heb nog één vraag, over de SUV. De SUV-zucht lijkt geen grenzen te kennen. Dat heeft impact op de verkeersveiligheid van voetgangers en van fietsers. Wat kunnen we doen om te zorgen dat de Nederlander gewoon weer ouderwets stationwagens gaat aanschaffen in plaats van steeds forsere en bredere SUV's? Dat tot slot, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer Heutink meldde zich als eerste met een interruptie. Het is uw laatste interruptie, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Dan besteed ik die maar aan de heer Grinwis. Het moet maar. Ik geef hem graag wat extra spreektijd. Ik ben toch enigszins verbaasd over de oproep

om in Nederland minder SUV's te gaan nemen of krijgen. Immers, tegelijkertijd is het ook meneer Grinwis die in het coalitieakkoord heeft afgesproken om een kilometerheffing in te voeren. En we weten allemaal dat op het moment dat je een kilometerheffing invoert, de wegenbelasting verdwijnt en de laatste argumentatie om nog een kleinere auto te nemen daarmee ook vervalst. Je hebt dan namelijk niet meer te maken met gewicht. Is meneer Grinwis er nu dus ook van overtuigd dat zo'n kilometerheffing eigenlijk helemaal niet zo'n goed idee is?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voor deze vraag. Ik vind het een mooie vraag. Ik denk overigens dat het invoeren van een kilometerheffing, een kilometerprijs, vanuit het perspectief van verkeersveiligheid per saldo een voordelige zet is. Dat wil ik de heer Heutink dus als eerste meegeven in het kader van dit debat. Ten tweede. De ChristenUnie is voor een kilometerbeprijzing die rekening houdt met de milieukeurmerken van het model en met tijd en plaats. Als je een soort vaste vergoeding weghaalt uit die prijs, is er inderdaad een aanleiding om iets sneller een grote auto te kopen. Dat klopt, maar daar staat tegenover dat je wat bewuster gebruik gaat maken van die auto, dus dat kun je tegen elkaar wegstrepen. Dus nee, het is geen doorslaggevend argument, maar het is wel reden om voorzichtig te zijn en er niet allemaal zaken als de mrb, de motorrijtuigenbelasting, en de bpm in te stoppen, want dan maak je het wel heel aantrekkelijk om hele grote modellen te kopen. Daarom stelt de ChristenUnie voor om goed te kijken of je de kenmerken van zo'n SUV beter kunt verschmerzen in de bpm. In de tussentijd, zolang we nog zitten opgescheept met de motorrijtuigenbelasting, kun je de belasting voor SUV's eerder wat opvoeren. Dat is gelijk een interessante dekking om de afstraffing voor elektrische auto's, die je vanaf 2026 krijgt, op te heffen.

De **voorzitter**:

Zo bent u toch nog langer aan het woord. Ik zie nog een interruptie voor u, van de heer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb bewust even gewacht tot de heer Grinwis zijn verhaal had afgemaakt. Mijn vraag gaat nog over de fatbikes. Ik ben erg blij om te horen dat ook de ChristenUnie ziet dat de overlast toeneemt en dat ze de zorgen over deze e-bikes met dikke banden – zo noem ik ze nog maar een keer – deelt. Tegelijkertijd proefde ik zojuist in zijn betoog het idee van «dan maar meebewegen». Misschien heb ik hem verkeerd verstaan, maar vandaar mijn vraag. Hij zei: als ze dan toch zo veel harder rijden, omdat ze vaak opgevoerd zijn, laten we dan maar kijken naar een helmplicht. Ik zou willen zeggen: laten we ons daar niet bij neerleggen en laten we zorgen dat die dingen niet opgevoerd zijn of niet opgevoerd verkocht kunnen worden. Vindt Nieuw Sociaal Contract de ChristenUnie dan aan zijn zijde?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Poeh. NSC pleit dus voor een verbod op opvoeren en dat handhaven, als ik het goed begrijp?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Wij willen dat we er alles aan doen om te voorkomen dat ze harder rijden dan ze zouden mogen rijden, dus wij willen het opvoeren tegengaan.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, maar dat moeten we altijd doen, hè? Als daar nu geen inzet op is of als er te weinig op wordt gehandhaafd, ben ik daar in principe voor. Tegelijkertijd is handhavingscapaciteit altijd schaars. Je moet dus ook wat prikkels in het systeem inbouwen om zo'n fatbike wat minder aantrekkelijk

te maken. De helmplicht heeft geleid tot substitutie van het ene soort voertuig naar het andere, zo hoorden we net van de heer Heutink, dus een helmplicht is geen ondenkbare maatregel om de fatbike wat minder in het straatbeeld te zien te krijgen in de toekomst. Dat is één.

Twee. Nee, toch niet. Ik ben het eens met collega Van Dijk, maar het is geen tegenstelling. Het kan heel goed en-en. Ik besef in algemene zin dat je met een helmplicht in Nederland aan de identiteit van veel fietsende Nederlanders komt. Tegelijkertijd gaat het mij aan het hart hoeveel mensen er nu ieder jaar overlijden in het verkeer door een ongeluk waarvan de schade minder had kunnen zijn als ze een helm op hun hoofd hadden gehad.

De voorzitter:

De laatste interruptie van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Toch nog wat breder. We hebben het gehad over ouderen en over jongeren, kinderen vaak nog, op fatbikes. Die zouden we toch helemaal niet op dit soort fietsen moeten willen hebben? Hoe kijkt de ChristenUnie daar dan tegen aan?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De heer Van Dijk mag niet nog een keer interrumpen om te verhelderen wat hij precies wil. Wil hij verbieden dat fatbikes verkocht worden aan jongeren onder de 16 of de 18 en alleen toestaan dat ze verkocht worden aan mensen boven die leeftijd? Mij is niet helemaal helder wat voor maatregel de heer Van Dijk precies voor ogen heeft. In algemene zin ben ik het zeer met de heer Van Dijk eens; ik zou mijn kinderen ook nooit zo'n fiets cadeau geven, dat is helder.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor de gelegenheid om het toe te lichten, voorzitter.

De voorzitter:

Dat ging iets te snel, meneer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Nogmaals dank. Wat ik bedoelde te zeggen, is het volgende. Je kunt het fenomeen gewoon accepteren en dan kijken naar een helmplicht et cetera. Daar heeft u net al iets over gezegd ten aanzien van het zo veel mogelijk tegengaan van het opvoeren. Maar de overlast wordt vooral veroorzaakt door jonge kinderen, die zich nog moeilijk kunnen verplaatsen in de snelheid waarmee ze rijden. Moet je dan niet willen kijken naar maatregelen als inderdaad een minimumleeftijd, misschien 12 jaar, en moet je niet in ieder geval duidelijk maken dat je die heel jonge kinderen niet op dit type voertuigen wilt hebben?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Kortheidshalve: ja. Met de ChristenUnie is over van alles te praten, ook hierover. Ik ben het wel met de heer Van Dijk eens. Tegelijkertijd kan ik niet hiervandaan heel snel even een nuchtere en degelijke analyse geven van: o ja, hier moet de grens getrokken worden. In algemene zin geldt dat je op het fietspad, zelfs op een vrijliggend fietspad als dat er is, steeds meer moet vrezen voor je leven als je ziet wat voor apparaten er allemaal langs komen zoeven. Ook elektrische bakfietsen kunnen behoorlijk imponerend zijn voor veel kleine kinderen. Kortom, het is niet één probleem. Dus in algemene zin: ja, laten we hier goed naar kijken. Ik ben ook wel benieuwd naar de reactie van de Minister, die hier vast dieper over heeft nagedacht dan ik in de afgelopen twee, drie minuten.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan wil ik het woord geven aan de laatste spreker in de eerste termijn, de heer El Abassi namens DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Het is belangrijk dat we met z'n allen zorgen voor een goede verkeersveiligheid in Nederland. Daarvoor is het essentieel dat we blijven investeren in infrastructuur, educatie en handhaving om het aantal verkeersongevallen te minimaliseren. Het doel moet daarbij blijven om de verkeersveiligheid te bevorderen. Het doel moet niet het spekken van de staatskas zijn en het moet ook niet het pesten van autobezitters zijn, maar soms heeft het daar alle schijn van. Neem bijvoorbeeld Amsterdam, waar 30 kilometerzones worden ingevoerd. Ik bedoel dan niet alleen op wegen waar dat bewezen nodig is. Nee, op alle wegen. Dit soort maatregelen zouden gepaard moeten gaan met problemen die je op te weg tegenkomt en die je oplost door de snelheid aan te passen. Denk bijvoorbeeld aan een wegversmalling. Het zijn onduidelijke regels die geen veiligheid bevorderen, maar eerder onveiligheid creëren. Ik zou de Minister dan ook willen vragen om met duidelijke en herkenbare eisen te komen waaraan voldaan moet worden voor de implementatie van deze snelheidslimieten.

En dan heb je de 100km/u-maatregel op de snelweg. Uit onderzoek blijkt dat dit geen invloed heeft op de verkeersveiligheid. De eerste onderzoeksresultaten lieten wel zien dat er minder ongelukken waren, maar dat onderzoek is gedaan in de coronaperiode, toen er nog een stuk minder auto's op de weg waren. Als je het vergelijkt met de situatie van nu, zie je dat 100 kilometer per uur niet gezorgd heeft voor meer veiligheid op de weg. DENK wil gewoon dat het weer mogelijk is voor Nederlanders om 130 kilometer per uur te rijden. Daarnaast willen we graag onderzoeken of het op sommige plekken mogelijk is om zelfs 140 kilometer per uur te rijden, uiteraard mits dit veilig kan.

Voorzitter. In het laatste viermaandelijke overzicht zien we een stijging van het aantal verkeersboetes en zien we daarnaast dat de prijzen van de verkeersboetes stijgen naar disproportionele bedragen. Iedereen begrijpt dat je een boete kunt krijgen voor te hard rijden om de veiligheid te waarborgen. Burgers kunnen hun rijgedrag aanpassen op basis van het feit dat ze een sanctie kunnen krijgen. Maar wat hier gebeurt, heeft niks met de verkeersveiligheid te maken. Dit is gewoon het binnenharken van zo veel mogelijk geld voor de staatskas. De Raad van State heeft het kabinet hiervoor ook op de vingers getikt. De Raad van State stelt dat het dichten van begrotingstekorten geen goede reden is voor het verhogen van verkeersboetes. Boetes zijn bedoeld om de verkeersveiligheid te vergroten en daarom moet de hoogte van de boete in verhouding staan tot de aard en de ernst van de overtreding. De Raad van State adviseerde om eerst te onderzoeken wat de effecten zijn van het verhogen van de boetes voordat hierover een beslissing kan worden genomen. Als op basis van dat onderzoek niet blijkt dat de verhoging noodzakelijk is, dan adviseert de Raad van State om van de verhoging af te zien. En wat doet Onze Minister? Ook nadat het OM heeft geadviseerd om de boetes niet te verhogen, verhoogt ze de boetes. Niet omwille van veiligheid, maar omdat ze, in haar woorden, dat geld hard nodig had. Zo werkt dat niet. De overheid dient zich aan de regels te houden.

Voordat je als automobilist veilig de weg op kan, dien je een positief examen af te leggen bij het CBR. Het CBR kampt al jaren met aanzienlijke wachttijden. Ik heb net even gekeken. Als je in Amsterdam of Rotterdam wilt afrijden, dan ben je pas in juli aan de beurt. Zes maanden wachten, terwijl je in buurgemeenten als Spijkenisse en Zaandam meteen een examen in kunt boeken. Wat gaat de Minister doen om dit probleem op te lossen? De betaalbaarheid van mobiliteit is voor DENK echt een speerpunt. Mijn collega Stephan van Baarle heeft in 2021 een motie

ingediend dat het halen van een rijbewijs voor consumenten betaalbaar moet zijn en blijven. We zien dat het CBR twee jaar later een onderzoek heeft gedaan waaruit bleek dat de kosten voor het halen van een rijbewijs niet zijn gedaald, niet gelijk zijn gebleven maar met 20% zijn gestegen. Een rijbewijs is daarmee € 600 duurder geworden. € 600! Ik wil de Minister vragen of een rijbewijs halen door deze stijging nog betaalbaar is. Ook wil ik de Minister erop wijzen dat hij de aangenomen motie dient uit te voeren. Graag hoor ik wat de Minister gaat doen om deze verhoging tegen te gaan.
Dank u wel, voorzitter.

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

Ik heb een verhelderende vraag. Als ik het betoog van DENK goed beluister, zegt u: wij trekken uit de cijfers van afgelopen jaar niet alleen de conclusie dat 130 toch veiliger blijkt te zijn dan 100 – dat vind ik een creatieve redenering – maar willen eigenlijk ook direct richting 140 kilometer per uur. Heb ik u dan goed begrepen?

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik heb aangegeven, althans niet ik, maar een onderzoek van RTL, dat het verlagen van de snelheidslimiet niet geleid heeft tot meer veiligheid. De bedoeling was om de veiligheid te bevorderen, maar dat gebeurt hiermee niet, dus laten we die maatregel terugdraaien en teruggaan naar 130. Daarnaast heb ik inderdaad gezegd: laten we experimenteren, onderzoeken, op welke wegen eventueel 140 gereden kan worden.

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

Ik herken dat beeld niet. Het specifieke onderzoek waar de heer El Abassi aan refereert ken ik gewoon niet. Maar het is fijn als de Minister daarop in zou willen gaan, want dit verrast mij. Dit is niet het beeld dat GroenLinks-Partij van de Arbeid heeft.

De heer **El Abassi** (DENK):

Dit is ook het stukje maatwerk waar ik op doel. We zien dat in grote steden partijen als GroenLinks en Partij van de Arbeid domweg voor alle wegen 30 kilometer per uur invoeren. Wij zeggen: nee, ga voor maatwerk. Op de ene weg mag je misschien minder hard, misschien zelfs minder hard dan 30 kilometer, en op een andere weg wat harder. Dat hangt af van de breedte van een weg, hoe druk het op die weg is et cetera. Zorg voor maatwerk en niet voor een algemene maatregel die niet werkt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen verdere interrupties meer. Dat betekent dat we aan het einde zijn gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik begrijp van de Minister dat hij 45 minuten nodig heeft voor de beantwoording, inclusief dinerpauze. Om 18.15 uur vervolgen we het debat, met de eerste termijn van de kant van het kabinet.

De vergadering wordt van 17.30 uur tot 18.17 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan weer verder met het debat over verkeersveiligheid. We zijn aanbeland bij de eerste termijn van het kabinet. Ik zou de leden van de vaste Kamercommissie willen verzoeken om akkoord te gaan met het volgende. Ik zou de Minister van Justitie heel graag de gelegenheid willen geven om eerst de vragen te beantwoorden die jullie aan haar gesteld hebben en jullie vervolgens de gelegenheid willen geven om eigenlijk al jullie tweede termijn te hebben en dan eventueel vragen te stellen aan de Minister van Justitie, waarna we verdergaan met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik heb begrepen dat die vorm al langer

gebruikt wordt bij dit debat en dat die naar tevredenheid werkt, maar ik kijk even of jullie daarmee akkoord zijn. Dat is het geval. Dan doen we dat zo. Voor de rest wil ik vier interrupties per persoon voorstellen. Ik geef het woord aan de Minister van Justitie.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Veel dank, voorzitter, ook aan de Kamerleden omdat dit op deze manier mag. Ik heb een korte inleiding en daarna vier mapjes die ik straks zal noemen. Het is evident dat we als voetganger, fietser, bromfietser of autobestuurder allemaal onderdeel uitmaken van het verkeer. We willen allemaal dat dit veilig en beheerst gebeurt en dat wij anderen ook veilig op de plaats van bestemming laten komen. Helaas lukt dat niet altijd. Het stijgend aantal verkeersslachtoffers is zeer zorgwekkend. Verkeersveiligheid heeft daarom natuurlijk ook mijn blijvende aandacht, want elk ongeluk en elke verkeersdode zijn er absoluut één te veel. Het kabinet investeert daarom flink in het vergroten van de verkeersveiligheid, onder meer door versterking van de handhaving. Voor de effectiviteit daarvan is naast de strafmaat natuurlijk vooral de pakkans van groot belang. Op beide punten zetten we ons onverminderd in.

Zoals ik al eerder met uw Kamer heb gedeeld, verhoog ik de komende jaren de elektronische verkeershandhaving flink met extra flexflitsers, focusflitsers en vaste flitspalen; ik moet altijd oefenen op die woorden, maar inmiddels lukt het me om ze in één keer uit te spreken. We hebben een bedrag van 15 miljoen uitgetrokken om daar echt in te investeren. Daarnaast is de inzet van de politie vergroot. Uit de cijfers over 2023 blijkt dat het aantal staandhoudingen met als gevolg een boete in 2023 618.000 bedroeg ten opzichte van 517.000 in 2022.

Ook voor de implementatie van het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed hebben we middelen vrijgemaakt. Deze wet regelt dat voor alle verkeersfeiten waarvoor een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd, dus niet alleen voor bestuurders die onder invloed hebben gereden, strengere en effectievere maatregelen en straffen kunnen worden opgelegd. Zo wordt bijvoorbeeld de rijontzegging direct van kracht, ook in afwachting van een eventueel hoger beroep, en wordt de mogelijkheid gecreëerd om aan een veroordeelde die een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid schendt, vervangende hechtenis op te leggen.

Een laatste mijlpaal die ik graag in mijn inleiding benoem – daarna ga ik direct naar de vragen – is de inzet van de boa's, de buitengewoon opsporingsambtenaren, in de verkeershandhaving. Deze hebben sinds 1 januari dit jaar de bevoegdheid gekregen om te handhaven op extra verkeersovertredingen. Het gaat hierbij om het voeren van geen of onjuiste fietsverlichting, het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers en handheld telefoongebruik door fietsers. Ik verwacht dat deze maatregelen, natuurlijk in combinatie met de inzet van mijn collega van lenW, stevig bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Dan de mapjes die wij hebben. We hebben ze zo logisch mogelijk ingedeeld: eerst de verkeershufers, daarna de politie- en boa-inzet, vervolgens intensivering van handhaving en andere belangrijke vragen.

De voorzitter:

Mag ik voorstellen dat u de vragen opspaat per blokje?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dan begin ik met de heer Stoffer, die helaas inmiddels even ergens anders is, maar ik weet zeker dat zijn mensen meeluisteren. Hij zei: hoe kan het nou dat iemand die in drie jaar tijd meer dan 50 verkeersboetes heeft gekregen, schijnbaar nog steeds ongehinderd deelneemt aan het verkeer en daarna ook nog een dodelijk ongeluk veroorzaakt? Ik begrijp de vraag

heel erg goed. U weet dat ik niet kan ingaan op individuele zaken. Dat gaat nooit, maar ik snap de verontwaardiging en ik snap natuurlijk ook waarom zo'n vraag wordt gesteld. Ingaand op die vraag: er moet hier een verschil worden gemaakt tussen verkeersovertredingen waarvoor je een boete krijgt en verkeersmisdrijven. Voor reguliere overtredingen, de minder ernstige verkeersovertredingen, kennen we het systeem van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Hier wordt geen rekening gehouden met recidive, omdat deze als «ethisch neutraal» zijn aangeduid. Dat is hoe we het met elkaar hebben ingericht. Dat kan in ons systeem van kentekenaansprakelijkheid ook niet anders; om die reden is dat zo. Maar dit levert wel een heel efficiënt en effectief systeem op, waarbij overtreding en bestraffing snel en zeker op elkaar volgen. Voor wegpiraten zoals uit het door de heer Stoffer aangehaalde voorbeeld is een meer persoonlijke aanpak nodig. Dat kan via melding aan het CBR door de politie, via de weg van het strafrecht of door dit soort types te laten weten dat ze in beeld zijn. Er zijn dus manieren om daarop te reageren. Zonder specifiek op de situatie in te gaan, verwijs ik graag naar een pilot in Oost-Nederland, waarbij veelplegers een brief krijgen om ze te wijzen op hun gedrag en waarbij zij in het signaleringssysteem van de politie worden gezet. Dan kom je dus echt in een andere modus terecht. Daarnaast geldt voor overtredingen die onder het strafrecht vallen, de echt zware verkeersfeiten, dat bij het bepalen van de sanctie juist nadrukkelijk gekeken wordt naar recidive en het voorkomen van recidive. Naarmate er vaker sprake is van recidive zal ook een hogere straf worden geëist – en hopelijk ook opgelegd, maar dat is aan de rechter – zoals een langere ontzegging van de rijbevoegdheid.

Vanuit GroenLinks-PvdA en de PVV werd gevraagd of bestuurders die gepakt worden voor rijden onder invloed, voor een langere tijd van de weg kunnen worden gehaald. Ik snap de wens om deze bestuurders voor langere tijd van de weg te halen. Ik laat me zeer graag aansporen door de heer De Hoop om wat steviger over te komen; dat heb ik dus wel genoteerd. In de brieven heb ik toegelicht waarom we hierop vastlopen. Als je zoiets doet, wil je dat dat uiteindelijk ook effect heeft. Je wilt een bepaald signaal vanuit de overheid maar dat moet ook effect hebben, zeker bij datgene waar we het vandaag over hebben. Het Openbaar Ministerie geeft aan te verwachten dat een levenslange rijontzegging vrijwel nooit zal worden geëist of opgelegd. Het zou daarmee dus vooral een symbolische maatregel zijn waar we dan met z'n allen in hebben geïnvesteerd, maar die niet het effect heeft dat we in de praktijk willen. Het direct invorderen van het rijbewijs zal ook vooral leiden tot het heen en weer sturen van rijbewijzen. Dat gaat dus niet op een efficiënte manier echt iets opleveren voor de verkeersveiligheid.

Wat ik wel doe – de heer Heutink haalde dat al aan – is met het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed regelen dat bestuurders die een ontzegging van de rijbevoegdheid hebben maar toch de weg op gaan, vervangende hechtenis krijgen. Dat is wel echt een andere aanpak. Ook kan een ontzegging van de rijbevoegdheid straks direct ingaan, ook in afwachting van een eventueel hoger beroep. Op die manier halen we deze bestuurders straks wel van de weg, want dat is gewoon ons gedeelde doel. We zoeken alleen naar een manier om dat ook echt te bereiken.

De vraag van de heer Van Dijk van NSC was: op welke manier is er opvolging gegeven aan de initiatiefnota-Postma over de aanpak van verkeersshuffers? Ik geloof dat de Minister van IenW daar nog op in zal gaan. In de initiatiefnota vroeg mevrouw Postma onder andere aandacht voor het vergroten van de pakkans, specifiek door de inzet van innovatieve handhaving. De afgelopen jaren is er ook fors gewerkt aan het vergroten van de pakkans. Met de middelen die bij de Voorjaarsnota 2023 beschikbaar zijn gekomen, wordt het aantal vaste flitspalen, flexflitsers en focusflitsers ook de komende jaren behoorlijk uitgebreid. Daarnaast laat

het aantal staandehoudingen door de politie de laatste jaren ook weer een stijging zien en hebben boea's, zoals gezegd, meer bevoegdheden gekregen. In de nota werd ook gepleit voor het sturen van een brief naar verkeersshuften om hen bewust te maken van de risico's van hun gedrag en daarmee eigenlijk te laten zien: we weten waar je bent en we houden je in de gaten. Zoals in de verzamelbrief is aangegeven, loopt er momenteel een pilot in Oost-Nederland; dat zei ik net al. Een onderdeel daarvan is dat men dit soort brieven verstuurt. Ik denk dat de Minister van IenW verder in zal gaan op de monitoringskastjes en dergelijke. Ik ben in principe bij het volgende blokje.

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

Dank aan de Minister voor de beantwoording. Als het specifiek gaat over verkeersshuften: ik ben er nog wel naar op zoek wat je nog meer kunt met betrekking tot die rijontzegging. Ik krijg mee dat je in Duitsland af en toe dan echt maandenlang een rijontzegging hebt en dat het hier vaak maar om 24 uur gaat. Ik snap gewoon niet zo goed waarom wij dat dan niet zouden kunnen. Als de Minister daar nog iets uitgebreider op in zou willen gaan, dan graag.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Laat ik eerst een toezegging doen; misschien helpt dat. We sturen met enige regelmaat brieven. Ik weet alleen nooit zo goed wat de regelmaat is bij dit debat. In een volgende set informatie gaan we in op dat soort voorbeelden en vergelijkingen. Als je kijkt naar ons rechtssysteem, dan zie je dat het een stuk effectiever blijkt te zijn als we met het wetsvoorstel voor de verbetering van de aanpak van die verkeersshuften aan de slag zouden gaan. We hebben gekeken naar ons stelsel. We hebben echt een ander wettelijk systeem. Het Openbaar Ministerie geeft aan te verwachten dat er binnen dit systeem nooit dat soort eisen gesteld worden of dingen worden opgelegd. Dan kunnen we het wel doen. Ik ben zelf niet per se heel erg vies van af en toe symbolisch een zwaarder signaal te geven, vanuit de Kamer of vanuit de politiek, wat je ook wil uitstralen. Maar als er een andere manier is om dat effectiever te bereiken ... Een rijontzegging is vaak langer als die wordt opgelegd, maar die wordt uiteindelijk wel door de rechter opgelegd. Er komt nog wel eventjes input, maar ik zal er in een brief nader op ingaan, want ik kan me voorstellen dat de heer De Hoop dat terug wil kunnen lezen. De rechterlijke toets is in Duitsland heel erg van belang, en hier ook. In Duitsland is er een rechterlijke toets ingebouwd. Nee, excuus. In Duitsland is er geen rechterlijke toets ingebouwd. Die hebben wij wel. Ik denk dat mijn antwoord strakker had gekund, dus ik stel voor dat ik het even in een brief opschrijf.

De **voorzitter**:

Dank. We hebben twee keer per jaar een debat over verkeersveiligheid. Ik hoor toch de toezegging dat u ingaat op punten in de verzamelbrief voor het volgende debat.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Ja, precies. «Verzamelbrief», dat woord zocht ik.

De **voorzitter**:

Precies. Ik zie dat de heer De Hoop misschien toch nog wat specificaties zou willen.

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

Heel fijn dat de Minister die toezegging doet. Ik merk dat ikzelf de behoefte heb om wel te zeggen dat wij het natuurlijk ook heel belangrijk vinden dat we niks doen wat het strafrecht bijt. Alleen, als ik vanuit GroenLinks-Partij van de Arbeid moet kiezen tussen hogere boetes of

verkeersshuften meer van de weg af krijgen, dan ligt onze keuze daar. Daar wil ik heel graag naar op zoek met de Minister. Heel fijn dat zij die toezegging doet.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dat deel ik. Waar ik naar op zoek ben – daarom komen we ook met een wetsvoorstel – is hoe je het zo effectief mogelijk geregeld krijgt, zodat ze ook daadwerkelijk van straat gaan. Dat is wat we allebei willen. In de verzamelbrief zal ik er nader op ingaan waarom we kiezen voor deze route, waarin die afwijkt van Duitsland en waarom ons wettelijk systeem dit beter toestaat dan wat ze in Duitsland doen. Als er elementen zijn waarvan we kunnen leren, zullen we dat altijd doen; daar zitten we precies hetzelfde in.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank aan de Minister voor de toelichting op wat er zoal al gebeurd is vanuit de initiatiefnota van het lid Postma, met name op het vlak van verkeersshuften die lichte overtredingen plegen. Wat ik interessant vond aan het antwoord van de Minister is wat zij aangaf over de veelplegers – het gaat natuurlijk over wat je daarmee kunt – en het signaleringssysteem in het oosten van het land. Wellicht kan de Minister wat meer zeggen over hoe dit nu loopt. Zonder het meteen heel groot te willen maken, vraag ik haar ook wat de mogelijkheden zijn om dat systeem uit te breiden. Als zij dat nu niet kan zeggen, vraag ik haar dit antwoord mee te nemen in de brief. Maar misschien kan zij er nu al een reactie op geven.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

De pilot loopt inderdaad. Als de heer Van Dijk het goedvindt, neem ik de informatie over de stand van zaken graag mee in de volgende verzamelbrief. Wij moeten even ophalen of er dan genoeg informatie is om echt iets te kunnen zeggen over de werking en de effectiviteit van de pilot en over het eventueel verbreden ervan. Maar we zullen er in ieder geval op ingaan in de verzamelbrief en anders in een tweede, nadere verzamelbrief. Maar volgens mij kunnen we het in de eerstvolgende al meenemen. We zullen dit ook opnemen met de politie. Ja, zeker.

De voorzitter:

Daar maken we een notitie van. Dan mevrouw Van Zanten van BBB.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

De Minister heeft een van mijn vragen over de pilot al beantwoord in het laatste stukje. Fijn dat er bij de volgende verzamelbrief al iets over gezegd kan worden. Ik heb nog een andere vraag. De Minister zegt dat een levenslange rijontzegging helaas niet kan. Wat is ervoor nodig om ervoor te zorgen dat we dit wél voor elkaar gaan krijgen?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Het kan. Je kunt het doen. Maar vanuit de praktijk wordt aangegeven dat de kans dat een dergelijke rijontzegging wordt geëist en ook wordt opgelegd in ons systeem met onze ervaring nihil is. Dan ben je dus op zoek naar andere maatregelen en andere manieren. Een van die manieren is het wetsvoorstel waar ik het over had, waarbij je effectiever kijkt hoe je de mensen van straat krijgt die we allemaal van straat willen halen. Daarbij is het altijd goed om te kijken wat de landen om ons heen doen en wat er nog meer kan. Dat is ook het deel dat ik de heer De Hoop heb toegezegd. Het is dus niet zo dat het onmogelijk is, maar de vraag is wel of je daarmee het verschil hebt gemaakt op straat dat we met z'n allen willen. Wij denken dat het op een andere manier beter kan. Dan ben ik bij het mapje politie-inzet en boa's. De eerste vraag was van onder anderen mevrouw Van Zanten en de heer Van Dijk. Die gaat over de

capaciteitstekorten bij de politie, waar we helaas voorlopig mee te maken hebben. Hoewel we fors investeren in de politie en mensen opleiden, weten we dat het voorlopig ingewikkeld blijft. We zijn dus ook op zoek – dat is een thema waar we het vandaag over hebben – hoe je toch goed kunt handhaven. Dat was ook precies de vraag. Voor handhaving op rijden onder invloed is een staandehouding en dus inzet van de politie nodig. Dat is cruciaal. De vraag van de heer Van Dijk en mevrouw Van Zanten ging over gevaarlijk gedrag in het verkeer. Het is dus niet mogelijk om daar bijvoorbeeld geautomatiseerd op te handhaven, omdat daar specifiek iets anders voor nodig is.

De politie zet nog steeds stevig in op alcoholcontroles, maar die worden tegenwoordig anders ingericht. Ze zijn kortstondiger, flexibeler en risico- en informatiegestuurd, omdat de ouderwetse alcoholcontroles zoals ik die in ieder geval nog ken uit mijn tijd – en u misschien ook wel – met de komst van social media echt niet meer zo effectief zijn als ze toen waren. Er wordt dus gezocht naar andere manieren. De politie maakt gebruik van informatie over bijvoorbeeld lokale bijeenkomsten, grootschalige bijeenkomsten, feesten en evenementen en doet dan heel erg gericht specifieke controles. Zo vonden er in 2023 al 1.317 alcoholcontroles plaats. Daarbij moet u denken aan een soort fuiken waarbij twee of meer politieagenten betrokken zijn. Dit waren er al meer dan in het jaar daarvoor, want in 2022 waren het er 1.130. Dus ze zijn het echt aan het opvoeren daar waar dat kan. Het aantal processen-verbaal voor rijden onder invloed stijgt ook, van ruim 30.000 in 2021 naar ruim 43.000 in 2022. De totaalcijfers van vorig jaar hebben we nog niet, maar ik hoop en verwacht ook daar een stijgende lijn te zien. Hopen een stijgende lijn te zien is natuurlijk wel een beetje een contradictie, want je hoopt eigenlijk dat niemand rijdt onder invloed. Maar je wil wel dat de handhaving daarvan zo strak mogelijk gaat. Maar hieruit blijkt dus dat er op andere manieren gehandhaafd kan worden dan met de grootschalige fuiken die we vroeger hadden. Ook blijkt dat je met relatief minder capaciteit toch heel gericht en succesvol kunt zijn in het tegengaan van gevaarlijk gedrag. Voor de verdere intensivering van de handhaving op handheld telefoon-gebruik investeert het Openbaar Ministerie momenteel, zoals eerder aangegeven, naast de MONOcams van de politie in de aanschaf van focusflitsers – daar hadden we het eerder al over – flexflitsers en vaste flitspalen. We zijn continu in overleg met de politie en het OM om te kijken wat ze extra kunnen doen, wat ze nog meer nodig hebben en hoe we daarbij kunnen ondersteunen.

Dan een vraag van de heer Stoffer, de heer Van Dijk en mevrouw Van Zanten, geloof ik: kunnen we terug naar de verkeershandhavingsteams zoals die bestonden voor de nationale politie? Met de vorming van de nationale politie zijn de verkeershandhavingsteams overgegaan naar het team verkeer. Die zijn in elke regionale eenheid ingericht. Ze zijn dus niet opgeheven, maar hebben een andere naam gekregen. We zien dat de kerntaken van het team verkeer nog steeds zijn: de integrale verkeershandhaving binnen de eenheid, het ondersteunen van de districten en de basisteams bij de tactische afhandeling van complexe ongevallen en verkeersmisdrijven, en het handhaven op bijzondere verkeerswetgeving. Naast de teams verkeer, die bij alle regionale eenheden zijn ingericht, is er bij de landelijke eenheid de Dienst Infrastructuur, die over specialistische kennis beschikt voor toezicht, handhaving en criminaliteitsbestrijding op de lokale en regionale infrastructuur. Dat wil dus zeggen: de knooppunten en de onderliggende stromen. Ook beschikken enkele regionale eenheden over een specialistische afdeling die kan kijken of het mogelijk is om maatwerk te leveren ten opzichte van de landelijke standaard, als dat nodig is. Een voorbeeld daarbij is de regionale eenheid Rotterdam, waar een dienst zeehavenpolitie is. In de regionale eenheid Amsterdam is een

dienst infrastructuur opgericht. Als er nog extra maatwerk nodig is, is daar nog ruimte voor. Het team verkeer bestaat dus. Zij doen ongelofelijk goed werk.

Dan kom ik op een andere vraag van de heer Van Dijk en mevrouw Van Zanten: in hoeverre wordt in de politieopleiding aandacht besteed aan dit onderwerp? Per 1 februari 2021 is de nieuwe politieopleiding gestart, de basispolitieopleiding voor politieagenten. De opleiding is daarmee helemaal vernieuwd, gemoderniseerd. Destijds is de opleiding verkort, om ervoor te zorgen dat we sneller mensen op straat hebben. Door een doelmatige combinatie van theorie en praktijk is de kwaliteit van de opleiding, inclusief verkeersonderwijs, in het basispolitieonderwijs geborgd. In het eerste jaar van de opleiding zijn zes weken beschikbaar voor de opdracht «optreden in het verkeer». In vijf weken, verspreid over zes maanden, volgt een herhaling en verdieping in de praktijk, waarbij de studenten begeleid worden door zowel begeleiders in de praktijk als docenten. Nadat de basisopleiding is afgerond, gaat het natuurlijk nog verder. Dat is niet alleen om de kennis en informatie levend te houden, maar ook om die in de praktijk uit te oefenen.

Mevrouw Veltman vroeg: hoe verwacht de Minister dat de landelijke uitrol van de verkeershandhaving door boa's wordt opgepakt door gemeenten en hoe kan het verder worden bevorderd? Ik ben heel erg blij dat boa's aan de slag kunnen in het verkeer, en ook breder. Per 1 januari zijn de lichte verkeersovertredingen toegevoegd aan de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar, domein I: openbare ruimte. Het doel van deze bevoegdheidsuitbreiding is om de handhaving capaciteit, en daarmee de pakkans, te vergroten en om daarmee uiteindelijk de verkeersveiligheid voor ons allemaal te verbeteren. Ik zie dat heel veel gemeenten hier ontzettend veel interesse in hebben, dus ik verwacht dat veel gemeenten hiermee aan de slag zullen gaan. Het is wel van belang dat gemeenten, de politie en het Openbaar Ministerie de voorwaarden of de randvoorwaarden voor de handhaving vastleggen in een gezamenlijk handavingsarrangement. We helpen de gemeenten die daar weinig ervaring mee hebben of die ondersteuning nodig hebben. Er wordt bijvoorbeeld begin dit jaar een kennisdelingssessie georganiseerd over het onderwerp. We zullen dan ook kijken of en hoe de landelijke uitrol van deze bevoegdheden bevorderd kan worden.

De heer Stoffer vroeg: waarom worden boa's niet ook ingezet bij snelheidscontroles? De eerdere motie van de leden Koerhuis en Michon-Derkzen verzoekt de regering onder meer te onderzoeken welke extra verkeersovertredingen verkeersboa's nog meer zouden kunnen handhaven. Er zal op korte termijn in overleg met alle betrokken partijen – denk ook aan gemeenten, de politie en het OM – worden gekeken of en welke overtredingen daar nog gepast voor zouden kunnen zijn. Er wordt gekeken of het nodig is om dit in de praktijk voor extra verkeersovertredingen te testen middels een pilot. Natuurlijk zal ik het idee van de gecombineerde handhaving daarin graag meenemen. Aan de ene kant begrijp ik de wens om het zo breed mogelijk te doen, maar aan de andere kant moeten we ook terughoudend zijn, bijvoorbeeld als boa's zonder politieondersteuning op gemotoriseerd verkeer gaan handhaven. We willen wel dat onze mensen het zo veilig mogelijk kunnen doen. Dat is altijd de balans die we daarbij zoeken.

Dan ben ik bij het volgende mapje.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de Kamer. Ik zie een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik heb nog een aanvullende vraag. Ik ben blij dat die impuls voor de flexflitsers en focusflitsers er is en dat er een flink aantal zullen worden

ingezet. Kan de Minister wat meer vertellen over wanneer die allemaal echt in werking zijn en hoe dat in z'n werk gaat?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dat is een mooi bruggetje naar het volgende mapje, want daar zit het antwoord in.

De voorzitter:

Ik zie nog een interruptie van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor de beantwoording over onder andere de alcoholcontroles en de toename daarin. Ik zat al even te rekenen: het is interessant hoeveel fuiken je dan organiseert en hoeveel je er dan uit haalt, want dat zegt ook iets over hoeveel mensen er daadwerkelijk met drank op rijden. Dat lijkt toch wel toe te nemen en dat onderstreept de zorg. Ik heb de Minister nog niet gehoord over hoe het drugsgebruik onder met name automobilisten wordt aangepakt en of dat in diezelfde fuiken wordt meegenomen. Wordt dat in diezelfde controle gedaan of zijn er misschien nog andere maatregelen?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

We hebben afgelopen jaar natuurlijk met elkaar grote zorgen geuit over lachgas in het verkeer en ervoor gezorgd dat dit verboden is geraakt. Dat helpt onze mensen ook echt om beter te kunnen handhaven. Zo neem je steeds weer een stap. Het zal absoluut zo zijn dat de politie rond bepaalde evenementen alerter is op drugsgebruik als daar informatie over is van bijvoorbeeld de lokale GGD. Er wordt meestal op gecontroleerd als er indicaties zijn van drugsgebruik. Dat kan natuurlijk aan de voorkant meegenomen worden in – even in mijn woorden; ik denk dat de politie daar een beter woord voor heeft – de risicoanalyse. Maar op het moment dat iemand wordt gecontroleerd en er indicaties zijn, wordt drugsgebruik daarin meegenomen. Eigenlijk zijn het een paar lagen. Bij lachgasgebruik hebben we met elkaar met enorme steun van de Kamer kunnen zeggen: dat gaan we verbieden en daar gaan we streng op handhaven. Je kunt dat doen middels opzet van een fuik en per individu. Daarmee heb je drie niveaus, die ik graag meegeef in dit antwoord.

Dan zijn we bij intensivering en handhaving. De eerste vraag was van de heer Stoffer: hoe gaan de Ministers meer regie pakken en ervoor zorgen dat de verkeershandhaving naar een hoger plan wordt getild? Vanuit mij gezien wordt er, zoals ik in de inleiding al heb aangegeven, op verschillende manieren fors ingezet op een intensivering van de handhaving. De komende jaren wordt de geautomatiseerde verkeershandhaving flink uitgebreid via al die paden waarover we het zojuist hadden. Zoals gezegd is er 15 miljoen voor uitgetrokken. Ik kom hier straks nog nader op terug richting mevrouw Veltman.

Ik doe nog één vraag tussendoor als dat mag, want die ligt voor mijn neus. Die gaat over de rollenbanktesten en is van de heer Van Dijk. Hij vroeg naar de stand van zaken daarbij. De handhavingmogelijkheden bij de politie worden op dit moment uitgebreid met een nieuwe rollenbanktest voor elektrische fietsen. Deze controle ziet zowel op de vraag of er daadwerkelijk getrapt moet worden als op de vraag of de ondersteuning wel ophoudt bij de maximale snelheid. Er zullen tussen de 250 en 300 van deze nieuwe rollenbanken in gebruik worden genomen. Voor de zomer zullen alle eenheden in het bezit zijn van zo'n testbank. Ook speedpedelecs kunnen hiermee gecontroleerd worden op snelheid en trapondersteuning.

Dan kom ik de specifiekere vraag van mevrouw Veltman, in het verlengde van haar interruptie net, wanneer de 50 focusflitsers in gebruik worden genomen. Het OM is voornemens om de handhaving te intensiveren door

middel van slimme camera's, waarmee automatisch op handheld telefoongebruik gehandhaafd kan worden. Het is de verwachting dat aan het einde van dit jaar de eerste tien focusflitsers in gebruik zullen worden genomen. «Dit jaar» is dan 2024, neem ik aan? Ja, dat is het geval. In 2026 moeten er 50 focusflitsers in gebruik zijn. «Het einde van dit jaar» is toch 2023, krijg ik net door via de app. Ik twijfelde zelf ook even. Dus «dit jaar» was «vorig jaar». Vorig jaar zijn de eerste ... Nee, opnieuw: het is wél 2024! In ieder geval bouwen we in 2026 op naar 50 van die focusflitsers. Voor de inzet van deze flitsers ontwikkelt het Openbaar Ministerie op dit moment een beleidskader. Daarom is nog niet bekend waar de flitspalen geplaatst zullen worden. Het zijn mobiele palen. Ze kunnen dus rouleren en op verschillende locaties geplaatst worden. Uiteindelijk zal dat ingericht worden vanuit het beleidskader. In de afgelopen jaren is het aantal Mulderboetes voor handheld telefoongebruik als gevolg van geïntensiveerde inzet van de politie, onder andere met behulp van de MONOcam, ook al flink toegenomen. Dat is een beetje de planning. Ik zal u, met de juiste jaartallen erbij, in de verzamelbrief steeds op de hoogte houden van de stand van zaken op dat moment en op hoeveel ze staan. Dan de heer Van Dijk. Hoe kijkt de Minister aan tegen geautomatiseerd toezicht? Eigenlijk zit dat in de hele beantwoording. Het is een ontzettend belangrijk onderdeel van het verhogen van de pakkans. Daar waar je het kunt inzetten, moet je het ook volop inzetten. Dat is een van de redenen waarom we al dat geld, die 15 miljoen extra, hebben vrijgemaakt en waarom we echt investeren in het uitbreiden van die flitspalen. Voor een effectieve handhaving is het natuurlijk ontzettend belangrijk dat er staandehoudingen door de politie blijven plaatsvinden. Dat zijn zaken met hele grote impact op betrokkenen, op mensen eromheen. Gelukkig stijgt dat aantal ook weer.

Dan ben ik bij het volgende mapje.

De voorzitter:

Ik zie geen vragen van de kant van de Kamer, dus u kunt uw betoog vervolgen.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Het laatste mapje bevat de andere belangrijke vragen. De heer Heutink vroeg: komen bestuurders die vervangende hechtenis krijgen vanwege het schenden van een ontzegging van de rijbevoegdheid straks misschien binnen 24 uur vrij? Nee. Bestuurders komen straks bij een vervangende hechtenis zeker niet binnen 24 uur weer vrij. In het wetsvoorstel dat voorligt, is opgenomen dat de vervangende hechtenis minimaal twee weken bedraagt voor iedere keer dat niet aan de straf wordt voldaan. De rechter kan bepalen dat de vervangende hechtenis oploopt bij herhaalde overtreding. Van de dreiging van minimaal twee weken vervangende hechtenis gaat naar verwachting – dat is waar we op inzetten – voldoende afschrikwekkende werking uit om de veroordeelde zich te laten houden aan de ontzegging van de rijbevoegdheid.

De heer Heutink vroeg ook: is de politiecapaciteit de enige reden waarom de Minister het beeld dat boetes niet bijdragen aan de verkeersveiligheid niet uit de wereld wil hebben? We weten dat enkel het verhogen van de boetes niet een-op-een bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het is altijd en-en. De combinatie met het verhogen van de pakkans, waar we het vanavond al over hadden, is ontzettend belangrijk. Daarom hebben we zo veel geïnvesteerd en hebben we ook de boa's toegevoegd aan onze handhavingcapaciteit. Het is dus een en-enverhaal.

Daarmee ben ik rond. Ik weet alleen niet zeker of DENK nog een vraag had over die boetes, dus laat ik die maar meenemen. Ik heb al eerder in verschillende debatten aangegeven: het is een keuze die we hebben moeten maken. Er zijn inderdaad adviezen die zeggen: er is een disbalans in het boetestelsel. Dat komt echt niet alleen door deze recente verhoging;

dat is veel breder, ook veel breder dan verkeer. Daarom zijn we met het Openbaar Ministerie aan het kijken wat dat betekent en wat je daaraan kan doen. Er is inderdaad door mij besloten om de boetes te verhogen. Dat heeft te maken met de lastige keuzes bij de Voorjaarsnota. Er waren ontzettend veel tegenvallende bedragen. Ik moest kiezen: ga ik bezuinigen bij de politie, het Openbaar Ministerie of elders in de keten, of doe ik het aan de hand van de boetes? Ik had die keuze het liefst helemaal niet gehad, maar als ik die keuze heb... Ik heb bij de Kamer aangegeven: als u liever wilt dat ik het bij de politie weghaal, hoor ik het graag. Ik denk niet dat ik het had gedaan, maar dat waren de keuzes waar ik mee te maken had. Die 10% is trouwens niet in z'n geheel een verhoging om aan die middelen te komen. Dat was er maar een klein deel van; de rest kwam door indexeren. We zijn met het Openbaar Ministerie aan het kijken hoe je meer balans kan krijgen, maar dat zal heel veel geld kosten. Daarmee is dat dus sowieso aan een nieuwe politieke samenwerking.

De voorzitter:

Ik zie een aantal interrupties van de kant van de Kamer. De eerste is volgens mij voor de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Laten we vooropstellen dat iedereen zich gewoon aan de regels moet houden. De Minister geeft hier dus wel aan dat de boetes zijn verhoogd om de staatskas te spekken. Dat is nou precies het beeld dat heel veel automobilisten ook hebben. Ze krijgen een boete en begrijpen niet zo goed waarom die zo hoog is, terwijl de Minister ook niet uit kan leggen wat nou de relatie is met het verkeersveiliger maken van onze wegen. Dat beeld, dus dat de boetes niet bijdragen aan het verkeersveiliger maken van Nederland maar er slechts zijn om de staatskas te spekken, speelt bij heel veel mensen. Hoe gaat de Minister dat beeld uit de wereld helpen?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Boetes dragen wél bij, maar alleen sec die verhoging niet. 5,7% van die 10% is gewoon indexeren en een deeltje is omdat we ergens geld vandaan moesten halen en ik weiger om op de politie te bezuinigen. De beste manier om een boete te voorkomen is om je gewoon aan de regels te houden. Het is niet zo dat je op straat loopt en dan ineens – bam! – een boete krijgt. Het gaat om gevaarlijk rijgedrag, om door rood rijden of om rijden met een telefoon in je hand. De beste manier om te voorkomen dat je überhaupt met een boete te maken krijgt, is zorgen dat je jezelf en de mensen om je heen niet in onveiligheid brengt.

De voorzitter:

De heer Heutink wenst een vervolginerruptie.

De heer Heutink (PVV):

Maar in de brief stelt de Minister dat een onderzoek naar het directe effect van de hoogte van boetes op de verkeersveiligheid heel erg lastig uit te voeren is. Dat staat in de brief. Tegelijkertijd zegt de Minister dat het wel degelijk effect heeft. Maar daar is dus geen onderzoek naar gedaan, omdat dat lastig uit te voeren is. Wat is het dan?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

We weten dat boetes werken. Ze verlagen het aantal overtredingen. Dat weten we uit onderzoek. Maar een direct verband tussen de hoogte van een verkeersboete en het effect ervan op de verkeersveiligheid is heel lastig te onderzoeken. Dat is wat in de brief staat en wat ik hier ook aangeef.

De heer El Abassi (DENK):

Hier heb ik heel veel moeite mee. De Minister heeft het over keuzes, alsof ze mag kiezen. Er wordt in Amsterdam 30 kilometer per uur ingevoerd. De verkeersovertreders – ze worden hier heel vaak «verkeershufters» genoemd – hebben niet de keuze om zich wel of niet aan 30 kilometer per uur te houden. Ook de Minister heeft die keuze niet. Het OM was hier heel duidelijk in: dit mag niet. De Raad van State is ook heel duidelijk geweest: dit mag niet. Toch kiest de Minister ervoor om de boetes te verhogen. Het argument is niet de verkeersveiligheid, maar het spekken van de staatskas. Dat mag gewoon niet. Wat vindt de Minister daarvan?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Het OM en de Raad van State vertellen het kabinet niet wat niet mag. Het zijn adviezen. Ik heb de volgende vraag aan de heer El Abassi. Dit debat heb ik in het afgelopen jaar met verschillende commissies het hele jaar door gehad. JenV kreeg een taakstelling door de gebeurtenissen in de afgelopen jaren, zoals de oorlog in Oekraïne en de stijgende rentelasten. Mijn vraag aan de heer El Abassi is: waar had ik het vandaan moeten halen? Ik heb een keuze te maken. Bij de uitvoerende diensten, zoals de politie en het Openbaar Ministerie? Dat kan ik niet doen. Dat ga ik niet doen.

De voorzitter:

U wenst een van uw interrupties te gebruiken om antwoord te geven?

De heer El Abassi (DENK):

Het is een hele eer dat ik hier vragen van de Minister mag beantwoorden. Misschien kan ik straks beter op de stoel van de Minister gaan zitten. Er zijn genoeg manieren waarop je de staatskas kunt spekken. Dat zijn politieke keuzes. Dat weet de Minister zelf. Je kunt allerlei keuzes maken om de staatskas te spekken. Maar wat de Minister in ieder geval niet mag doen, is datgene wat zij de verkeersovertreders, de verkeershufters, verwijt, namelijk de wet overtreden. Nogmaals, de Raad van State en het OM zijn hier duidelijk in. Dat zijn inderdaad adviezen, maar die zijn wel gebaseerd op wetgeving. De wet zegt dat het niet de bedoeling is om de verkeersboetes te verhogen om zo de staatskas te spekken. Dat weet de Minister heel goed.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Voorzitter, ik vind dat hierop ingegrepen had moeten worden, want ik krijg nu het verwijt dat ik de wet overtreed. Ik vind het eerlijk gezegd nogal wat om dat in een interruptie te zeggen. Maar goed, dat is aan DENK zelf. Er is een taakstelling voor alle ministeries geweest, behalve voor Defensie. Dat kwam door enorm tegenvallende kosten. Er wordt hier gezegd dat de staatskas wordt gespekt, alsof Dagobert Duck ergens op een berg geld zit. Met alle respect, maar daar is natuurlijk absoluut geen sprake van. Behalve Defensie heeft elk ministerie een taak gekregen. Vervolgens maak je politieke keuzes binnen je eigen begroting. De heer El Abassi heeft verder geen antwoord op de vraag wat voor andere keuze ik dan van de Kamer binnen mijn eigen begroting had moeten maken. Nogmaals, al mijn collega's, behalve die van Defensie, hebben die keuze moeten maken. Ik snap dat de heer El Abassi daarop vastloopt, want daar liep ik ook op vast, want ik wil het ook niet bij de politie weghalen. Als de heer El Abassi liever heeft dat ik bij de politie bezuinig, kan hij een amendement of een motie indienen. Dat staat hem vrij. Maar om nou de wet erbij te halen en te doen alsof ik de wet overtreed en een rommeltje te maken van deze interruptie... Dat waardeer ik niet.

De heer El Abassi (DENK):

Het staat...

De voorzitter:

Een momentje. Het is wel goed als we een vraag stellen aan de Minister, denk ik.

De heer El Abassi (DENK):

Ja. «De staatskas spekken» zijn niet mijn woorden. De woorden van de Minister zelf zijn: «Het is nodig om de begroting op orde te maken.» Nogmaals, «het mag niet» zijn ook niet mijn woorden. Ik citeer letterlijk de Raad van State. Die zegt: «Het dichten van begrotingstekorten is geen goede reden voor het verhogen van de verkeersboetes.» Dat zijn de woorden van de Raad van State en niet mijn woorden. Nogmaals, ik ben benieuwd hoe de Minister daarop reflecteert.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Regeren en leidinggeven betekent moeilijke keuzes maken en soms moeten kiezen tussen dingen waar je eigenlijk helemaal niet tussen wilt kiezen. Als ik een taakstelling heb voor de begroting van JenV en DENK heeft liever dat ik bezuinig bij de politie, dan is dat wat het is. Daar kies ik niet voor. De Raad van State vindt het geen goede reden, maar er staat nergens dat het niet mag. Dat zijn nogal grote woorden, onjuiste woorden. Ik vind het jammer dat we op deze manier een debat voeren over zaken die er daadwerkelijk toe doen. Nogmaals, ik hoor van de heer El Abassi niet alleen geen juiste analyse, maar ook geen andere oplossing. Als zijn vraag is of ik bereid ben om miljoenen weg te halen bij de politie, zeg ik: nee, dat ga ik niet doen.

De voorzitter:

Ik zie geen vragen meer. O, toch wel. Wenst u gebruik te maken van uw laatste interruptie, meneer El Abassi?

De heer El Abassi (DENK):

Ik constateer dat de Minister het advies van het OM negeert. Ik constateer dat de Minister het advies van de Raad van State negeert. Ik constateer daarmee ook, helaas, dat we het niet alleen hebben over verkeersover-treders, verkeershufters, maar dat ik bang ben dat we het hufterige gedrag hier zelf beginnen over te nemen vanuit het bestuur. Daar ben ik enorm bang voor. Ik hoop dat de Minister dat meeneemt.

De voorzitter:

Wat is uw vraag? Want het is wel belangrijk om via een interruptie een vraag te stellen.

De heer El Abassi (DENK):

Hoe reflecteert de Minister hierop?

De voorzitter:

Ik ben even aan het zoeken. Ik voel dat we eigenlijk in rondjes aan het praten zijn.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dit is geen rondje. Dit is de opening van een hele nieuwe ronde, die ik even aan mij voorbij laat gaan.

De voorzitter:

Helder. Even kijken, volgens mij zag ik mevrouw Veltman met haar vinger omhoog voor een interruptie.

Mevrouw Veltman (VVD):

Bij meting is gebleken dat vorig jaar het percentage automobilisten dat achter het stuur zat met alcohol op bijna is verdubbeld. Vandaar mijn

vraag over het alcoholslot. Ik ben blij dat er onderzoek naar wordt gedaan of dat opnieuw kan worden ingevoerd. Misschien gaat de andere Minister daarover, zie ik nu. Oké. Fijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik hoor net dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het over het alcoholslot zal hebben. We halen deze interruptie dus van uw lijstje af. Zijn er verder nog interrupties vanuit de Kamer? Ik zie de heer Grinwis met de hand omhoog.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik zat nog even uit te zoeken of het echt zo is. Kan de Minister misschien nog reflecteren op de verhouding tussen de hoogte van de verkeersboetes in het bestuursrechtelijke spoor, dus de gewone verkeersboetes zoals we die kennen, en de boetes die worden opgelegd in het strafrechtelijke spoor? Is dat verschil niet te klein geworden? Of sterker nog, is het soms niet aantrekkelijker om net twee of drie kilometer harder te rijden omdat je in het strafrecht wat zachter wordt aangepakt dan in het bestuursrecht?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dat is wat ik inderdaad aan het begin van dit blokje zei. Die disbalans was er al, nog los van deze 10%. Ik had het Openbaar Ministerie al gevraagd om daarvan een analyse te maken en om te bekijken hoe we dat beter in balans kunnen brengen. Dat verwachten we dit voorjaar al, denk ik. Daarbij wordt dat allemaal bekeken. Ik denk dat daaruit zal komen dat er inderdaad een disbalans is. Ik zei daar ook bij: als je dat weer in balans wil brengen, zit daar een behoorlijk prijskaartje aan vast, denk ik. Dat is niet zo gek, maar het moet dus aan een toekomstig kabinet zijn om daar keuzes in te maken. We zijn dus al aan het kijken hoe je dat kan verhelpen. Linksom of rechtsom zal dat heel veel geld kosten. Maar wat de heer Grinwis zegt, is absoluut waar. Dat staat dus los van deze verhoging, want het heeft ook te maken met indexering en al die andere elementen.

De voorzitter:

Helder. Ik zie geen verdere vragen meer van de kant van de Kamer. Volgens mij bent u klaar met de beantwoording. Dan wil ik de leden het volgende vragen. We hebben het er net met elkaar over gehad dat we nu een tweede termijn kunnen inzetten voor de Minister van Justitie. U heeft in totaal anderhalve minuut spreektijd voor uw tweede termijn. Wenst iemand van u gebruik te maken van een deel van uw tweede termijn om nog een paar vragen te stellen aan de Minister van Justitie? De heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dan ga ik het in 30 seconden proberen. U bent heel duidelijk geweest op veel punten. Tegelijkertijd kondig ik toch alvast aan dat ik denk dat het goed is als de Kamer een uitspraak doet op een enkel punt, via een tweeminutendebat.

Ik wil u ook graag een compliment geven voor de investering in de handhaving. U heeft dat duidelijk uiteengezet. Dank daarvoor.

Wij blijven ons zorgen maken over het drugselement. Dat zeg ik toch even. Misschien kan er nog kort worden gereflecteerd op wat er nog meer te doen is, naast de alcoholaanpak.

Ik had ook nog een vraag over het telefoongebruik specifiek onder fietsers. Daar heb ik de Minister nog niet over gehoord, dacht ik.

De voorzitter:

Ik hoor dat de fietsers onder de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vallen. Dat is dus netjes verdeeld.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

We hebben gevochten om de fietsers, maar Minister Harbers heeft gewonnen.

De voorzitter:

Dat kan ik me heel goed voorstellen. Dan blijft alleen het punt over de drugs staan.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Het aantal processen-verbaal voor drugs neemt inderdaad toe, zelfs meer dan voor alcohol. Wellicht is het dus een idee dat we daar in een volgende verzamelbrief nader op ingaan. Dan kan ik de blokken die ik net toelichtte, van het verbod op lachgas tot en met wat de processen-verbaal opleveren... Of «opleveren», hoe de cijfers eruitzien, bedoel ik. Daar kan ik nader op ingaan, zodat de heer Van Dijk meer haakjes heeft. Ik zie hem knikken.

De voorzitter:

Helder. Dan wil ik de Minister van Justitie hartelijk danken voor haar aanwezigheid en de beantwoording van de vragen van de Kamer. We zien elkaar een volgende keer. Dan gaan we verder naar de eerste termijn van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Dank voor deze gelegenheid. Ook dank aan de leden van de commissie voor hun inbreng en de vragen die op mijn terrein gesteld werden. Net als alle leden wil ik beginnen met de ernst van het vraagstuk van verkeersveiligheid. Er is een stijgend aantal verkeersslachtoffers, terwijl de ambities voor de komende jaren – te beginnen bij 2030, maar op langere termijn ook voor 2050 – toch neerwaarts zouden moeten zijn. Ik sluit me ook aan bij alle leden die zeiden: daar zit natuurlijk ook een enorm brok persoonlijk leed achter. Dat zou ons dus moeten motiveren om de hoeveelheid verkeersslachtoffers te verminderen. Ik kom zo op mijn blokindeling. De heer Van Dijk vroeg daarbij ook: waar staan we nu met het aantal verkeersslachtoffers? Hij vroeg zich af: is 2022 een negatieve uitschieter? Wat weten we al van 2023? Hoe die cijfers ook zijn, de afgelopen jaren ging de trend van het aantal slachtoffers omhoog. We weten dat we die trend zonder extra maatregelen op de langere termijn niet kunnen doorbreken. We zullen de komende jaren – dat komt komende tijd nog verder op tafel – extra en misschien soms ook moeilijkere beslissingen moeten nemen als we daadwerkelijk tot een halvering van het aantal verkeersslachtoffers willen komen. Uit de laatste Staat van de Verkeersveiligheid van SWOV lijkt het er wel op dat 2022...

De voorzitter:

Er is een interruptie voor u.

Minister Harbers:

Ik ben nog bezig met mijn inleiding.

De voorzitter:

Dan gaat u eerst de inleiding afmaken.

Minister Harbers:

Misschien lost dat iets op.

Uit de laatste Staat van de Verkeersveiligheid van SWOV lijkt het er wel op dat 2022 op het gebied van het aantal verkeersdoden mogelijk een negatieve uitschieter was. Uit de cijfers bleek dat er in 2023 tot en met augustus minder verkeersdoden zijn gevallen dan in die periode in het

voorafgaande jaar. We hebben echter geen definitieve cijfers over 2023, ook niet over het aantal ernstige verkeersgewonden. Dat komt later dit jaar. Ik ga nu dus nog niet speculeren over of het mee of tegen zal vallen. Het vraagt in ieder geval inzet van ons allemaal op drie terreinen: de veiligheid van de voertuigen, de veiligheid van de infrastructuur, en het verkeersgedrag. Dat zijn ook de drie blokken waarin ik de vragen wil beantwoorden. Ik heb er wel eentje tussen gebouwd. Tussen voertuigen en infrastructuur doe ik het blok fiets, want alle vragen daarover gingen zowel over de voertuigen als over de infrastructuur. Het wordt dus: voertuig, fiets, infrastructuur en verkeersgedrag. Bij dat laatste blok zitten ook nog een paar overige vragen.

De voorzitter:

Heel mooi. U heeft eerst een interruptie van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Excuses aan de Minister dat ik zo bruto zijn inleiding onderbrak. Dat was niet de bedoeling. Zodra het kabinet komt met uitspraken dat er moeilijke keuzes gemaakt moeten worden, begin ik me vaak toch wel een beetje zorgen te maken. Ik ben wel heel erg benieuwd aan welke moeilijke keuzes de Minister dan denkt die gemaakt moeten worden om het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te brengen. Daar wil ik wel graag een antwoord op.

Minister Harbers:

Ik meen dat SWOV daar vorig jaar een eerste onderzoek naar heeft gedaan: wat zou je extra moeten doen om bijvoorbeeld de ambitie van een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te bereiken? Daar komen vraagstukken achter vandaan waarvan ik weet dat de Kamer daar in een vorige periode verdeeld over dacht. Denk aan wel of niet een verplichte fietshelm. Ik kom daar straks nog verder op terug. Het betekent ook iets voor de vraag hoeveel financiële middelen je hebt om verder te investeren in een verkeersveilige infrastructuur. Dan zie je dat de inspanningen van de afgelopen jaren op zichzelf allemaal bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar bij elkaar nog niet op het ambitieniveau zitten dat je nodig hebt om daadwerkelijk tot invulling van de eerder aangenomen Kamermotie te komen. Dit zijn twee voorbeelden, maar we hebben wel verdiepend onderzoek uitgezet om die keuzes van alle kanten te belichten en verder uit te werken, zodat ze gebruikt kunnen worden in de nabije toekomst voor verdere politieke besluitvorming.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. U noemde de blokjes net. Kunt u ze nog één keer opnoemen?

Minister Harbers:

Ik begin bij het voertuig, dan het blok fiets en alles wat daarmee te maken heeft, dan infrastructuur en dan verkeersgedrag. In dat blok zitten ook nog een paar overige vragen.

De voorzitter:

Dan stel ik voor om de interrupties weer na elk blokje te doen.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Dan begin ik met het voertuig en de vraag van de heer Stoffer over het inzetten van een trustdomein voor betrouwbare data-uitwisseling, om daarmee bijvoorbeeld in te kunnen grijpen bij het negeren van rode kruizen. De zorgen over het negeren van rode kruizen deel ik. Het is ook een groot risico, niet alleen voor weggebruikers maar met name voor de mensen die aan de weg werken of als weginspecteur

bezig zijn. Er is alleen geen Europees wettelijk kader voor zo'n trust-domein waar de heer Stoffer naar verwees. Voor het automatisch ingrijpen in het voertuig door derden, want dat zou je dan moeten doen, bestaan er significante risico's op het gebied van privacy en potentieel misbruik. Dat is eerder onderkend. Bovendien is maar een heel klein deel van het Nederlandse wagenpark uitgerust met de techniek die nodig is om dergelijke signalen te ontvangen. Tegelijkertijd neemt de wereld van rijkhulpsystemen, zoals noodremsystemen en in-car-informatievoorzieningen, wel rap toe. Elk nieuw verkocht voertuig beschikt meestal al over deze technieken. Daar zijn wel Europese wettelijke kaders voor. Dus wij zetten er daarom op in om de weggebruikers via de in-car-informatievoorziening te informeren.

Dat sluit ook aan op de vraag van mevrouw Van Zanten, namelijk hoe bestaande of nieuwe voertuigtechnologie de verkeersdeelnemers beter kan beschermen. Dat kan dus precies met al deze technologie, die er soms al is en soms op ons afkomt. De Europese regelgeving die ik net noemde, verplicht bijvoorbeeld dat nieuwe voertuigen vanaf juli dit jaar ook beschikken over bepaalde veiligheidssystemen. Voorbeelden daarvan zijn noodremsystemen, parkeersensoren en waarschuwingen bij vermoeidheid of afleiding bij de bestuurder. Bij bussen en vrachtauto's gaat het bijvoorbeeld om een systeem dat waarschuwt wanneer voetgangers of fietsers zich in een dode hoek bevinden. De verwachting is natuurlijk dat de doorontwikkeling van voertuigautomatisering in de toekomst nog tot betere bescherming zal leiden.

De heer Heutink vroeg zich af waarom er geen stapje door de keuring komt. De RDW keurt dit soort licht elektrische voertuigen aan de hand van wettelijke eisen en beslist hier sinds afgelopen 1 januari zelfstandig over. Hij keurt daarbij op techniek en op de vraag of de aanvrager in staat is om voertuigen in serie te kunnen produceren, zodat de gebruiker ervan op aan kan dat het voertuig dat hij koopt, veilig is. Tot op heden is er geen aanvrager voor een elektrische step geweest die heeft laten zien dat hij voertuigen in serie kan produceren en desnoods een terugroepactie kan organiseren als dat nodig is, als er iets met zo'n voertuig aan de hand is, zoals bij auto's en bromfietsen het geval is.

Hij vroeg zich ook af of we de regels voor e-steps niet moeten versoepelen. In de eerste plaats: dat we werken aan dat kader voor licht elektrische voertuigen, is mede vanwege een wens van de Kamer in de afgelopen twee Kamerperiodes. Specifiek de e-step is een gemotoriseerd voertuig waar nog niet veel ervaring mee is in het verkeer. Er is ook geen vertrouwen bij de RDW dat een lichter regime van toelating voor deze categorieën van voertuigen verantwoord is. Ik zit dus op de lijn dat we gewoon die voorafgaande keuring van elektrische steps en andere LEV's aanhouden. Je ziet overigens – want dat voorbeeld werd ook genoemd – dat diverse steden in het buitenland inmiddels ook alweer op hun retour zijn in het propageren van de e-step, ook vanwege bijvoorbeeld de vele ongelukken van toeristen die daarmee door Parijs, Lissabon en dat soort steden gingen.

De heer Grinwis had bij de voertuigen vragen over het gebruik van de SUV. We zien natuurlijk allemaal dat er een duidelijke trend is in het gebruiken van zwaardere voertuigen. Ik gebruik specifiek de term «zwaardere voertuigen», omdat SUV als zodanig geen registratie is in het kentekenregister. Het gaat in zijn algemeenheid om een vrij te gebruiken product- of marketingnaam. We kunnen als kabinet ook niet ingrijpen in het aanbod van auto's in Nederland als ze eenmaal zijn goedgekeurd voor gebruik op de weg. Het enige wat het kabinet doet, en kan doen, is het financieel ontmoedigen om zware auto's met hoge uitstoot aan te schaffen. Dat wordt gedaan via de bpm, de accijnzen en de wegenbelasting. Eigenaren van zware auto's met hoge uitstoot betalen op dit moment meer dan eigenaren van kleinere en zuinigere auto's. Het type

prikkel wat we als overheid kunnen geven, hebben we dus al gegeven. Ik denk dat het niet noodzakelijk is om aanvullende maatregelen te treffen. De heer Grinwis vroeg vervolgens of er ongevalstudies bekend zijn over de veiligheid of onveiligheid van SUV's ten opzichte van reguliere personenauto's of andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Nogmaals, de term «SUV» komt niet naar boven bij ongevalsregistratie, omdat dat niet wordt geregistreerd. Maar we hebben in de vorige Kamerperiode, in het afgelopen jaar, een vraag gekregen van het voormalige Kamerlid Van Ginneken. Zij vroeg om een onderzoek naar de effecten in zijn algemeenheid van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid. Dat heb ik destijds toegezegd. SWOV is daar op dit moment mee bezig. Uiterlijk juni kan ik de Kamer over de resultaten daarvan informeren. Dat waren de vragen op het gebied van de voertuigen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, voor de helderheid. Dit is een heel helder antwoord van de Minister, waarvoor dank. Het gaat niet alleen over gewicht, over hoe zwaar het voertuig is. Ik snap dat dat het selectie criterium is om bijvoorbeeld onderscheid te maken in de wegenbelasting. Maar wordt er in het onderzoek van SWOV ook gekeken naar de hoogte van het front? Bij elke tien centimeter dat het front van een voertuig hoger is, neemt de kans op een dodelijke afloop met 30% toe. Dat zijn best wel schrikbare inzichten. Wordt dat ook duidelijk meegenomen in het onderzoek van SWOV?

Minister **Harbers**:

Dat is een terechte vraag. Dat weet ik op dit moment niet, dus als u het mij toestaat, kom ik daar in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Ik zie geen verdere vragen bij de Kamer over dit onderdeel. Dan zijn we dus bij het tweede blokje, de fiets.

Minister **Harbers**:

Ja, de fiets. Ik begin maar meteen met de fatbikes, waar veel vragen over zijn gesteld door vrijwel alle leden van de commissie. Ik heb onlangs de Kamer nog geïnformeerd over hoe het daarmee staat. Ik baal er zelf ook van, want ik heb eerder aangegeven dat ik dat eind afgelopen jaar rond had willen hebben. Er is een reeks van onderzoeken voor in gang gezet. De laatste, die een en ander eigenlijk bundelt en ook de verschillende beleidsopties geeft, kregen we in de loop van november binnen. We hebben net wat meer tijd nodig om alle opties die erin staan met alle betrokken partners van voldoende handelingsperspectief te voorzien. We werken met heel veel partijen samen, zoals de RAI Vereniging, de BOVAG, de ANWB, de Fietsersbond, de Inspectie Leefomgeving en Transport, JenV, het OM en de politie. Zij kijken ook mee. Ik zeg u toe, maar dat heb ik gisteren ook al in de brief gedaan, dat ik nog dit kwartaal met een uitwerking daarvan naar de Kamer kom. Daarbij kijk ik naar de mogelijkheden voor de aanpassing van wet- en regelgeving en nadere handhaving, maar bijvoorbeeld ook naar de mogelijkheden vanuit fabrikanten om opvoeren tegen te gaan en naar communicatieve maatregelen richting de gebruikers van opgevoerde elektrische fietsen. Ik breng daarbij in herinnering het antwoord dat collega Yeşilgöz zojuist al gaf over de uitrol van de vernieuwde rollerbanken, die de politie gaat gebruiken om meer controles te kunnen doen op het opvoeren van e-bikes. Daar vallen fatbikes natuurlijk ook onder. Maar we kijken ook nog met de producenten of we dat niet voor kunnen zijn, door goed te kijken naar de hardware en de beschikbaarheid van software. Daarbij zijn er rond de fatbikes ook nog wat specifieke vragen gesteld. De heer Stoffer vroeg of we niet moeten gaan denken aan een helmplicht of andere gerichte aanpak. Als mensen een fatbike gewoon gebruiken zoals

hij bedoeld is, als gewone elektrische fiets, dan heb je geen trapondersteuning boven de 25 kilometer per uur en dan valt de fiets niet onder de regels voor de helmplicht. Is de fatbike opgevoerd, dan is het per definitie illegaal om 'm te gebruiken zonder helm. Daar kan de politie op handhaven. Het zal dus straks met name een kwestie zijn van het aanpakken van dat opvoeren.

In zijn algemeenheid – dat heb ik vorige week bij de begroting ook al gezegd – heb je natuurlijk ook nog een definitieprobleem. Een fatbike op zichzelf beschikt over een aantal kenmerken die geen van alle uniek zijn. Het is een elektrische fiets, dus hij moet aan de regels voor e-bikes voldoen. Dat is geen onderscheidend kenmerk als je de fatbike wilt verbieden, want daarmee verbied je alle e-bikes. Het is een voertuig met brede banden, maar als je alle fietsen met brede banden gaat verbieden, heb je ook de mountainbikes te pakken. Als je het echt in wet- en regelgeving wilt vastleggen, is het dus nog best ingewikkeld. Maar langs de lijnen van het tegengaan van opvoeren, denk ik wel dat we wat zouden moeten kunnen bereiken.

De heer Van Dijk vroeg naar de minimumleeftijd. Ik kijk wel naar wat dat zou behelzen, maar ik gaf net al aan dat je niet goed kunt definiëren waar het voertuig aan moet voldoen om tot een minimumleeftijd te komen. Ik denk dus niet dat dit heel kansrijk is. Valt een fatbike onder de categorie van snorfiets, bromfiets of speedpedelec, dan hebben we al een minimumleeftijd te pakken, want die is 16 jaar.

De motie-Van der Graaf waar de heer Grinwis aan refereert, gaat over de continue aandrijving van fatbikes. Die motie nemen wij mee. Uiteindelijk is het een aanpassing aan het voertuig die maakt dat het voertuig niet meer aan de regels voor e-bikes voldoet. Dan moet je dus in de sfeer van handhaving, het tegengaan van opvoeren en het aanbrengen van continue aandrijving, ingrijpen bij het voertuig.

Daarmee denk ik alle vragen over fatbikes te hebben afgedekt. Het is nog heel even wachten op de definitieve brief, die nog dit kwartaal komt.

De voorzitter:

Ik zag twee vingers, maar ik weet niet wie er eerder was, de heer Grinwis of de heer Van Dijk.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank aan collega Van Dijk. Een van mijn vragen is niet beantwoord. Omdat een fatbike moeilijk is uit te zonderen, is een helmplicht niet mogelijk. Maar je kunt wel kiezen voor een helmplicht voor alle e-bikes. Dat gaat nogal ver, maar overweegt de Minister dat? Of gaat hij zo meteen nog uitgebreid in op de helmplicht?

Minister Harbers:

Ik kom daar zo nog op bij het meerjarenplan fietsveiligheid. Het is een van de dingen die we in dat kader onderzoeken. In het verleden is in de Kamer gesuggereerd om na te gaan wat beter werkt. Werkt het stimuleren van vrijwillig gebruik beter dan het verplichten, ja of nee? Wat moet je doen voor verschillende doelgroepen? We weten dat twee groepen eruit springen, met name jongeren en senioren. Wat kun je daar bereiken met verder stimuleren en al dan niet verplichten? Hoe kun je verder promoten dat de helm gebruikt wordt? De vraag van de heer Grinwis nemen we daar ook bij mee? Kun je niet stimuleren dat aanbieders, handelaren in e-bikes, een helm cadeau geven? We kijken natuurlijk ook wat er in de praktijk gebeurt. Ik herinner me een actie van een paar jaar geleden in een kustplaats in Zeeland. Daar werd tijdelijk een helm cadeau gedaan bij een e-bike. Omdat die helm gratis was en we in Nederland nog niet zo gewend zijn om een helm te dragen, leverde dat een leuke handel op: mensen verkochten die gratis helm door aan Duitse toeristen, die zaten te springen om een helm. Dan span je het paard achter de wagen. We proberen echt

gewoon goed in te zoomen op wat echt in de praktijk werkt als je tot het beoogde effect wilt komen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik mis toch de urgentie bij deze Minister op het punt van de fatbikes. Het is door veel mensen aangehaald en er wordt veel over geschreven. Met wie je er ook over spreekt, iedereen herkent het. Ik heb zelf ook een voorbeeld gegeven. Volgens mij is het tijd voor actie en moeten we niet nog langer gaan wachten. Ik heb in mijn eerste termijn een voorbeeld genoemd van een actie waar je volgens mij vandaag mee kunt beginnen – dat zou ook weer mijn vraag aan de Minister zijn – en dat is de communicatie. We kunnen nu met handelaren in gesprek. We kunnen campagnes starten om aan te geven dat dit niet de bedoeling is. Veel mensen weten niet dat ze een opgevoerde bike in de fietswinkel kunnen kopen, maar dat dat niet de bedoeling is. We kunnen waarschuwen voor de risico's. We kunnen beleidsopties in kaart brengen en daar keuzes in maken. We kunnen werken aan het concreet verbieden van het opvoeren. Dat kan allemaal in gang worden gezet. Ik zou op dit punt toch wat meer ambitie van de Minister willen horen.

Concreet nog even de vraag over de definitie. Als we 'm zien, weten we allemaal wat het is, volgens mij. Ik noemde het een e-bike met dikke banden. Hij heeft ook een apart frame dat uitnodigt tot stunts en allerlei andere dingen. Ik snap dat het complex is, maar desnoods zouden we het zo moeten gaan definiëren. Zo ver is het nog niet, maar ik zou het wel prettig vinden – dat is dan mijn laatste vraag, voorzitter – als de Minister in de gesprekken die hij met alle belanghebbenden voert, verkent in hoeverre het kansrijk is om de definitie van zo'n fatbike apart te doen. Ook hoor ik graag hoe zij aankijken tegen een minimumleeftijd. Ik vraag de Minister dat mee te nemen en ons daarover te informeren.

Minister **Harbers**:

Zeker. Kijk, het gaat gewoon snel. Het kwartaal duurt nog twee maanden en binnen die termijn wil ik al met een plan komen, maar ik wil wel een plan dat we in de praktijk kunnen handhaven. Ik ben het niet met de heer Van Dijk eens dat we iedereen hierover nog moeten opvoeden. Ik vermoed dat heel veel gebruikers van fatbikes, als ze die op continue aandrijving hebben gezet of als ze die hebben opgevoerd, zich heus wel bewust zijn van het feit dat dat niet de bedoeling was. Mede daarom doet de politie een investering om 250 à 300 nieuwe rollerbanken aan te schaffen. De controles worden de komende tijd dus echt wel opgevoerd. Onze waarneming is dat dit soort verhalen echt wel rondgaan onder met name de jongere gebruikers.

Verder weet ik dat er in heel veel gemeenten via scholen ook al aandacht wordt besteed aan de regels voor en risico's van fatbikes. Ik denk dat dat goed is, maar ik denk niet dat kinderen allemaal meteen hun ouders erover informeren dat de ouders een verantwoordelijkheid hebben wanneer hun kinderen op illegaal opgevoerde fatbikes rijden. Zo realistisch ben ik ook wel weer. We zullen dus echt wel meer moeten doen aan sluitende handhaving. Dat is mede waarom de handel, bijvoorbeeld de BOVAG, zich echt wel gemotiveerd voelt om gesprekken met ons te voeren over wat zij kunnen doen om dit verder aan te pakken.

De **voorzitter**:

U wenst uw laatste interruptie in te zetten? De vraag mag iets korter deze keer.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik hoorde een halve toezegging. Ik had nog gevraagd om de minimumleeftijd mee te nemen in de gesprekken en de Kamer daarover te berichten.

Minister Harbers:

Die optie nemen we daarin wel mee. Ik loop alleen nog niet vooruit op wat het antwoord daarop zal zijn. Als je tot die optie zou overgaan, vind ik dat je iets moet hebben wat je goed in regelgeving kunt opnemen, wat daadwerkelijk handhaafbaar is en wat echt een aanvulling is, omdat we het nog niet hebben. Dat zijn allemaal vragen waarop ik de komende weken een antwoord wil krijgen.

De heer Heutink (PVV):

Ik wil toch even terug naar de helmpjes van de ChristenUnie. De Minister gaf net een prachtig voorbeeld van waarom Nederland echt niet zit te wachten op die dingen. Ze verkopen ze gewoon door. Daaruit blijkt maar weer: Nederland wil ze niet. Toch hoor ik de Minister wel zeggen dat hij daar serieus over nadenkt en dat er onderzoeken naar zijn. Ik heb één heel specifieke vraag daarover: kan de Minister ons toezeggen dat hij een besluit daarover in ieder geval doorgeleidt naar een nieuw kabinet?

Minister Harbers:

Ik heb zojuist aangegeven dat ik nog geen voorgenomen besluit heb. Ik laat het van alle kanten belichten. Het hangt er ook een beetje van af wanneer er een nieuw kabinet is, maar het zou zomaar kunnen dat er voor die tijd al een nieuw kabinet is. Ik leg het vanzelfsprekend aan de Kamer voor, dus de Kamer heeft als het wordt voorgelegd nog alle mogelijkheid om het besluit andersom te willen. Ik ben daar nog niet. Ik heb net achter alle mogelijke opties een vraagteken gezet. Als we aan de slag gaan met een helmplicht, een helmstimulering of wat dan ook, wil ik vooral dat het daadwerkelijk werkt in de Nederlandse context. Gelukkig zien we overigens dat het aantal aangeschafte en gebruikte fietshelmen de afgelopen jaren is toegenomen. Het is ook heel verstandig, met name voor senioren en kinderen op de weg, om hier gebruik van te maken.

De voorzitter:

Dan zijn we volgens mij toe aan het derde blokje.

Minister Harbers:

Ik had nog wat vragen gekregen over de gewone fiets. Dit ging alleen over de fatbike.

De voorzitter:

We gaan nog verder met de gewone fiets.

Minister Harbers:

De heer Grinwis vroeg waar het meerjarenplan fietsveiligheid over gaat. Dat gaat over een uiteindelijk integraal maatregelenpakket voor infrastructuur, fiets en gedrag. We kijken daarbij ook naar data, kennisdeling en kennisontwikkeling, ook van kennis over bijvoorbeeld gedrag op de fiets en op het gebied van fietsveiligheid. De maatregelen die we daarin gaan voorstellen zullen aansluiten op de beleidspijlers fietsveiligheid die eind 2022 gedeeld zijn met de Kamer. Dat waren fietsveiligheid voor ouderen en hoe enkelvoudige ongevallen tegen te gaan. Juist bij fietsers zie je namelijk dat een groot deel van de ongevallen eenzijdig is. Het ging ook over de veilige school- en sportomgeving en de drukte op het fietspad. Dat zijn met name de thema's die daarin aan de orde komen. Ik noemde daarbij rond jongeren al de jongere fietsers. De heer Heutink vroeg daarnaar. Ook die komen daarin aan bod. Dan zal het met name gaan om specifieke aandacht voor school- en sportroutes, waar heel veel jongeren gebruik van maken. We zetten op dat punt in op meer fietsveiligheid. Het gaat om het promoten van 30 kilometerzones en een veilige weginrichting met vrijliggende fietspaden. Ik noem het aanvalsplan om paaltjes op fietspaden weg te werken.

Alles rond de fietshelm komt daar ook in terug, zeg ik in reactie op de heer Grinwis. Hij vulde het zelf namelijk ook al voor een gedeelte in. Vervolgens wilde de heer Grinwis ook alvast geld op Prinsjesdag van dit jaar voor de begroting voor 2025. Daarvan moet ik even zeggen dat definitieve besluitvorming inclusief financiële dekking aan een nieuw kabinet is omdat ik demissionair ben. Maar alles wat ik weet op het gebied van het meerjarenplan fietsveiligheid zal ik klaarleggen zodat het nieuwe kabinet daar dan ook mee aan de slag zou kunnen gaan.

Dan nog even over de helm. De heer Heutink vroeg wat het effect van de helmplicht voor snorfietsers is. Die effecten zijn nu nog niet bekend. Die worden gemonitord. Het streven is – dat is vastgelegd in het besluit waarmee de helmplicht is ingevoerd – om binnen drie jaar een eerste evaluatie te houden over zowel het effect op verkeersveiligheid als de naleving. Dat zal dus voor 1 januari 2026 zijn, aangezien de helmplicht afgelopen jaar, 1 januari 2023, is ingevoerd. Ik ken alle gevoelens van de heer Heutink en zijn partij over de helmplicht, maar ik wijs erop dat die ook op vraag van een royale meerderheid van de Kamer al in de periode daarvoor is ingevoerd. Ik houd me vanzelfsprekend aan die wet. De heer Van Dijk vroeg of ik een sturende kader wil opstellen voor het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer, dus scheiden-tenzij. Dat hoeft volgens mij niet te doen, want bij weginrichting baseren we ons op de CROW-richtlijnen. Het uitgangspunt daarin is al om fietsers en gemotoriseerd verkeer te scheiden op wegen met de snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. Op 30 kilometerwegen is het uitgangspunt om verkeer te mengen, tenzij het daar te druk voor is. De kennisontwikkeling gebeurt ook automatisch via het Kennisnetwerk SPV en CROW, want die richtlijnen worden door alle overheden in z'n algemeenheid gebruikt bij de inrichting van wegen.

De heer Van Dijk vroeg of ik een beeld heb van in welke mate bijvoorbeeld bromfietsen binnen de bebouwde kom naar de rijbaan worden verplaatst. Naar schatting zijn er op circa driekwart van de vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom geen bromfietsers. Voor de fietspaden die erg druk zijn, kunnen lokale wegbeheerders besluiten om ook de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Dat gebeurt lokaal in Amsterdam en Utrecht.

Mevrouw Van Zanten vroeg zich af of onze fietsinfrastructuur geschikt is voor elektrische fietsen. Ze wees ook op de snelheidsverschillen op fietspaden. Voor het ontwerp van fietsinfrastructuur gebruiken wegbeheerders die CROW-richtlijnen, zoals zojuist gezegd. Snelheidsverschillen op het fietspad is een thema dat we de afgelopen jaren natuurlijk ook onderkend hebben. Dat krijgt dus ook aandacht in het meerjarenplan fietsveiligheid. Samen met de wegbeheerders – dit geldt namelijk ook voor de provincies en gemeenten – kijken we naar oplossingsrichtingen om de snelheidsverschillen kleiner te maken en naar wat daarvoor nodig is in de fietsinfrastructuur.

De investeringsimpuls is belangrijk bij de ontwikkeling van de fietsinfrastructuur. Het gaat om 500 miljoen euro. Mevrouw Van Zanten vroeg hoeveel geld expliciet bestemd is voor fietspaden. We hebben in overleg met de medeoverheden bij de investeringsimpuls niet vooraf bepaald hoeveel geld bestemd is voor fietspaden. Het is namelijk aan de medeoverheden zelf om als wegbeheerders te bepalen welke maatregelen ze willen treffen op het onderliggend wegennet en om daarvoor een aanvraag te doen. Dat sluit ook aan bij de risicogestuurde aanpak die we met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid voorstaan. De verkeersveiligheidsrisico's kunnen immers per wegbeheerder verschillen. Het is wel zo dat veel van de maatregelen die de medeoverheden kunnen aanvragen, een link hebben met de fietsveiligheid, zoals het verbreden van fietspaden, het weghalen van fietspaaltjes of de aanleg van een vrijliggend fietspad.

Mevrouw Van Zanten vroeg of er bij de verdeling van de gelden ook rekening wordt gehouden met gemeenten en regio's die financieel minder sterk staan dan andere. Het antwoord daarop is nee. De investeringsimpuls is bedoeld om een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid door vanuit de rijksoverheid voor maximaal 50% bij te dragen aan bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen die de wegbeheerders treffen. Die is niet bedoeld om de financiële problemen van medeoverheden te verzachten, maar we doen wel ons best om ervoor te zorgen dat alle gemeenten daar gebruik van kunnen maken. We houden daar ook rekening mee bij de toewijzing van gelden. Gelukkig zie je dat de provincies zich ook inspannen om hulp te verlenen aan de gemeenten binnen hun provincie bij het doen van die aanvraag. We proberen de administratieve lasten die dat met zich meebrengt zo gering mogelijk te maken, zodat het voor alle gemeenten mogelijk zou moeten zijn. We zijn ook voortdurend bezig met een rondje langs de velden om te achterhalen wat de animo is om mee te doen en hoe we de investeringsimpuls nog verder kunnen vergroten.

De heer Grinwis vroeg of het gelukt is om de resterende 82 kilometer weg te werken.

De voorzitter:

De heer Grinwis mag het even verduidelijken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb deze vraag tijdens het MIRT-debat gesteld. Toen heeft de Minister gezegd: daar ben ik het mee eens; ik doe hierbij de oproep aan gemeenten om die 82 kilometer aan te melden. Mijn vervolgvraag op dat antwoord was: kan de Minister die gemeenten nog wat meer aanmoedigen om dat te doen, bijvoorbeeld door ze aan te schrijven? Want misschien zitten ze niet allemaal te luisteren naar het MIRT-debat en naar dit debat.

Minister Harbers:

We hebben sowieso regulier overleg met de gemeenten. Op het moment dat de volgende tranche opengaat, zal ik dit meenemen en zal ik hier expliciet aandacht voor vragen. Als er weer gelden beschikbaar komen, zijn we voortdurend bezig om dat te promoten bij de gemeenten. In navolging van mijn toezegging zal ik hier expliciet aandacht voor vragen. Dat geldt ook voor de andere toezegging waar de heer Grinwis om vroeg, namelijk om drukke schoolroutes te promoten. Dat zal ik ook ter sprake brengen tijdens het bestuurlijk overleg dat komend voorjaar plaatsvindt met de medeoverheden die verantwoordelijk zijn voor het onderliggend wegennet. Bij het openstellen van een volgende tranche zullen we daar in het bijzonder aandacht voor vragen.

Tot slot in het blokje over de fiets kom ik op het appen op de fiets. We hadden het net al over het appen in de auto. We richten ons met de MONO-campagne vooral op fietsers en we stimuleren hen om hun telefoon op stil of op niet storen te zetten. Daarnaast werken we nauw samen met partners, zoals Veilig Verkeer Nederland en TeamAlert. TeamAlert geeft verkeersveiligheidstrainingen op scholen. Zij besteden daar heel veel aandacht aan in het onderwijs en doen af en toe ook andere acties op straat. Handheld telefoongebruik is ook een prioriteit bij de politie, die daar tijdens surveillance op let en die mensen daar zo nodig staande voor kan houden. Sinds 1 januari dit jaar mogen ook alle gemeentelijke boa's hierop handhaven. Daarom hebben we de handhaving weer een extra impuls gegeven.

Daarmee heb ik echt het eind van het blokje fiets bereikt.

De voorzitter:

Dan kijk ik even naar de Kamer of er nog vragen zijn over het blokje fiets. Dat is niet zo. De vragen zijn voldoende beantwoord. Dan kunnen we door naar het blokje infrastructuur.

Minister Harbers:

Dan gaan we door naar de infrastructuur. De heer De Hoop vroeg naar de plaats op de weg voor lichte elektrische voertuigen. Het antwoord is: ja, daar houden we rekening mee. Naar aanleiding van de motie-Koerhuis – dan kan ik 'm toch nog een keertje noemen – in de vorige periode, onderzoek ik in samenwerking met gemeenten of er mogelijkheden zijn voor lokaal maatwerk. Dat doen we met een paar gemeenten. De eerste resultaten van dat onderzoek gaan gedeeld en getoetst worden bij andere gemeenten, waaronder kleinere gemeenten, zodat we een goed beeld hebben. De uitkomsten daarvan betrekken we dan weer bij het meerjarigenplan fietsveiligheid. Het voornemen is om dat in mei met de Kamer te delen. Dat had ik nog niet gezegd.

Mevrouw Veltman vroeg naar het ontwerp van nieuwe N-wegen. Ze vroeg of die breed genoeg zijn om verkeersveiligheid te garanderen. We baseren ons daarvoor op het al eerdergenoemde CROW, dat ook het Handboek Wegontwerp heeft. Dat biedt inzicht in de richtlijnen voor het ontwerpen van de N-wegen en de benodigde breedte voor een veilig wegprofiel.

Over het algemeen zien we dat de wegbeheerders die uitgangspunten ook gebruiken bij het ontwerpen van nieuwe N-wegen. Ook Rijkswaterstaat doet dat voor de rijkswegen. Met die richtlijnen kun je vervolgens ook nog maatwerk toepassen en projectspecifiek de zaak inrichten, afhankelijk van de lokale omstandigheden, maar over het algemeen waarborgen die richtlijnen dus een veilige inrichting.

Mevrouw Veltman vroeg ook of er al effecten zijn van het extra geld dat ter beschikking is gesteld om de verkeersveiligheid op rijks-N-wegen te verbeteren. Dat betrof een pot van 200 miljoen euro voor verbetering van de rijks-N-wegen, waarvan de uitvoering eind afgelopen jaar is gestart. We weten uit onderzoek dat de investering van die 200 miljoen in de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen na realisatie jaarlijks 20 miljoen aan maatschappelijke kosten bespaart. Een investering is daarmee na realisatie in 10 jaar terugverdiend. Met een effectperiode voor infrastructurele maatregelen van 20 tot 30 jaar is dan sprake van een positieve kosten-batenfactor van 2 tot 3. Via de eerdergenoemde investeringsimpuls kunnen provincies ook maatregelen aanvragen om op provinciale N-wegen te treffen, zoals de aanleg van rijrichtingscheiding en van veilige, obstakelvrije bermen.

De heer Grinwis vroeg zich af wat het resterende financiële gat is om inzicht te krijgen in wat nodig is om alle rijks-N-wegen verkeersveilig te maken, dus alle knelpunten die we daarin kennen. Eind 2021 werd de Kamer geïnformeerd over het onderzoek van Arcadis naar de toepassing van rijbaanscheiding op alle enkelbaans rijks-N-wegen en de daarmee gepaard gaande financiële opgave. Op basis van dat onderzoek en rekening houdend met voor de vuist weg een kostenstijging van zo'n 20% zou de totale opgave voor enkel het aanbrengen van fysieke rijbaanscheiding op alle rijks-N-wegen nu geschat worden op ongeveer 850 miljoen euro. Dat is exclusief de kosten voor de aanpak van de N36 en de N50 Kampen-Ramspol, want daarvoor zijn al middelen gereserveerd binnen de eerdergenoemde 200 miljoen euro uit het afgelopen coalitieakkoord. Andere maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals een veiligere inrichting van bermen, kruispunten of aansluitingen met het onderliggend wegennet, zijn in die raming niet opgenomen. Ik wijs hem erop dat het budget niet voorhanden is in de huidige IenW-begroting. Dan de voorrangssituaties. Mevrouw Van Zanten en de heer Stoffer vroegen daarnaar. Gezien de signalen van de ANWB over onduidelijke voorrangssituaties is het onderwerp onlangs besproken in een overlegorgaan waarin de gemeenten actief zijn: het Gemeentelijk Netwerk voor

Mobiliteit en Infrastructuur. Hierin zijn de landelijke regels en richtlijnen onder de aandacht gebracht. Voor de voorrang bij uitritten is in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 opgenomen dat bestuurders die uit hun uitrit de weg oprijden of van een weg een inrit oprijden het overige verkeer voor moeten laten gaan. Bij rotondes is de richtlijn van – daar hebben we ‘m weer – het CROW: fietsers binnen de bebouwde kom in de voorrang en buiten de bebouwde kom niet. Dat is gebaseerd op een zorgvuldige afweging tussen veiligheid, comfort en de doorstroming van de fietsers. Het is aan de verantwoordelijke wegbeheerders om te zorgen dat zij een uitrit of rotonde toepassen die hieraan duidelijk voldoet en duidelijk is ingericht. Indien van die richtlijn wordt afgeweken, moet dat heel gemotiveerd gebeuren.

De heer Stoffer vroeg nogmaals aandacht voor de Duitse reddingsstraat, de Rettungsgasse. Ik blijf toch echt bij het antwoord dat ik vorige week in de begrotingsbehandeling gaf. Wij hebben echt geen signalen ontvangen van hulpdiensten dat er op dit moment problemen worden ervaren op dit vlak. Als die er wel ooit zouden komen, ga ik daar uiteraard graag het gesprek met hen over aan. Dan verwijs ik naar mijn uitvoerige antwoord van vorige week over hoe we het in Nederland hebben ingericht om hulpdiensten ertussendoor te laten.

Dan de 30km/u-wegen. Daar waren veel vragen over van de heer Van Dijk, mevrouw Veltman, mevrouw Van Zanten, de heer El Abassi en de heer De Hoop. Zij vroegen of ik er in ieder geval op wil aandringen dat er vanaf de start goede afspraken zijn over handhaving, naast het zo veel mogelijk toepassen van het GOW30-profiel, een gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur. Ja, we ondersteunen de gemeenten onder andere met dat Afwegingskader 30 km/h, de handreiking inrichtingskenmerken en de eerdergenoemde Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. In dat afwegingskader hebben we ook opgenomen dat het van belang is om handhavinginstanties daar vroegtijdig bij te betrekken, zodat binnen de lokale driehoek goede afspraken kunnen worden gemaakt. Ik dring er ook bij gemeenten op aan om de handreiking inrichtingskenmerken daarbij tot leidraad te maken.

Dan de vraag van mevrouw Veltman over de hulpdiensten. Daar geven we ook invulling aan in de praktijk. Als een gemeente 30 kilometer per uur wil instellen, moet ze een verkeersbesluit nemen. Een verkeersbesluit moet voldoen aan verschillende wet- en regelgeving. Daarin is bijvoorbeeld opgenomen dat er dan ook overleg moet plaatsvinden met de politie. Daarnaast is in dat Afwegingskader 30 km/h opgenomen dat het belangrijk is dat gemeenten in een vroeg stadium overleggen met nood- en hulpdiensten als zij overwegen om op wegen 30 kilometer per uur in te stellen. De nood- en hulpdiensten hanteren verder als richtlijn dat zij in geval van prioriteit 20 kilometer per uur sneller rijden dan de geldende maximumsnelheid wanneer het grote voertuigen betreft en 40 kilometer per uur sneller wanneer het kleine voertuigen betreft. Daar zal dan ook rekening mee moeten worden gehouden bij het nemen van dat verkeersbesluit.

De heer De Hoop vroeg of we bij de volgende tranche van de investeringsimpuls gemeenten willen ondersteunen om hun wegen veiliger in te richten, ook als ze een 30km/u-zone daarvan willen maken. Hij vroeg me dat toe te zeggen. Dat kan ik doen, maar ik hoef het niet eens toe te zeggen, want ik moedig medeoverheden sowieso al aan om hun wegen veilig in te richten. We ondersteunen hen in het treffen van maatregelen via de investeringsimpuls. Ook de inrichting voor 30 kilometer per uur is een van de maatregelen die in de «catalogus» zit die in aanmerking komt voor financiering. Voor de zekerheid zeg ik het nog een keer toe aan de heer De Hoop.

De andere vraag over 30 kilometer per uur was van mevrouw Van Zanten en ging over de impact op bijvoorbeeld taxibedrijven en het ov. Ik heb een paar weken geleden de Kamer geïnformeerd over het eerste beeld dat de

gemeente Amsterdam heeft over de invoering van 30 kilometer per uur. Ik ben ook blij dat de gemeente de effecten in de praktijk goed monitort en in goed overleg is met de verschillende betrokkenen. De gemeente als wegbeheerder geeft aan dat er in relatie tot taxibedrijven tot op heden geen meldingen of grote problemen met betrekking tot de doorstroming of opstopping van het verkeer zijn waargenomen. Rond het ov zijn ook geen bijzonderheden gemeld. De gemeente Amsterdam heeft zelf aan haar gemeenteraad toegezegd na een halfjaar een eerste evaluatie te publiceren en verwacht over een jaar een completer beeld op te leveren. Zoals eerder aangegeven, worden wij daar ook over geïnformeerd en informeer ik daar de Kamer weer over.

Ik denk dat dit geheel ook een antwoord is op de vraag van de heer El Abassi. Hij vroeg of we met duidelijke en herkenbare eisen willen komen voor 30 kilometer per uur. Die hebben we in het eerdergenoemde afwegingskader en de eerdergenoemde inrichtingsrichtlijnen meegegeven aan de gemeenten.

Dan ben ik toch bij de vraag van de heer El Abassi. Hij vroeg zich af of we weer lekker 130 kunnen rijden of misschien zelfs wel 140. Hij wees daarbij op de effecten voor de veiligheid in het verkeer. Ik breng in herinnering dat de verkeersveiligheidseffecten niet de reden waren voor de snelheidsverlaging naar 100 kilometer per uur. Die maatregel is ingevoerd om tot stikstofreductie te komen. Dat is dus de reden daarvoor geweest. Bijkomend heeft het natuurlijk wel een effect op de verkeersveiligheid. We zagen in 2021 dat de afname van ernstige ongevallen op wegen waar de limiet was verlaagd naar 100 kilometer per uur overdag aanzienlijk groter was dan op snelwegen waar de limiet niet was gewijzigd. Dat moet trouwens een jaar eerder zijn, want toen is dat al ingegaan. Het aantal ongevallen was gereduceerd in lijn met het effect zoals vooraf geraamd werd door het SWOV. Ik heb het over een verwachte reductie van circa tien doden per jaar.

De vraag was: kunnen we weer naar 130 of misschien 140 kilometer per uur? Ik verwijs naar de schriftelijke antwoorden die ik heb gegeven voorafgaand aan de begrotingsbehandeling. Daarin heb ik uitvoerig uiteengezet wat er voor zo'n besluit nodig is en wat voor stikstofperikelen je dan het hoofd moet bieden.

Tot slot de fileaanpak, waar de heer Heutink naar vroeg. Ik heb dat onderwerp maar even bij het blokje infrastructuur gevoegd. Het was geen programma dat actief gestopt is. Het was ooit een tijdelijk programma en dat liep automatisch af aan het eind van 2021. Helaas waren er in de afgelopen periode geen coalitieakkoordmiddelen beschikbaar om dat programma door te zetten. Wel wordt constant door Rijkswaterstaat gekeken hoe de aanrijtijden verkort kunnen worden zodat de hulpdiensten snel ter plaatse kunnen zijn. Er wordt gekeken hoe we met de middelen die we bijvoorbeeld vanuit het Mobiliteitsfonds in het kader van het MIRT beschikbaar hebben gesteld voor het draaiend houden van de ringen – dat betreft, kortom, de doorstroom op de ringen rond een aantal grote steden – incidentenmanagement sneller kunnen opstarten en bijvoorbeeld kunnen afhandelen met in-car-veiligheidswaarschuwingen. We zijn daar dus nog steeds mee bezig. Maar de tijdelijke impuls gelden waren helaas niet meer beschikbaar in de afgelopen periode.

Dat wat betreft de vragen over verkeersinfrastructuur.

De voorzitter:

Dan kijk ik even naar de kant van de Kamer. Zijn er vragen over dit blokje? Nee? Volgens mij kunnen we dan door naar het blokje verkeersgedrag.

Minister Harbers:

Dan begin ik met drank en drugs, waar de Minister van Justitie en Veiligheid zojuist al een en ander over zei. Ook wij zijn daarmee bezig. Denk aan een opzet voor de integrale aanpak van rijden onder invloed van

alcohol, drugs en/of rijgevaarlijke medicijnen. Die integrale aanpak is naar verwachting nog dit kwartaal gereed. Daar zijn ook veel partijen bij betrokken, zoals het Trimbos-instituut, Veilig Verkeer Nederland en gemeenten. Ik verwacht dat het extra capaciteit en middelen zal vergen. Dan is de definitieve besluitvorming vanwege onze demissionaire status waarschijnlijk aan een nieuw kabinet, in ieder geval wat betreft het programmaplan Rijden onder invloed.

Zoals ik al eerder aan de Kamer aangaf, maakt de mogelijkheid van een herintroductie van een alcoholslot daar deel van uit. Op dat gebied loopt nog een onderzoek. We weten dat het alcoholslot bewezen effectief is en leidt tot minder recidive dan een ontzegging van de rijbevoegdheid of een ongeldigheidsverklaring van het rijbewijs. Daarbij helpt ook dat vanaf 6 juli van dit jaar in alle nieuw geregistreerde auto's in de Europese Unie een aansluiting voor een alcoholslot moet zijn geïnstalleerd. Al die ontwikkelingen versterken het in gang gezette onderzoek naar het mogelijk herinvoeren van een alcoholslot of een alcoholslotprogramma. Daar kom ik te zijner tijd bij de Kamer op terug.

De heer De Hoop vroeg naar de pilot met navigatieapps in schoolzones, om weggebruikers ervoor te waarschuwen dat ze een schoolzone naderen. Er zijn positieve resultaten te melden, want uit de pilot blijkt dat meer dan de helft van het aantal gebruikers aangeeft dat die na het krijgen van het waarschuwingssignaal zijn gedrag heeft aangepast, met name door de snelheid te matigen bij het naderen van een schoolzone. We werken nu met uitvoeringsorganisaties, zoals het Nationaal Dataportaal Wegverkeer en de PO-Raad, aan de landelijke uitrol van data voor schoolzones. Dan kunnen navigatiediensten en autofabrikanten deze informatie in de loop van dit jaar doorgeven aan weggebruikers. Ze kunnen ook – die optie heb je namelijk ook – weggebruikers om de schoolzone heen leiden. Dan wordt er dus geen route meer aangeboden die door de schoolzone leidt. Ik denk dat die laatste maatregel op zich de allermooiste is. Gemeenten hebben we daarvoor ook nodig. Die roepen we ondertussen op om de informatie over vakanties en schooltijden te actualiseren. Dan heb je een mooi sluitend beeld van waar een schoolzone is en waar je de weggebruiker kunt helpen om even een schoolzone te vermijden zodat kinderen veilig afgeleverd kunnen worden. De heer De Hoop vroeg hoe je de automobilisten waarschuwt die voor korte ritjes in hun eigen buurt helemaal niet met de navigatieapp rijden. Als je in een buurt woont, weet je vaak ook wel waar de scholen zijn. Voor die mensen hebben we ook nog de fysieke bebording en inrichting van schoolzones, om ze alert te maken op het feit dat er een school is. We hebben aan CROW gevraagd om een notitie op te stellen over een uniforme inrichting van schoolzones, zodat er landelijk een eenduidig beeld is. We zien uit de smartmonitor overigens wel dat het gebruik van navigatieapps ook op bekende routes en korte routes steeds meer toeneemt, van 19% vijf jaar geleden naar 59% in 2021. Ook op die manier bereiken we dus toch steeds meer mensen.

Dan de monitoringkastjes tegen verkeershuffters, waar mevrouw Veltman naar vroeg. Daar hebben we een pilot voor. Die vindt zijn oorsprong in de initiatiefnota-Postma uit 2020. Dat is leuk om hier te vermelden. Door die monitoring kan het CBR gedurende langere tijd het rijgedrag van deelnemers volgen. Het CBR voert twee pilots uit. De eerste is toevallig vandaag gestart en betreft de monitoring van de snelheid via een app. Eind april zal die pilot onder twee groepen deelnemers worden afgerond. De tweede is een pilot met een kastje dat ingebouwd wordt in de auto. De werving voor die pilot start in maart. Dat is later dan verwacht, maar dat heeft te maken met de langere levertijd van de kastjes en de complexiteit qua inbouw die men gaandeweg tegenkwam. Het CBR zal daarna – dat zal het tweede kwartaal zijn – met een voortgangsrapportage komen. Meteen na de zomer volgt een eindrapportage. Dan hebben we alle resultaten van die proef.

Wat wordt er gedaan? In de eerste pilot rijden de deelnemers met een app. Die registreert de snelheid en bijvoorbeeld ook het remgedrag en de bochten. Dan krijgen verkeersdeelnemers daarover feedback via de app. De trainer stelt tijdens de cursus die men volgt vragen over deze feedback. Daarmee is het ondersteunend aan de educatieve maatregel gedrag, die is afgekondigd. Bij de pilot met de ingebouwde kast krijgt de deelnemer geen realtimefeedback. Het wordt door het systeem op de achtergrond gevolgd. Na afloop van de periode krijgt de deelnemer een individuele terugkoppeling en wordt die al dan niet terechtgezien.

Mevrouw Veltman vroeg ook hoe vaak educatieve maatregelen voor jonge bestuurders worden ingezet nadat ze achter het stuur zijn betrapt met alcohol en/of drugs of grote snelheidsovertredingen. Tot nu toe heeft het CBR vijf educatieve maatregelen aan overtreders opgelegd, dus ook aan jonge bestuurders. Ik moet even kijken, want dit loopt niet helemaal. Als ik iets raars zeg, kom ik daar in de tweede termijn op terug. Van alle maatregelen en onderzoeken wordt ruim een kwart opgelegd aan bestuurders onder de 25 jaar. Nee, sorry. Er kunnen vijf verschillende educatieve maatregelen worden opgelegd, ook aan jonge bestuurders. Een kwart is opgelegd aan bestuurders onder de 25 jaar. Dat zijn ongeveer 6.000 van de 24.000 maatregelen en onderzoeken die er zijn geweest. Wat zijn de ervaringen met het niet komen opdagen? Het overgrote gedeelte van de overtreders komt naar de cursus als ze hebben betaald. Als ze niet hebben betaald aan het CBR, dan kunnen ze de cursus niet volgen. Als de cursus niet wordt gevolgd, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. De overtreder mag dan niet meer rijden. Mevrouw Veltman zegt terecht: dat wil niet zeggen dat je dan niet meer in een auto zit. Dat klopt, maar dat is wel een verkeersvergreep waarvoor je staande en aangehouden kunt worden.

Mevrouw Veltman stelt dat het monitoringskastje ook ingezet kan worden bij beginnende bestuurders die verkeersovertredingen begaan. Dat is inderdaad een mogelijkheid. Met de pilots die we nu doen, wordt onderzocht of de bestaande cursussen over gedrag en het bestaande onderzoek naar rijvaardigheid verbeterd kunnen worden. Als dat het geval is, dan kan die verbetering natuurlijk gelden voor alle doelgroepen, ook voor de beginnende bestuurders. Ik kijk reikhalzend uit naar de resultaten daarvan.

De heer De Hoop zei: driekwart van de dodelijke fietsslachtoffers heeft een leeftijd van 60 jaar of ouder, terwijl het maar een paar procent van de fietskilometers betreft. Hij vroeg zich af hoe dat zich vertaalt naar auto's en of we ook specifieke informatie hebben over de leeftijdsopbouw van veroorzakers van verkeersongelukken. 33% van de dodelijke verkeersslachtoffers met auto's was in 2022 60 jaar of ouder. We hebben alleen geen gegevens over de leeftijdsopbouw van de veroorzakers van verkeersongelukken, omdat de leeftijd van de tegenpartij niet wordt geregistreerd. Bovendien wordt uit de registratie ook niet altijd duidelijk wie de veroorzaker is van het verkeersongeluk.

Tot slot de vragen van de heer El Abassi over het CBR. Hij vroeg in de eerste plaats naar de wachttijden. Dat is een zeer aangelegen onderwerp geweest in de afgelopen vier jaar, omdat ze een paar jaar geleden erg uit de hand waren gelopen. Inmiddels ontwikkelen ze zich al een geruime tijd goed en conform de prognose van het CBR. Het laatste kwartaal van het afgelopen jaar liet zien dat de wachttijd gemiddeld 8,9 weken bedraagt. De kwartaalrapportage stuur ik op korte termijn naar de Kamer. In de laatste week van het jaar was de wachttijd zelfs verder gedaald naar 7,1 weken. Dat is nog maar net boven de reguliere key performance indicator van zeven weken, die we hebben afgesproken. De vraag naar examens blijft wel hoog. Het normale seizoenspatroon kent een piek in de reserveringen in het voorjaar, dus de verwachting is dat de gemiddelde wachttijd weer iets gaat oplopen om vervolgens na de zomer structureel te dalen naar het

reguliere niveau. Daar is nog heel veel meer over te zeggen. U krijgt binnenkort de kwartaalrapportage.

Wat betreft de betaalbaarheid van het rijbewijs: we zien dat de stijging van de totale kosten voor het rijbewijs vooral een gevolg is van de stijgende lesprizen. Ook daar zie je dit effect. Als de rijsschoolhouders en de rijsschoolinstructeurs een reëel inkomen willen houden, dan is het met de huidige lesprizen geen vetpot, mede door de inflatie. Wat ook heel veel uitmaakt voor de kosten van het rijbewijs is de hoeveelheid lessen en de hoeveelheid examens die afgenomen moeten worden. We zien dat het loont om een dusdanig goed rijsschoolonderricht te hebben dat je bij wijze van spreken in één keer slaagt. Je volgt liever wat meer lessen dan wanneer je te vroeg opgaat voor het examen terwijl je daar nog niet aan toe bent, waarna je weer een flinke reeks dure lessen moet volgen. Wat ik in de hand heb, zijn de kosten voor een examen bij het CBR, maar daarin zie je niet het type verhogingen waar de heer El Abassi over sprak. Daarmee ben ik aan het einde gekomen van mijn beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik kijk even naar links. Ik zie dat de heer De Hoop een vraag heeft.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik stelde nog een vraag over de mogelijke component van leeftijd bij de veroorzakers van ongelukken. Ik vond dat de Minister daar wat snel doorheen ging. Ik snap dat het misschien een ongemakkelijk onderwerp is, maar als we zien dat heel veel mensen op leeftijd betrokken zijn bij ongelukken, is het wellicht toch een relevante factor om een keer naar te kijken. De Minister gaf aan dat dat niet per definitie geregistreerd wordt. Ik ben zoekende of dat toch iets is waar we naar zouden moeten kijken.

Minister Harbers:

Sta me toe dat ik daar in tweede termijn op terugkom. We registreren het op dit moment niet. Ik wil een beeld hebben van wat daar allemaal bij komt kijken voordat ik toezeg dat we dat gaan onderzoeken.

De voorzitter:

Zijn er andere vragen?

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik hoor hoeveel educatieve maatregelen er opgelegd worden, ook verschillende soorten. Dat is heel goed. Ik ben ook heel blij met het antwoord van de andere Minister. Zij gaf aan dat als mensen een ontzegging van de rijbevoegdheid niet nakomen, er straks met een nieuw wetsvoorstel overgegaan kan worden tot vervangende hechtenis, wat echt moet afschrikken. Alles bij elkaar zou dat echt moeten helpen. Tegelijkertijd hoorde ik dat de Minister zei dat het om vijf keer het opleggen van een educatieve maatregel is gegaan. Misschien heb ik dat niet goed begrepen. Kan hij dat nog even uitleggen? Ik hoorde ook het aantal van 24.000, dus een totaal van vijf educatieve maatregelen leek me wat weinig.

Minister Harbers:

Ik raakte zelf verstrikt in mijn aantekeningen. In het repertoire zitten vijf verschillende educatieve maatregelen die kunnen worden opgelegd, dus ook aan jonge bestuurders. In totaal zijn er van al die maatregelen en onderzoeken 24.000 opgelegd tot nu toe, waarvan een kwart aan bestuurders onder de 25 jaar, dus dat betekent 6.000 van de 24.000.

De voorzitter:

Ik zie geen verdere vragen. Volgens mij heeft u nog een laatste blokje overig.

Minister Harbers:

Dat waren de vragen over het CBR. Die heb ik al beantwoord.

De voorzitter:

Dan zijn we klaar met de eerste termijn van de kant van het kabinet. Dan wil ik graag overgaan naar de tweede termijn van de Kamer. De leden hebben in totaal anderhalve minuut spreektijd. De heer Van Dijk heeft al van de gelegenheid gebruikgemaakt om een deel daarvan te gebruiken en heeft nu nog 50 seconden. Hij heeft al een tweeminutendebat aangevraagd.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Dank aan deze bewindspersoon voor de heldere beantwoording. Ik heb niet zo veel punten meer, dus dat helpt.

Ik heb toch een enkele vraag. Ik hoorde dat TeamAlert, een sympathieke organisatie, al veel doet qua voorlichting, ook voor telefoongebruik op de fiets. Zou dat ook een rol kunnen zijn op het gebied van fatbikes? Zouden ze daar iets in kunnen doen?

Als ik het goed beluisterd heb, komt de aanpak drank en drugs in het eerste kwartaal. De Minister maakte een kanttekening over de middelen die dat kost. Mijn verzoek zou zijn om te kijken wat er al wel kan, de gaten van de begroting te vinden, inzichtelijk te maken wat de middelen moeten zijn voor een nieuw kabinet en de Kamer daarover te informeren aan het einde van dit kwartaal.

Daarmee rond ik af, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ook dank aan de Minister van Justitie en haar team. Mijn fractie vindt het toch teleurstellend dat we met elkaar niet bewerkstelligd hebben dat het aantal verkeersdoden flink naar beneden gaat. Dat is een groot probleem. Ik vind het toch fijn om inzichtelijk te hebben wat leeftijd daarmee te maken heeft. We moeten beter rekening houden met het grote aandeel ouderen op de fiets. Dat is volgens mij ook ruim aan de orde gekomen in het debat.

Ik vind het ook belangrijk om te blijven benadrukken dat heel veel gemeentes echt behoefte hebben aan de 30km/u-gebieden en dat wij hen daar zo goed mogelijk bij moeten helpen. Ik merk dat de Minister daar stappen in zet. Dat is hartstikke fijn. Ik roep collega's op om dat te blijven zien. We moeten geen karikatuur maken van de situatie in Amsterdam, waar volgens mij juist goede stappen worden gezet.

Dat van de zijde van GroenLinks-PvdA, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank. Ook dank aan de bewindspersonen en alle mensen daarachter voor het beantwoorden van de vragen. Ik zie dat er heel veel gebeurt en dat er veel in werking wordt gesteld om tot een verbetering te komen en het aantal slachtoffers omlaag te krijgen. Ik hoop ook echt dat dat zoden aan de dijk gaat zetten. Ik kijk daar dus reikhalzend naar uit.

Ik wil deze laatste minuut gebruiken voor een vraag over flits- en pakketbezorgers. Ondanks een lichte daling van het aantal bezorgers blijven deze mensen een kenmerkend onderdeel van het hedendaagse

straatbeeld in grote steden. Ze opereren vaak onder tijdsdruk. Dat is iets wat nadelige gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid. In reactie daarop hebben sommige bedrijven al eisen met betrekking tot de verkeersveiligheid gesteld aan hun fietskoeriers. Ik wil de Minister vragen om in nauwe samenwerking met de sectoren te onderzoeken welke verdere maatregelen, zoals opleidingsprogramma's, adequate verlichting en reflectie en het stimuleren van verantwoorde snelheden bedrijven kunnen nemen om de verkeersveiligheid voor flits- en pakketbezorgers te waarborgen.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu de beurt aan de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. We willen beide Ministers bedanken voor hun beantwoording. Een van hen is reeds vertrokken, maar ik wil haar toch even bedanken. We willen nog even terugkomen op de helmplicht. Dat zal wellicht een motie schelen tijdens het tweeminutendebat. De Minister heeft niet helemaal duidelijk aangegeven wat hij gaan doen. Ik hoop dat dat niet het geval is, maar stel dat het nog een halfjaar tot een jaar duurt voordat er een kabinet is. Zegt de Minister dan: ik heb nu die onderzoeksresultaten, dus ik ga nu toch met die helmplicht komen? Of wacht hij op een nieuw kabinet? Zegt hij: ik ga het nu niet doen, omdat ik demissionair ben? Daar wil ik graag nog even een antwoord op horen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan mevrouw Van Zanten van de BBB.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Ik wil de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ook de Minister van Justitie en Veiligheid bedanken voor de inbreng. Ik vind de antwoorden voor nu helder en heb geen aanvullende vragen.

De voorzitter:

Dan de tweede termijn van de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan beide bewindspersonen, zeker aan de Minister die nu nog aanwezig is. We hebben gezien dat er sprake is van een fittie over de fatbike. Het is interessant om te zien hoe dat verdergaat. Ik heb nog de volgende vraag. De Minister heeft gezegd dat hij alle pannetjes op het vuur zet als het gaat om het meerjarenplan fiets. Maar komt hij er nu dit voorjaar zelf nog mee? Als dat niet het geval is, is hij dan bereid om voor het volgende verkeersveiligheidsdebat alle wenselijke maatregelen met een prijskaartje erbij aan de Kamer te zenden? Dat is dus een vraag om een toezegging.

Ik bedank de Minister ook voor zijn reactie en toezegging op het gebied van die 80 km/u-wegen zonder vrijliggend fietspad en die drukke schoolroutes.

Ik wil nog iets zeggen over de helmpjes van de PVV. Voor alle duidelijkheid: de ChristenUnie is niet voor een generieke helmplicht. Maar we hebben wel een serieuze opgave en we weten dat het doorvoeren van de fietshelmplicht leidt tot 85 minder verkeersdoden en 2.600 minder ernstig verkeersgewonden. Je moet dus wel serieus nadenken over de vraag wat werkt en wat er nodig is voor jonge kinderen, ouderen en mensen op de elektrische fiets. We willen immers uiteindelijk het doel halen dat het aantal verkeersdoden drastisch omlaaggaat. Dat delen we hier in de Kamer met elkaar. Dan moet je ook maatregelen overwegen waar je

misschien in eerste instantie niet aan denkt. In het verleden werd de racefiets ook zonder fietshelm bestegen. Tegenwoordig zijn er maar zeer weinig mensen die dat nog doen.

Voorzitter. Dat was mijn bijdrage in tweede termijn.

De heer **Heutink** (PVV):

Als ik denk aan verkeersveiligheid ten aanzien van de fiets, is een fietshelm wel het allerlaatste waar ik aan denk. Wij denken dan eerder aan wijzigingen in de infrastructuur en aan slimme technologieën zoals zadels die automatisch omlaaggaan, waardoor ouderen fatsoenlijk kunnen afstappen. Dat zijn innovatieve maatregelen in plaats van die fietshelm. Ik heb nog een vraag aan de heer Grinwis, omdat hij toch keiharde cijfers noemde. We moeten nog wachten op de cijfers ten aanzien van de helmplicht op snorscooters. We weten nog niet welk effect dat zal hebben. We zien daar ook een grote verschuiving naar een andere vorm van mobiliteit.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Heutink** (PVV):

Maakt de heer Grinwis zich geen zorgen over dat we dan een verschuiving gaan zien naar een andere modaliteit?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, natuurlijk. Je moet substitutie naar andere vormen van mobiliteit altijd meenemen in je overweging. Dat ten eerste.

Ten tweede. Zo'n automatisch verstelbare zadelpen kan nog steeds levensgevaarlijke situaties opleveren. Denk aan zo'n Mohoric die de Poggio af racet. Dat durf je zelf niet aan, denk ik, zeg ik tegen mijn collega Heutink, voor degenen die dat hebben gezien. Nogmaals, ik pleit niet namens de ChristenUnie voor een generieke helmplicht. Ik pleit voor maatregelen die we met elkaar serieus moeten overwegen om dichter bij het doel van minder verkeersdoden te komen. Ik nodig de heer Heutink uit om, als hij inderdaad fietsveilige infrastructuur wil creëren, boter bij de vis te leveren. We hebben net al gehoord wat het kost om alleen al de rijks-N-wegen verkeersveilig te maken met een middenberm: 850 miljoen, volgens de Minister. En dan hebben we de bermen nog niet eens aangepast. Daar moeten nog wel wat honderden miljoenen bij om alle fietsinfrastructuur veilig te maken. Ik vind dat dus een fantastische oproep aan hemzelf om daar serieus werk van te maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik wil graag de heer El Abassi van DENK het woord geven voor zijn tweede termijn.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Ook ik wil natuurlijk beide Ministers bedanken voor de beantwoording. Ik mocht geen vragen meer stellen, dus ik maak nu gebruik van de gelegenheid. Ik had vragen over twee kleine onderwerpjes die naar mijn mening niet helemaal beantwoord waren, namelijk over de wachttijd bij het CBR en de verhoging van de kosten van het rijbewijs. Ik hoorde de Minister zeggen dat de wachttijd bij het CBR minder is geworden. Ik ben in ieder geval blij om dat te horen. Ik hoorde acht à negen weken, maar ik had al aangegeven dat uit een kort onderzoekje van mij bleek dat men in ieder geval in Rotterdam en Amsterdam meer dan vijf maanden moet wachten. Ik hoor graag van de Minister hoe dat komt en wat hij daartegen gaat doen.

Het laatste stukje is de verhoging van de kosten van het rijbewijs. Ik denk dat de motie daar duidelijk over was. We willen voorkomen dat het hoger

uit gaat pakken. Ik hoorde iets over de lesprijzen, verzekeringskosten en brandstofkosten. Die kosten kunnen inderdaad allemaal invloed hebben op de prijs. De motie zegt eigenlijk: zorg ervoor dat die eindprijs gewoon betaalbaar blijft. Ik zou de Minister willen vragen wat wel een mogelijkheid is om die prijs betaalbaar te houden.
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik kijk even naar de Minister. We schorsen voor vijf minuten, tot 20.15 uur.

De vergadering wordt van 20.10 uur tot 20.19 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan beginnen met de tweede termijn van de kant van het kabinet. Ik wil graag het woord geven aan de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. Ik had nog een vraag van de heer Grinwis staan over de SUV's. Die fronthoogte wordt niet meegenomen in het onderzoek omdat de SUV niet wordt geregistreerd. We halen dus gegevens uit data op basis van massa en wielbasis. Fronthoogte zit bijvoorbeeld ook niet in de toelatingseisen. Tegelijkertijd zijn er wel regels ter bescherming van voetgangers en fietsers. Daar hebben we de Euro NCAP-testen voor. Dat zijn een soort botsproeven. Daar doen autofabrikanten vrijwillig aan mee. Dat doen ze ook omdat ze dan de resultaten kunnen gebruiken in hun marketing. Daarbij tellen wel de effecten mee van bijvoorbeeld aanrijdingen met voetgangers en fietsers. Indirect is dat dan dus wel in beeld. De heer Van Dijk vroeg naar de inzet van TeamAlert richting fatbikes. Dat gaan ze doen. Ze komen met een interventie over fatbikes. Daar hebben we ze ook subsidie voor gegeven. Dat start in het tweede kwartaal met een pilot, om eens even te kijken hoe die boodschap aanslaat bij kinderen. Daarna volgt de uitrol. O, bij jongeren, ja, sorry.

De heer Van Dijk vroeg ook of ik toch al eens even op zoek wil gaan naar gaten in de begroting voor het programma rijden onder invloed. Ik ben echter gebonden aan de spelregels van een demissionair bewindspersoon en de spelregels van de Minister van Financiën. Die schrijven voor om de begrotingsvoorbereiding beleidsarm te doen. Ik vrees dus dat ik die gaten nog niet kan aanspreken. Uit het programmaplan zal straks wel gewoon blijken wat dat behelst en wat daarvoor nodig zou zijn.

De heer ...

De voorzitter:

Ik zit even te kijken. Er is een interruptie.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik vroeg of het inderdaad aan het einde van het kwartaal zou kunnen komen.

Minister Harbers:

Volgens mij had ik dat ... Ja. Het is beoogd voor het einde van dit kwartaal.

Dan de heer De Hoop. Ik krijg in de tussentijd zo veel informatie over wat wel en niet te registreren over leeftijd dat u, denk ik, meer baat heeft bij een keurig antwoord dat ik u binnen een week of vier à vijf per brief doe toekomen. Ja?

De voorzitter:

Dan noteer ik dit even als toezegging.

Minister Harbers:

Ja.

Mevrouw Veltman had een vraag over de flits- en pakketbezorgers. Het gaat om een vraagstuk dat ook in het vorige commissiedebat aan de orde kwam. We zijn sindsdien dus ook in gesprek gegaan over verkeersveilige maatregelen zoals veilig gedrag, venstertijden en pakketpunten. Dat zijn allemaal onderwerpen die we nu met de pakketsector bespreken. Dat leidt ertoe dat we het CROW ook gevraagd hebben om een handreiking stedelijke distributie te maken voor gemeenten, waarin we de inbreng uit die gesprekken ook laten meenemen. De pakketsector is er ook toe bereid om tot nadere afspraken te komen om veilig verkeersgedrag te hebben. Als het gaat om fietskoeriers, veelal jongeren, heeft TeamAlert vorig jaar ook het platform Bezorg Veilig opgezet. Bezorgers worden daarmee bewust gemaakt van hun kwetsbare positie. We bieden werkgevers handvatten om met verkeersveiligheid aan de slag te gaan, zoals gevaarherkenningstrainingen. Steeds meer gemeenten en bezorgdiensten maken gebruik van dit platform of sluiten zich aan. Ik zal u voor het volgende commissiedebat over verkeersveiligheid wat nader informeren over de resultaten die we daarmee boeken.

De heer Heutink is heel erg bezorgd dat ik met een helmplicht zal gaan komen. Nou, ik heb daar heel veel vraagtekens bij gezet. Ik heb vooral ook gezegd dat ik kijk naar de Nederlandse context. Ik vermoed dat we in Nederland met stimuleren verder komen dan met een verplichting. Het is dus niet aannemelijk. We kijken bijvoorbeeld ook naar Denemarken, waar het niet verplicht is, maar waar door goede voorlichting en het bewust maken van de risico's inmiddels zo'n 50% van de fietsers vrijwillig een helm draagt. Verplichten zou ook heel veel vragen wat betreft handhaven, dus ik zeg tegen de heer Heutink dat hij zich nog geen zorgen hoeft te maken. Als het zou komen tot een helmplicht, is dat sowieso iets wat eerst aan de Kamer wordt voorgelegd. Maar hij hoeft zich wat mij betreft nog geen zorgen te maken.

De heer Grinwis ...

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Heutink een interruptie heeft. Jullie hebben allemaal weer vier interrupties. Het zijn niet zo heel veel vragen, geloof ik, dus ik stel voor dat we die even meteen doen.

De heer Heutink (PVV):

We maken ons niet heel erg veel zorgen, maar dat de Minister nog veel vraagtekens heeft, zal op termijn wel tot zorgen gaan leiden. Ik wilde gewoon even kijken en ik hoopte dat de Minister in ieder geval kon toezeggen dat het overgeheveld wordt naar een nieuw kabinet. Volgens mij knikt hij nu. Met die toezegging scheelt dat in ieder geval weer een motie in het tweeminutendebat. Die zorgen zijn dan in ieder geval wel van tafel.

Minister Harbers:

Kijk, die discussie wordt niet alleen hier gevoerd. Ik heb die hier ook de afgelopen twee jaar gehad. Ik zie nu geen meerderheden om naar een verplichting te gaan. Iedereen ziet ook wel dat het moet passen in de Nederlandse context. Dat leeft ook buiten dit huis. Ook de Fietzersbond geeft aan dat het enige effect van een verplichting waarschijnlijk zal zijn dat minder mensen gaan fietsen. Dus ook dat weeg ik mee. Tegelijkertijd denk ik dat het wel goed is dat we de afgelopen jaren met name risicogroepen hebben gewezen op het gevaar van vallen, zeker als je e-bikes gebruikt. Die geven ook een risico op enkelvoudige ongevallen. Je ziet gelukkig dat steeds meer mensen zich daarvan bewust zijn en vrijwillig een helm op doen. Ik denk dat dat bij Nederland past.

De heer Grinwis vroeg of ik nog kom met het meerjarenplan fiets. Het is beoogd in mei. Ik weet niet wat dan de situatie is van het kabinet. Dan is in ieder geval het hele plan beschikbaar. Ik realiseer me daarbij dat er alleen al voor het onderdeel fietsveilige infrastructuur veel extra geld nodig zal zijn. Dat hebben we nu niet op de plank liggen, dus dat zijn allemaal vraagstukken voor een nieuw missionair kabinet. Tot slot zoom ik iets verder in op de wachttijden bij het CBR. Ik gaf de gemiddelden aan van het CBR over het hele land. Er zijn 54 locaties voor de praktijkexamens. De wachttijden variëren van één week op sommige locaties in diverse regio's tot twintig weken op een enkele locatie in de Randstad. Dus ik herken ook wel het beeld dat de wachttijden in Amsterdam en Rotterdam langer zijn. Het blijft dus ook een permanent punt van aandacht bij het CBR, waar het afgelopen jaar heel veel actie is gezet op het naar beneden krijgen van de wachttijden. Het CBR werkt er ook hard aan om meer examinatoren aan te nemen. Dat lukt gelukkig ook. Die moeten wel eerst intern opgeleid worden, maar we zien gelukkig dat er in de afgelopen jaren veel nieuwe mensen zijn aangenomen. Zij stromen geleidelijk in vanuit de opleiding en starten met het afnemen van examens. Dat is de enige manier waarop je die wachttijden uiteindelijk naar beneden krijgt. Dan wat je hier nog verder aan kunt doen. Ik zeg niet voor niets dat rijinstructeurs er ook goed aan doen om hun cursisten op het juiste moment praktijkexamen te laten doen. De gemiddelde slagingspercentages liggen maar net boven de 50%. Bij iedere middelbare school in Nederland zou je bij een slagingspercentage van 50% waarschijnlijk acuut zeggen: sluit die school. Maar we zien op heel veel plekken dat cursisten ingestuurd worden voor het praktijkexamen terwijl ze daar nog niet geschikt voor zijn. Dat zou de wachttijden kunnen bekorten, maar het is gelijk ook de link naar de betaalbaarheid van de opleiding. In zijn algemeenheid kun je natuurlijk heel veel doen. Voor brandstofkosten kijk je naar de accijnzen, maar ik denk niet dat we daar snel de dekking voor vinden. Ik denk ook niet dat we snel aan de knop van de socialezekerheidspremies kunnen draaien, want dat is een grote ongerichte knop voor alle ondernemers. Dat zijn natuurlijk wel kostenfactoren die meespelen. Maar de slagingskans blijft voor mij het allerbelangrijkste, evenals instructeurs die hun cursisten goed voorbereid op het juiste moment insturen voor een examen, zodat we daarmee ook het slagingspercentage omhoog krijgen. Dat scheelt heel veel extra lessen, nadat je gezakt bent, om weer op te gaan voor een volgende keer. De afgelopen jaren hebben we daar samen met de rijnschoolbranche veel initiatieven voor genomen. Emile Roemer heeft er drie jaar geleden een advies over afgegeven, dat op dit moment in verschillende fases met de rijnschoolbranche wordt geïmplementeerd, om te zorgen dat de kwaliteit van het rijonderwijs in Nederland omhooggaat.

De heer **EI Abassi** (DENK):

Dat is een hele goede tip richting alle rijnscholen, zou ik zeggen. Maar dat is niet waar ik op doelde. Ik noemde Spijkenisse, dat in de buurt is van Rotterdam, en ik noemde Zaandam, dat in de buurt is van Amsterdam. Dan ben je dus vijf, zes kilometer verderop en ineens is er geen wachttijd. Ik vraag de Minister of hij wat kan doen aan die disbalans. In Zaandam of Spijkenisse zie je namelijk helemaal geen wachttijden. Kunnen we dat rechtekken?

Minister **Harbers**:

Het is een vrije keuze bij welke locatie een examen wordt aangevraagd. Ik kan me voorstellen dat instructeurs op zo'n plek ook kijken of er een paar kilometer verderop een kortere wachttijd is.

De heer **EI Abassi** (DENK):

Dat was inderdaad een van de eerste vragen die ik aan een rijsschoolhouder heb gesteld. Die zei: joh, als ik iemand moet ophalen en helemaal naar huis moet brengen, en naar een dichtstbijzijnde locatie ga om daar met hem te oefenen, zijn we alleen al met het rijden naar die locatie de hele tijd kwijt. Voor een rijsschool is dat dus niet te doen. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Minister Harbers:

We hebben 54 locaties in Nederland. Voor veel cursisten zal dat betekenen dat er enige afstand is. Ik kan daar hele verhandelingen over houden. Ik weet uit mijn eigen jeugd toen ik rijonderwijs had, dat ik ook twintig kilometer verderop examen moest doen. Maar die rijafstand werd wel benut om ook te lessen. Dus volgens mij zijn hier wel praktische oplossingen voor mogelijk.

De voorzitter:

Gaat u verder. O, u bent klaar. U was aan het eind. Zijn er nog verdere vragen? Ik zie de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Misschien heb ik het antwoord gemist over de motie over betaalbare rijbewijzen. Die is ingediend door de heer Van Baarle en is ook aangenomen in de Kamer. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. Ik had er wel een vraag over gesteld.

Minister Harbers:

Ik meen daar antwoord op te hebben gegeven. Ik heb in eerste termijn aangegeven wat de grootste kostprijshogingen zijn voor het hele traject om een rijbewijs te halen. De kosten die in mijn invloedssfeer liggen, zijn de kosten die het CBR rekent voor een praktijkexamen, maar daar zie je de kostenverhogingen die de heer El Abassi noemde in zijn eerste termijn. Ik heb in zijn algemeenheid aangegeven wat de belangrijkste manieren zijn waarop je de kosten voor je rijbewijs naar beneden kunt krijgen, namelijk door te zorgen dat je het hele traject goed rijondericht krijgt en op het juiste moment examen doet, en eigenlijk zelf zo veel mogelijk werkt aan de beste slagingskans. Dat is uiteindelijk de allerbelangrijkste factor.

De voorzitter:

Laatste vraag van de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Ik heb inderdaad een vraag. Die probeer ik dan in één keer te stellen. De motie verwijst naar de commissie-Roemer en de negentien maatregelen die daarin staan. Laat mij er twee voorbeelden uit halen. Ik denk dat er meer zijn. Het eerste is: laat het theorie- en praktijkexamen bestaan uit meerdere toetsmomenten. Dat is één. Het tweede dat ik eruit wil halen, is: stel verzekering bij een garantiefonds verplicht. De verzekering had ik genoemd. De brandstofkosten omdat je vaker op en neer moet rijden, had ik ook genoemd. Dat betekent dat de maatregelen wel degelijk voor hogere kosten hebben gezorgd. Wat vindt de Minister daarvan?

Minister Harbers:

Ik ben net op de brandstofkosten ingegaan. Daar kan ik niet specifiek voor deze sector iets aan doen. Ik heb al gewezen op het advies van de heer Roemer. Dat volgen we en dat voeren we in. Dat doen we in een paar fases. Dat gedeelte van de motie wordt ook betrokken bij de uitwerking. Ik heb de Kamer er eerder, volgens mij in het afgelopen jaar, een voortgangsbrief over gestuurd, over waar we nu staan met de invoering van het traject-Roemer.

De voorzitter:

Dank u wel. Zijn er verder nog vragen? Nee? Dan zijn we hierbij aan het einde gekomen van de tweede termijn. Hartelijk dank voor de antwoorden. Dan is het volgens mij nu tijd om over te gaan tot de toezeggingen die tijdens dit debat zijn gedaan. Ik vraag jullie allen om zelf even op te letten om te kijken of alles goed genoteerd is.

We hebben de volgende toezeggingen.

- De Minister van Justitie en Veiligheid geeft in de verzamelbrief voor het commissiedebat Verkeersveiligheid een stand van zaken van het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed, en gaat daarbij nader in op waarom de aanpak afwijkt van die in Duitsland. Dit is een toezegging aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.
- De tweede. De Minister van Justitie en Veiligheid geeft in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid een stand van zaken van het project aanpak verkeersveelplegers in Oost-Nederland en besteedt daarin specifiek aandacht aan de rol van de politie. Dit is volgens mij een toezegging aan de heer Van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.
- Toezegging drie. De Minister van Justitie en Veiligheid gaat in de verzamelbrief voor het commissiedebat Verkeersveiligheid nader in op de aanpak van het rijden onder invloed van drugs. Dit is tevens een toezegging aan de heer Olger van Dijk van NSC.
- De vierde. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe het invoeren van een minimumleeftijd voor het rijden op een fatbike te laten onderzoeken en informeert de Kamer daarover in de brief over de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen. Dat is ook een toezegging aan de heer Van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.
- En de vijfde. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat informeert de Kamer per brief binnen een maand over de registratie van de leeftijd van veroorzakers van verkeersongelukken. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

Ik kijk even naar de kant van het kabinet. Ik kijk even naar de kant van de Kamer. Volgens mij hebben we alle toezeggingen genoteerd. Dan rest mij u te danken voor het debat. Ik dank de Ministers voor de komst naar de Kamer en het beantwoorden van de vragen, en de leden van de vaste Kamercommissie voor het stellen van de vragen. Ik zal nog even herhalen dat er een tweeminutendebat is aangevraagd door de heer Olger van Dijk. Ik dank de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis meekijken, waarvan ik weet dat ze zich altijd hard inzetten voor verkeersveiligheid. Hartelijk voor het volgen van het debat en de inzet die zij plegen. Ik sluit hierbij de vergadering en wens u een gezegende avond.

Sluiting 20.35 uur.