

Tweede Kamer, Verkeersveiligheid

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 2 december 2021 overleg gevoerd met de heer Grapperhaus, minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Visser, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2021 inzake reactie op het verzoek van het lid Madlener, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 8 juni 2021, over de maximumsnelheid terug naar 130 km/u (32646, nr. 44);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2021 inzake argumentatie experts voor niet uitvoeren pilot matrixborden (29398, nr. 944);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2021 inzake uitkomsten onderzoek continu voeren autoverlichting, stand van zaken gehandicaptenvoertuigenkader en optimalisaties beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (29398, nr. 953);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juli 2021 inzake kader lichte elektrische voertuigen (29398, nr. 954);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 augustus 2021 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) inzake het onderzoek naar 30km/u-zones binnen de bebouwde kom (29398, nr. 957);
- de brief van de minister van Justitie en Veiligheid d.d. 13 oktober 2021 inzake toezegging gedaan tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 1 juni 2021, over versnelling procedures plaatsing flitspalen en inzet van geluidsflitspalen (29398, nr. 961);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 oktober 2021 inzake appreciatie op de reactie van RAI Vereniging en BOVAG op het OVV-rapport "Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer" (29398, nr. 967);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2021 inzake antwoorden op vragen commissie over het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 en het BABW in verband met de invoering van de helmplicht voor snorfietsers en diverse andere kleine aanpassingen (29398, nr. 966);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2021 inzake voortgang met betrekking tot de helmkeuze en de datum van inwerkingtreding van de helmplicht (29398, nr. 965);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2021 inzake rapportage CBR over augustus en september 2021 (29398, nr. 964);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2021 inzake maandrapportage CBR "corona-inhaalslag examens" september 2021 (29398, nr. 968);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 oktober 2021 inzake omwisseling van rijbewijzen voor kennismigranten (29398, nr. 969);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 november 2021 inzake verkeersveiligheid rijks-N-wegen (29398, nr. 970);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 november 2021 inzake maandrapportage CBR "corona-inhaalslag examens" oktober 2021 (29398, nr. 973);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2021 inzake verzamelbrief verkeersveiligheid in Nederland (2021Z21803);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2021 inzake beantwoording vragen commissie over het kader lichte elektrische voertuigen (Kamerstuk 29398-954) (2021Z21802).

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

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

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

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

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Meijer

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Alkaya, Geurts, Peter de Groot, Hagen, Agnes Mulder en Stoffer,

en de heer Grapperhaus, minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Visser, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Hierbij open ik het commissiedebat over verkeersveiligheid van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid. We hebben vandaag de volgende partijen in ons midden: mevrouw Hagen van D66, de heer De Groot van de VVD, de heer Geurts van het CDA en de heer Stoffer namens de SGP en ook de ChristenUnie, zo heb ik begrepen. Wij heten iedereen die het debat via de livestream volgt natuurlijk van harte welkom, evenals de minister van Justitie en Veiligheid, de heer Grapperhaus, en de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Visser. De leden hebben in eerste termijn een spreektijd van vijf minuten per fractie. Ik geef u de mogelijkheid om vier vragen aan elkaar te stellen. Dat mag u achter elkaar doen of los per vraag; dat is helemaal aan u.

Het woord is aan mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Dank, voorzitter. Ons straatbeeld verandert in een hoog tempo. Pakketbezorgers brengen sinterklaasinkopen van deur tot deur met snelle, geautomatiseerde fietsen met aanhangwagen. Kinderen gaan naar school en de opvang met elektrische bakfietsen, die net als deelfietsen, deelbromfietsen en deelauto's bijna in elke straat staan. Deze deelmobiliteit en fietskoeriers zijn schone en stille innovaties, met minder auto's in de stad tot gevolg. Maar zelfs met zeer sociaal en fatsoenlijk gedrag zijn onze fietspaden drukker en voor kwetsbare verkeersdeelnemers onveiliger. D66 vraagt zich af of voertuigen nog wel de juiste plek op de weg hebben. Ik vraag de minister: past een e-bike die 30 kilometer per uur gaat zonder te trappen wel op het fietspad naast kwetsbare ouderen en kinderen? Moeten deze voertuigen straks niet naar de rijbaan, waar straks op veel plekken 30 kilometer per uur wordt gereden, zoals D66 voorstelt? Of is de fietsstraat, waar de auto te gast is, hier een mogelijke uitkomst? En wat is daarvoor juridisch nodig?

Voorzitter. Met het toestaan van nieuwe voertuigen op de weg komt er veel op de gemeente af, zoals hubs waar pakketten overgeladen worden en laad- en losplekken voor de fietskoeriers in drukke straten. Daarom vraag ik de minister: hoe houden we de fietspaden veilig en welke aanpassingen vraagt dit in de fysieke ruimte, ook voor laden en lossen? Gaat de minister hierover in gesprek met gemeenten?

Dit zijn breinbrekers voor steden met schaarse ruimte, maar het is ook een opgave voor handhaving. D66 begreep namelijk dat er op dit moment niet eens rollerbanken beschikbaar zijn voor dit soort voertuigen. Ik heb een vraag aan de minister van Justitie en Veiligheid. Is de politie wel geëquipt voor handhaving met betrekking tot lichte elektrische voertuigen?

Voorzitter. Het LEV-kader is ingegeven vanuit verkeersveiligheid, maar ik vraag de minister of de impact van dit kader op de fietskoeriers en de verduurzaming van de stadsdistributie is onderzocht. Ik begrijp uit de sector dat het LEV-kader innovatie in de weg zit. Bij een evaluatie na twee jaar blijven mogelijke innovaties op de plank liggen. Hoe houdt de sector ruimte voor innovatie, zoals een zwaarder frame of verlenging ten behoeve van de veiligheid? Hoe voorkomen we dat Nederland een aparte niche wordt voor fabrikanten, vooruitlopend op Europese regelgeving? Is de minister bereid om de invoering na een jaar al te evalueren?

Voorzitter. Dit jaar kennen we een nieuwe vorm van bezorging. Flitskoeriers zorgen ervoor dat je boodschappen binnen tien minuten op het aanrecht staan. Maar deze snelle bezorging roept ook bredere vraagstukken op: dataverzameling, detailhandel die onder druk komt te staan, dark stores in het centrum en koeriers die door de bezorgjungle van ons verkeer heen schieten, mogelijk met hinder, overlast en onveilige situaties op de weg tot gevolg. Dit zijn situaties die we van eerdere ontwikkelingen als Uber en Airbnb kennen. Gaat de minister in gesprek met gemeenten om excessen en een lappendeken aan wetgeving voor te zijn? Is ze bereid om te onderzoeken wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid en de leefomgeving? Hebben gemeenten voldoende instrumenten om hierop te sturen? En ziet zij een rol voor de rijksoverheid?

Voorzitter. Het is een grote wens van gemeenten om de maximumsnelheid in meer straten naar beneden te brengen naar 30 kilometer. Dit vraagt een goede inrichting van

de weg, zoals een duidelijke plek voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, de fiets en de voetganger. Voor het instellen en gericht handhaven daarvan is vaststelling van die norm en het wegprofiel noodzakelijk. D66 verzoekt de minister haast te maken met het afwegingskader 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom, en vraagt of zij bereid is om de normstelling van 30 kilometer in te voeren. Kan de minister aangeven wanneer het standaard wegprofiel wordt vastgesteld voor 30 kilometerwegen? En is de minister bereid om hier een afwegingskader voor 15 kilometerzones aan toe te voegen?

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: er is een vraag van de heer De Groot van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Vanuit de VVD zijn we zeker voorstander van het toepassen van 30 kilometer per uur waar dat de verkeersveiligheid vergroot. Dat is gelukkig in heel veel steden al behoorlijk aan de hand. Maar om stappen te zetten om nog meer straten om te bouwen tot 30 kilometerzones is er bij gemeentes best veel geld nodig om de wegaanpassingen die dat ondersteunen mogelijk te maken. Hoe kijkt D66 naar eventueel financiële steun of hulp vanuit het Rijk? Want u vraagt dit, maar bent u dan ook bereid om daarvoor de knip te trekken?

Mevrouw Hagen (D66):

Een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid is eenduidigheid. Het is belangrijk dat wegen op eenzelfde manier worden ingericht. Daarom hebben we de minister ook gevraagd naar het afwegingskader voor een 30 kilometerweg. Het zou heel eenduidig zijn als je weet dat binnen de bebouwde kom 30 de norm is en dat een uitzonderingssituatie anders wordt ingericht. Voordat we meteen de knip trekken om van alles en nog wat op te tuigen, denk ik dat eenduidigheid, door die norm vast te houden binnen de complete bebouwde kom, een goed uitgangspunt is. Dat is ook helder voor de verkeersveiligheid.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb daar toch nog een vervolgvraag over. We weten allemaal dat er, als we alleen een bord in de groenstrook langs de weg planten met de boodschap "u moet hier 30 rijden" maar het wegprofiel daar niet bij past, waarschijnlijk toch veel te hard gereden wordt. Daarom vraag ik echt even door bij mevrouw Hagen van D66: hoe kunnen gemeentes dat doen? We zien nu al dat gemeentes de begroting niet rondkrijgen, en die aanpassingen leggen toch een forse claim op de gemeentes. Dus nogmaals de vraag: hoe ziet u dat in de praktijk? Want anders staan er straks alleen maar borden en wordt er alsnog te hard gereden.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik denk dat het heel helder is als we een duidelijk signaal afgeven dat binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur wordt gereden. Natuurlijk komt dat ook de verkeersveiligheid en juist de kwetsbare verkeersdeelnemers, die bij een hogere snelheid kwetsbaarder zijn, ten goede. Ik denk ook dat volledige doorvoering niet van vandaag op morgen geregeld is in alle gemeenten. Dat is echt iets van de lange adem. Daarbij is het wel heel belangrijk dat er eenduidigheid geboden wordt. Dus als een gemeente nu overgaat tot het inrichten van de weg, moet er een afwegingskader liggen om tot de juiste keuzes te komen en om die voor een langere periode door te voeren. Dat is denk ik een belangrijk uitgangspunt. Daarom is het belangrijk dat er een normstelling komt, want dat geeft heel veel helderheid als je een bebouwde kom inrijdt.

De voorzitter:

Gaat u verder. U heeft nog ruim een minuut.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Even zien waar ik gebleven was, voorzitter.

Onderschrijft de minister van Justitie en Veiligheid het belang van handhaving op deze snelheid? Is hij bereid om te kijken of boa's ingezet kunnen worden voor de handhaving bij gemotoriseerd verkeer?

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer De Groot van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Er zijn nogal wat onderwerpen te behandelen vandaag. Ik wil dat graag overzichtelijk doen, dus misschien zal ik wel in blokjes werken. Mijn onderwerpen van vandaag omvatten het LEV-kader, alcohol en drugs in het verkeer, verkeersveiligheid op N-wegen, de snelheid binnen de bebouwde kom en misschien nog het welbekende blokje overig.

Laat ik snel verdergaan. Ik begin met het LEV-kader. Ik heb daar veel vragen over. De minister heeft aangegeven dat er geen impactanalyse is uitgevoerd van de invloed van het LEV-kader op het productaanbod van e-steps en de eisen aan vrachtfietsen. Wat houdt dat in voor de 160.000 steps die er al, illegaal welteverstaan, in Nederland zijn? Nou, misschien niet volledig illegaal, want op eigen terrein mogen ze gebruikt worden. Hoe weten we vooraf of dit kader gaat bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid in steden bij het gebruik van vrachtfietsen? Om toegelaten te worden, moeten e-steps voldoen aan brommervoertuigachtige kenmerken. Kan de minister aangeven waarom deze verzwarende maatregelen ten opzichte van elektrische fietsen voordeel gaat geven voor de verkeersveiligheid? Er is geen geharmoniseerd Europees kader voor LEV's, maar de kaders van andere landen lijken wel meer op elkaar. Waarom wijkt Nederland met zijn LEV-kader af van het internationale speelveld? Er zijn met ruim 1,5 miljoen steps in Europa al veel ervaringen met het gebruik en de productie. Is het wel te verwachten dat er in Nederland voldoende e-steps leverbaar zijn met specifieke brommerachtige kenmerken? Is dit niet in strijd met de EU-regelgeving? Heel wat vragen hierover.

Voor categorie 2 is een brommerrijbewijs vereist. Veel pakketvervoer middels vrachtfietsen komt voort uit het gedachtegoed van fietsen. Is het niet gek om enkel te leren brommerrijden? Het gaat juist om leren omgaan met een lading van 500 kilogram of het vervoer van personen. Mijn collega zei net ook al dat bedrijven hier al vaak zelf een training voor hebben opgezet. Kan de minister met deze ervaring van bedrijven misschien kijken wat de mogelijkheden zijn voor aangepaste trajecten voor het versterken van de rijvaardigheid met deze categorie 2-voertuigen?

Dan alcohol en drugs in het verkeer. De VVD onderschrijft de ontwikkeling van een meer integrale aanpak voor rijden onder invloed, zoals aangegeven door de minister. Dat is hard nodig. We zien nog steeds veel ernstige ongevallen, soms met dodelijke gevolgen, waarbij alcohol of drugs in het spel zijn. In Nederland worden niet alle

alcoholgerelateerde ongevallen geregistreerd, maar inzicht is wel de sleutel voor een verdere aanpak. De laatste cijfers dateren van 2019. Kan de minister toezeggen met recente cijfers te komen over het aantal ongevallen en doden als gevolg van het gebruik van drugs en alcohol in het verkeer?

De NOS kopte vandaag al: 1.800 ongevallen met gewonden en helaas ook doden als gevolg van lachgasmisbruik in de auto. Een lachgasverbod zou wellicht helpen, maar net als bij alcohol en drugs is het gebruik fors. Hoe gaat u effectief het gebruik van lachgas achter het stuur voorkomen? Lachgas verdwijnt namelijk snel uit het bloed en bestuurders kunnen alleen maar worden gepakt als ze op heterdaad worden betrapt. Graag een reactie van de minister.

Het volgende blokje is verkeersveiligheid op N-wegen. Allereerst een compliment aan de minister en natuurlijk ook aan de collega's hier die hieraan hebben bijgedragen. Want er is een pragmatische aanpak uitgewerkt om te kijken naar praktische aanpassingen aan de gevaarlijkste N-wegen. Ik heb twee aanvullende vragen over dit rapport. Ik neem als voorbeeld de N50 en de vergevingsgezinde berminrichting. Ik heb vaker aangestipt dat juist bermsloten in de praktijk vaak bijdragen aan het relatief veilig tot stilstand brengen van voertuigen die van de weg geraakt zijn. Is de minister bereid om dit verder te onderzoeken?

Mijn tweede vraag gaat over de N9/Kogendijk. Het betreft een fietstunnel onder de N9. Dat is een veilige oversteek en dat is goed voor de doorstroming. Het budget hiervoor is rond; er is alleen wel medewerking van Rijkswaterstaat nodig in de vorm van vergunningen en projectmanagement. Kan de minister dat in dit geval, maar ook in andere gevallen, toezeggen?

Voorzitter. Dan heb ik nog een punt over de snelheid binnen de bebouwde kom. Er wordt gesproken over veel verschillende snelheden: 50, 30, 15 kilometer per uur. Denk ook aan woonerven. Het handelingskader 30 kilometer per uur biedt een goed uitgangspunt daar waar aanpassingen gedaan kunnen worden om echt tot 30 kilometer per uur te komen. Voor de VVD is het belangrijk dat de toegestane snelheid en de weginrichting elkaar juist aanvullen. Ik stelde daar net ook al vragen over.

Ook nieuwe technologie in auto's gaat helpen om de verkeersveiligheid te vergroten zonder dat extra regels of grote investeringen nodig zijn. Voor woonstraten zonder stoep is er de oproep om de snelheid te maximeren op 15 kilometer per uur. In dat kader kennen we natuurlijk woonerven, waar een zeer lage snelheid geldt. Vanuit de VVD zijn we daar kritisch op, omdat alleen een bord neerzetten niet helpt. Het gaat over specifieke lokale situaties, waar gemeenten over gaan. Hoe kijkt de minister naar deze oproep? Wat zouden de eventuele voor- en nadelen hiervan kunnen zijn?

Voorzitter. Ik ga afronden, een laatste punt nog. Ik heb nog een specifieke vraag over de motie die is ingediend door collega Alkaya en mijn collega Heerema over het begeleiden van sportevenementen door burgermotorverkeersregelaars. Pilots kunnen niet op de openbare weg. Aanpassing van de Wegenverkeerswet is nodig. Kan de minister aangeven hoe die zaken op elkaar afgestemd worden en wat de planning daarvoor is?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Er zijn twee vragen. Eerst de heer Stoffer, namens de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het kan natuurlijk ook namens de ChristenUnie, maar — nou weet ik het zeker — deze is inderdaad namens de SGP. De heer De Groot stelde net een mooie vraag aan D66 over de herinrichting van 30 kilometergebieden binnen de bebouwde kom: zou u er ook geld voor over hebben? Ik zou eigenlijk diezelfde vraag aan de VVD willen stellen. Ik ben blij om te horen dat ... Ik zal niet zeggen dat het helemaal ondersteund wordt, maar ik ben blij om te horen dat er in ieder geval positief tegen aangekeken wordt. Het gaat natuurlijk ook wel ergens om. Die 30 kilometer binnen de bebouwde kom gaat om de verkeersveiligheid van kinderen, oude mensen, enzovoorts. Een heel concrete vraag: zou de VVD daar geld naast willen zetten voor de gemeenten?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank voor de vraag, meneer Stoffer. Ik vind het belangrijk om te benadrukken dat je moet ingrijpen waar die 30 kilometer echt toegevoegde waarde heeft. Maar we zien ook dat er vaak voldoende doorstroomwegen zijn, verbindingen tussen wijken, waar de hulpvoertuigen langs moeten kunnen, waar het ov langs rijdt, waar de weginrichting voldoende goed is om 50 kilometer per uur te kunnen blijven rijden en waar dat ook veilig kan. Het is voor de VVD dus veel belangrijker om te bezien waar het echt nodig is. Dan zal het met de financiële claim wel meevallen. Dat is de inschatting die ik hier vanuit de VVD maak. Dat is in eerste instantie mijn antwoord op deze vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is op zich wel mooi. De filosofie hierachter is dat het uitgangspunt nu altijd 50 kilometer per uur is en dat je daarvan gaat afwijken naar 30 of 70. De insteek en uitwerking van de destijds aangenomen motie is: 30 is het uitgangspunt, en je kijkt waar je afwijkt naar 50 of 70. Dan zouden we dicht bij elkaar kunnen komen, al hoeft dat natuurlijk niet per se. Dat moeten we vooral aan de gemeenten laten, want die hebben daar inzicht in. Een stadsgemeente vraagt wat anders dan een plattelandsgemeente. Ik hoorde de heer De Groot zeggen: mijn aanname is dat er eigenlijk niet gek veel verandert. Mijn aanname is dat dat toch weleens wat anders zou kunnen zijn. Stel nu dat er toch wat meer geld nodig is, ziet de heer De Groot dan in dat we dat samen moeten doen, Rijk en gemeenten?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik weet niet of de heer Stoffer sprak namens de SGP of namens de ChristenUnie, maar ik denk dat wij toch wat anders in de wedstrijd zitten. De VVD zegt: we moeten de 30 kilometer vooral daar toepassen waar het effect heeft. In sommige steden zien we dat tussen de 50% en 70% al 30 kilometer per uur is. Dat is hartstikke goed, want dat is hartstikke hard nodig. Maar het verschil van inzicht zit 'm in de vraag: wat is je perspectief, van waaruit werk je? Daar hoeven wij het niet over eens te zijn. Het uitgangspunt voor de VVD is: we passen het toe waar het de verkeersveiligheid kan vergroten, maar we gaan dat niet overal doen, en zeker niet op de locaties waar 50 kilometer per uur gewenst is.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya, SP. De leden hebben vier vragen in deze termijn. U mag ze allemaal achter elkaar stellen of gewoon los; dat is aan u.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Vrijheid, blijheid. Ik denk dat ik aan één vraag voldoende heb. De heer De Groot had het over technologische vooruitgang die de verkeersveiligheid zou kunnen verbeteren in relatie tot de snelheid. Ik vraag me af welke technologische mogelijkheden hij ziet die de verkeersveiligheid binnenkort gaan verbeteren.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik zal het in gewonemensentaal proberen te zeggen, want anders krijg je te maken met allerlei Engelse termen. Een voorbeeld is dat een auto automatisch stopt als een fietser of een kind de weg oversteekt. Aan dat soort technologie denk ik dan. Daarmee is snelheid uiteraard nog steeds van belang — dat erken ik — maar dat soort technieken gaan ons wel helpen om bijvoorbeeld in te grijpen in situaties waarin de bestuurder van een auto iets niet ziet. Onderzoeken wijzen uit dat dit een enorm grote bijdrage kan leveren aan het vergroten van de verkeersveiligheid, met name binnen de wijken, binnen de woonwijken.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik hoor de heer De Groot in een bijzin even zeggen dat lachgas verbieden de oplossing is. Nou weet de heer De Groot ook dat D66 voorstander is van legaal drugsgebruik, maar natuurlijk wel op een veilige manier. Bovendien stelt de wet genoeg grenzen aan het gebruik van drugs in het verkeer, als je deelneemt aan het verkeer. Wij kunnen elkaar vinden als u zegt: daar moeten duidelijke campagnes voor zijn; we moeten daar veel meer op inzetten. Mijn vraag is dan: kunt u zich vinden in het voorstel dat ik heb gedaan om meer boa's in te zetten voor de handhaving in het verkeer?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Misschien moet ik eerst iets rechtzetten in het beeld dat mevrouw Hagen schetst en de woorden die ik gebruikt zou hebben. Ik heb vooral gezegd dat het lachgasverbod — dat moet nog ingesteld worden — misschien gaat helpen om het gebruik van lachgas in het verkeer tegen te gaan. Maar net als bij drugs en alcohol zie je dat er ook andere aanpakken nodig zijn om ongevallen in het verkeer door het gebruik van drugs, alcohol of lachgas te voorkomen. Dat was het punt dat ik maakte. Ik vind het een interessant punt om te kijken wat boa's daaraan bij kunnen dragen. Ik heb daar eigenlijk niet zo goed zicht op. Ik vind het wel een goede vraag. Ik ben heel benieuwd naar wat dat zou kunnen bijdragen.

De **voorzitter**:

Dan komen we bij de heer Geurts van het CDA.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank, voorzitter. Zoals u van het CDA gewend bent, denken wij graag mee om de verkeersveiligheid van Nederland te verbeteren. Vandaag hebben wij ook weer een intelligent punt bedacht. Zo kwam mij onder ogen dat in Frankrijk sommige auto's een grote sticker met een rode A op de achterrait hadden. In Frankrijk is het namelijk zo dat je de eerste twee jaar na het behalen van het rijexamen een sticker op de auto moet plakken, zodat de andere bestuurders weten dat je een beginnende bestuurder bent. Het CDA zou niet direct het gehele systeem van Frankrijk willen kopiëren, maar is wel geïnspireerd door de gedachte om beginnende bestuurders zichtbaarder te maken, zodat ervaren bestuurders de mogelijkheid krijgen om hun meer ruimte te geven, bijvoorbeeld bij het invoegen. Het CDA kan het zich best voorstellen dat beginnende bestuurders dit zelf fijn zouden vinden omdat ze nog wat weinig rijervaring hebben in de praktijk, in een dichtbevolkt land als Nederland.

Daarnaast blijkt uit onderzoek van de SWOV ...

De voorzitter:

Voordat u naar de "daarnaast" gaat, is er een vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, dat is mijn derde vraag. Dan houd ik er straks nog één over. Ik vind het op zich wel een heel mooi voorstel, maar over een jaar of drie gaat mijn oudste dochter het rijbewijs halen en ik schat in dat ze dan nog geen auto kan betalen. Van mij krijgt ze 'm niet, maar ze mag wel die van mij gebruiken. Moet er dan ook een sticker op mijn auto als zij erin rijdt? Hoe gaan we dat doen? Of krijgen we iets wat we er met nopjes op kunnen plakken, zodat je het de ene keer erop kunt doen en de andere keer eraf kunt halen? Daar zit ook iets met handhaafbaarheid bij. Dat zijn dus een paar praktische vragen. Best intelligent ook, hè?

De heer Geurts (CDA):

Ik ben ook echt heel blij met deze vragen, want het impliceert dat de SGP-fractie en mogelijk ook de ChristenUnie-fractie het idee al gaan steunen. Dat is al de winst van vanmiddag. Ik ken de SGP-fractie en mijn geachte collega als zeer innovatief. U vroeg net hoe we die A dan op de ramen plakken. Ik kan me voorstellen dat u als ervaren bestuurder, zeg ik tegen mijn collega, het ook wel handig zou vinden om die A te hebben, maar daar is die natuurlijk niet voor bedoeld. Met die A kunt u bijvoorbeeld wat makkelijker invoegen bij Amersfoort, maar goed, dat terzijde. Ik vind het een aardige gedachte en ik denk dat de creativiteit in Nederland om dit soort dingen op een goede manier te doen oneindig is. Laten we eerst maar eens met het idee beginnen. Ik ben blij dat ik al wat medestanders heb.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Ik was gebleven bij de zin: daarnaast blijkt uit onderzoek van de SWOV dat het risico om bij een ongeval betrokken te raken vierenhalf keer hoger ligt voor jonge automobilisten dan voor meer ervaren automobilisten. Dat risico is het hoogst in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs en daalt vervolgens snel met het opbouwen van de rijervaring. De concrete vraag is: is de minister bereid om te bezien of het mogelijk kan worden dat beginnende bestuurders op vrijwillige basis een officiële sticker op hun achterraut plakken?

Dan verkeersveiligheid op rijks-N-wegen. Het CDA maakt zich al langer sterk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N-wegen, zeker op de rijks-N-wegen. Op N-wegen gebeuren namelijk relatief veel ongelukken. Voorbeelden zijn de N50 en de N9. In de Kamerbrief over de rijks-N-wegen valt op dat op basis van bestaande risicocijfers en verwachte risico's in de toekomst de volgende rijks-N-wegen naar boven komen als prioritair: N9, N14, N35, N36, N48, N50, N57, N59, N99 en N915. Het notaoverleg MIRT is opgeschoven en ik voelde me wat ontheemd zonder het rondje Nederland, dus ik dacht: daar ga ik op deze manier iets aan proberen te doen voor mezelf. Maar goed. Kan de minister aangeven of hieruit geconcludeerd kan worden dat het met het oog op de verkeersveiligheid verstandig zou zijn dat voor deze trajecten als eerste maatregelen genomen zouden worden? Hoe staat het met de concrete uitwerking van de moties over

de aanhoudende ongevallen op de N50 en de N9?

De VVD-fractie refereerde er net al aan: de politie-inzet bij wielerscoenen. In Nederland staat die onder druk doordat de begeleiding door politiemensen op de motor om diverse redenen minder plaatsvindt, hoewel een flinke capaciteitsvermindering al drie jaar geleden werd aangekondigd en de Kamer dit onderwerp vaker heeft aangekaart. Uit het veld verneem ik dat er nog altijd geen werkende oplossing is. Ook de verzamelbrief die we hebben gekregen, geeft mijns inziens geen concreet zicht op een werkende oplossing op korte termijn. Hoe kijkt de minister nu aan tegen het idee om gecertificeerde, ervaren motorverkeersregelaars een ontheffing te geven?

Dan het Nederlands rijbewijs voor kennismigranten; dat zal u niet verbazen. Bij de begrotingsbehandeling was er bijna een meerderheid — ik had een hele interruptie voor de fracties van GroenLinks en de PvdA, maar helaas kan ik die vraag niet stellen, want zij hebben tegengestemd — om die uitzondering op te heffen, zodat kenniswerkers uit landen buiten Europa waar Nederland geen overeenkomst mee heeft afgesloten, gewoon de reguliere procedure moeten volgen om een Nederlands rijbewijs te kunnen krijgen. Het zal duidelijk zijn dat wij ervoor blijven strijden om dit te realiseren. Met het oog op de verkeersveiligheid vind ik het nog steeds een onverklaarbare uitzondering. Ik ga het toch nog een keer vragen; daar zal de minister maar aan moeten wennen. Zou de minister nogmaals kunnen uitleggen waarom zij minimaal een jaar langer een risico wil nemen door een regeling in stand te houden die geen enkel Europees land heeft en die de verkeersveiligheid zeker niet bevordert?

Dan nog een paar losse vragen, voor zover ik daar in mijn spreektijd nog aan toe kom. Op het kader lichte elektrische voertuigen ben ik bij de begrotingsbehandeling al uitgebreid ingegaan. Ik heb ervoor gekozen om dat vandaag maar niet meer uitgebreid te doen. Maar vandaag heb ik wel de vraag aan de minister hoe het kader omgaat met lichte elektrische voertuigen zonder stuur, aangezien de CDA-fractie twijfels heeft over de veiligheid van dit soort voertuigen op de openbare weg. Ook heb ik de vraag aan de minister of zij een moreel appel wil doen op bepaalde zaken om duidelijker te communiceren dat het voertuig niet op de openbare weg mag. Want ze staan nu bij bosjes in de verkoop, met een héél klein kaartje ergens erbij dat ze niet op de openbare weg mogen.

Dan ben ik door mijn tijd heen. Ik had nog een vraag over lachgas, maar die laat ik even zitten.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben toch wel benieuwd. Hoe staat het CDA in de lachgasdiscussie? Ik zag vanochtend ook een tweet van een CDA-collega van de heer Geurts, mevrouw Kuik. We hebben daar net andere collega's over gehoord. Zou hij daar dus toch iets over kunnen zeggen?

De heer **Geurts** (CDA):

Dank aan mijn geachte collega. Het is één fractie, hoor ik van de VVD. Nou, hoedt u, dat is nog niet het geval. Met nadruk op "nog". Nee hoor, grapje. Maar we moeten oppassen dat ik niet afdwaal van het onderwerp, want lachgas is een heel serieus onderwerp, als je ziet wat dat onze jeugd en ook onze ouderen aandoet, in het verkeer maar ook daarbuiten. Het is echt heel groot. We moeten dat aan alle kanten tegengaan. Laatst zijn jonge kinderen ook weer zwaar getroffen, met een dwarslaesie, door het gebruik van

lachgas. Mijn collega Anne Kuik is daar helemaal expert op en doet dat binnen haar woordvoerderschappen. Laat er absoluut geen onduidelijkheid over zijn dat wij dat op alle mogelijke manieren willen tegengaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Stoffer namens de SGP/ChristenUnie.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dank. Dat klopt inderdaad: de heer Grinwis had vanmiddag verplichtingen elders, om wellicht tot een coalitie te komen, dus ik neem graag voor hem waar. Ik had het ook andersom willen doen. Dat aanbod heb ik ook gedaan. Hij dacht daar wel serieus over na.

Voorzitter. Dan de inhoud, want verkeersveiligheid is natuurlijk een serieus onderwerp. Daarom ben ik hier vanmiddag ook graag bij. Laat ik maar met de deur in huis vallen: op de weg, zeker binnen de bebouwde kom, mag weleens wat minder gasgegeven worden. Maar als we kijken naar het verkeersveiligheidsbeleid, mag dat wat mij betreft zeker niet. We hebben meer dan 600 verkeersdoden en 20.000 ernstig gewonden. Dat vraagt gewoon om plankgas in het beleid. Mooi is dat drie van de vier aanstaande coalitiepartijen voor een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 hebben gestemd, voor de motie van collega Geurts. De verwachtingen voor het nieuwe regeerakkoord zijn hooggespannen. Dat laatste zeg ik eigenlijk vooral namens de SGP.

Voorzitter. U hoort het denk ik al wel, maar ik vind het goed dat er een afwegingskader ligt voor 30 kilometer per uur als uitgangspunt binnen de bebouwde kom. Wat ons betreft moet er nu dan ook gekeken worden naar goede en betaalbare inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen met 30 kilometer per uur, en vooral ook naar een aanpassing van de regelgeving. In het verlengde hiervan pleit ik voor meer ruimte voor handhaving van deze 30 kilometer per uur. Ik vraag ook aandacht voor de ondersteuning van gemeenten bij het opstellen van hun risicoanalyses en de daaropvolgende kostbare inrichtingsmaatregelen. Er is nu geld naar voren gehaald voor de investeringsregeling onder het strategisch plan, maar het is ook van belang om de financiering in de komende jaren te borgen. Om in 2030 het aantal verkeersslachtoffers te halveren, is meer nodig dan alleen een afwegingskader.

Voorzitter. De SGP pleit al langer voor meer ruimte voor boa's voor verkeershandhaving in woonwijken. Mijn vraag aan de bewindslieden is heel eenvoudig: gaan zij zich inzetten voor uitbreiding van de huidige pilot?

Dan de autobanden. In heel Europa wordt op basis van de Apk-richtlijn jaarlijks gecheckt of de technische eigenschappen van banden passen bij de auto's waar ze onder zitten, behalve in Nederland. Richting 10% van de auto's heeft niet de goede banden. Je kunt dus zomaar een klapband hebben, met alle risico's van dien. Wil de minister toewerken naar opname in de apk? Daarbij is mijn vraag: is betere registratie van ongevallen door technische mankementen mogelijk?

Vanwege de helmplicht willen verschillende snorfietzers hun rijtuig omkeuren naar een bromfiets. Dat kan nu alleen bij RDW-keuringsstations, met wachttijden en soms ook een slechte bereikbaarheid. Mijn concrete vraag is: kan de lokale dealer met RDW-erkenning hiervoor ook niet ingeschakeld worden?

Voorzitter. Dan het LEV-kader. E-steps en andere lichte elektrische voertuigen kunnen een bijdrage leveren aan een betere mobiliteit, minder autogebruik en meer gebruik van het ov. Maar we moeten ook eerlijk zijn: het overzicht op het fietspad wordt er niet beter op. Wat dat betreft is het heel goed dat er een landelijk kader komt, maar het blijft wel een worsteling tussen ruimte en risico's.

Ik heb de wijsheid ook niet in pacht, maar ik heb wel een paar vragen aan het kabinet. Om het even scherp te krijgen: waarom is niet gekozen voor een systeem van zelfcertificatie in combinatie met verzwaarde gebruikseisen, zoals een helmplicht? Waarom is er niet voor gekozen om LEV's vrij te stellen van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, zoals ook de elektrische fiets? De keuze voor technische eisen in plaats van eisen aan de functionaliteit kan ik ook niet helemaal volgen, want onder de functionaliteitseisen kun je technische richtlijnen hangen, zodat fabrikanten weten hoe ze in ieder geval aan die functionaliteitseisen kunnen voldoen. Dat geeft ook gewoon meer ruimte voor innovatie. Op verschillende punten wijkt het toelatingskader af van de toelatingseisen zoals die nu al in Duitsland gelden. Waarom wordt er niet nauwer op de Duitse eisen aangesloten? Als op een elektrische fiets geen spiegel hoeft te zitten, waarom dan wel op een elektrische step? En hoe zichtbaar is een richtingaanwijzer enkele centimeters boven de grond ten opzichte van een armgebaar? Uitstekende delen zijn volgens mij ook niet zonder risico. Ik vind dat we wel moeten uitkijken dat we niet doorslaan in te veel regeltjes, waarbij je de boel helemaal vastzet.

Voorzitter. Een laatste punt is de verlichting. Dat is ook wel een lastig punt.

De voorzitter:

Voordat u daarmee verdergaat, meneer Stoffer, is er een vraag van de heer De Groot van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

In mijn termijn heb ik gesproken over het Europese level playing field als het gaat om toelating van e-steps. Er rijden er inmiddels al 1,5 miljoen in Europa rond. Maar ik begrijp ook wel dat we naar de Nederlandse situatie kijken, en ook naar de veiligheidseisen die wij willen stellen aan de e-step. In dat speelveld praten we hier vandaag met elkaar. U noemt allemaal zaken die vrij logisch klinken, maar hoe kijkt u aan tegen de verzwaarde eisen om de verkeersveiligheid te garanderen? Daar ben ik benieuwd naar.

De heer Stoffer (SGP):

Dat is een goede vraag. Ik heb in het begin aangegeven dat het een worsteling is tussen ruimte en risico's, die in Nederland anders kan zijn dan op andere plaatsen in Europa. Laat ik ook eerlijk zeggen dat ik de wijsheid gewoon niet in pacht heb. Ik heb hier een aantal vragen neergelegd waarvan ik denk: laten we het daarover hebben met elkaar, want dat geeft misschien een beetje richting. Ik schat u allemaal hoger in dan mijzelf op dit punt, maar ik vind niet dat we met elkaar die wijsheid in pacht hebben. Wat mij betreft zou het einde van dit debat op dit punt kunnen zijn: neem dit soort zaken mee en laat vooral de minister met de vele deskundigen en de gemeenten kijken hoe je dit dadelijk goed invult. Wegkijken kan niet. Het is er, dus we zullen er goed mee moeten omgaan. Als het in Europa een beetje vergelijkbaar kan, lijkt me dat heel goed. Maar ik denk uiteindelijk: laat een aantal verstandige mensen er met elkaar naar kijken en laten we komen tot iets wat zo goed mogelijk is. Honderd procent ideaal krijg je niks in deze wereld. Bij dit soort dingen kun je een beetje meedenken. Ik hoop dat daar ook wat

reflectie op komt van het kabinet. Maar ik wil het er niet als wet van Meden en Perzen in gaan duwen. Zeker niet.

De voorzitter:

Gaat u verder. U heeft nog een minuut.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik had het over de verlichting van elektrische steps. Dat was mijn laatste punt hierbij. Een achterlichtje enkele centimeters boven de grond lijkt me niet zo goed zichtbaar. Wil de minister kijken of een fluorescerend hesje iets zou kunnen zijn? Als ik in de Europese context denk, zeg ik maar even tegen de heer De Groot, denk ik niet aan geel. Oranje zou dan misschien beter zijn. En worden de mogelijkheden voor de toelating van balansvoertuigen ook bekeken in combinatie met een helmplicht?

Voorzitter. Ik kom tot mijn laatste punt: wildaanrijdingen. Dat neemt jaar op jaar toe. Zeker in het gebied waar ik woon, op de Veluwe, heb je daar elke keer mee te maken. Je ziet het en ik heb het zelf ook ervaren. Heel wat eenzijdige dodelijke ongevallen zijn mogelijk te wijten aan overstekend wild. De Jagersvereniging vroeg afgelopen week in een petitie om het meenemen van wildaanrijdingen in het theorie-examen, om een landelijk kader voor de afhandeling van wildaanrijdingen en om deze problematiek mee te nemen in een strategisch plan. Ik vond het goeie punten, die ik ook graag aan de minister voorleg. Ik hoor graag hoe ze daartegen aankijkt.

Daar laat ik het bij, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij de heer Alkaya, SP.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Het aantal verkeersdoden en -gewonden blijft onverminderd hoog, helaas. Zelfs in coronajaar 2020, waarin het verkeer sterk afnam, kwamen 610 mensen om in het verkeer. Dat zijn 610 veel te vroeg geëindigde levens, en ook 610 families en vriendenkringen die achterbleven in pijn en verdriet. Het is dan ook de taak van ons allemaal, maar vooral van de minister, om er alles aan te blijven doen om dit te voorkomen, al zal dat waarschijnlijk nooit helemaal lukken. Tot 0 komen is een goede ambitie. Het is goed om daarnaar te streven. Maar het is ook goed om het besef te hebben dat het waarschijnlijk nooit helemaal zal lukken.

Voorzitter. In 2020 waren de meeste slachtoffers fietsers, namelijk 229. Dat is het hoogste aantal in 25 jaar. Dat vind ik opvallend. Een aanzienlijk deel daarvan, ongeveer een derde, betrof fietsers op een elektrische fiets. Daar moeten we wat de SP betreft dus ook vooral naar kijken om het aantal verkeersdoden te verminderen, bijvoorbeeld door de fietsinfrastructuur te verbeteren. Is de minister het met mij eens dat wij gemeenten op zo veel mogelijk manieren en plekken moeten helpen investeren in de fietsinfrastructuur, dus in goede, brede fietspaden zonder obstakels?

De SP is er daarom ook blij mee dat de snorscooteraars en bromfietzers in de binnensteden op de autoweg moeten gaan rijden, met een helm op, zodat er ruimte op de fietsinfrastructuur ontstaat. Als het aan ons ligt, komen er op de fietspaden naast fietsen, waarvoor dus meer ruimte moet komen, en e-bikes, die in aantal toenemen, ook elektrische steps te rijden. Die elektrische steps gaan doorgaans niet harder dan 25

kilometer per uur. In tegenstelling tot e-bikes is dat een vrij beperkte snelheid. E-bikes kunnen vaak veel sneller, als je maar genoeg doortrapt. Toch stelt de minister veel hogere eisen aan elektrische steps dan aan e-bikes. Ik snap dat niet. In Duitsland rijden beide categorieën al wat langer legaal rond. Je ziet dat de ongevallencijfers sterk uit elkaar lopen. Ik heb hier wat getallen staan, die natuurlijk niet een-op-een te vergelijken zijn, maar daaruit blijkt dat die elektrische steps een veiliger alternatief lijken. Dat zegt niet alleen de SP. Ook de ANWB ziet kansen om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid in de steden te verbeteren door slimmer om te gaan met de ruimte op de wegen en fietspaden, onder andere door die elektrische steps ook toe te staan.

Dat betekent wat de SP betreft een aantal dingen. We moeten investeren in gratis en goed openbaar stad- en streekvervoer, zodat minder mensen überhaupt de auto moeten pakken. Bromfietzers en snorfietzers zouden zo veel mogelijk met een helm naar de autowegen worden verplaatst. Zo creëren we meer ruimte op de fietspaden voor e-bikes, fietsers en deelmobiliteit met elektrische steps. De eisen die aan elektrische steps in het toelatingskader worden gesteld, zijn veel hoger dan aan elektrische fietsen. Waarom is dat, vraag ik de minister. Is de minister bereid om categorie 1b geheel te schrappen en simpelweg één categorie te maken voor e-bikes en e-steps?

Tot slot, voorzitter. De collega van het CDA heeft bij de begrotingsbehandeling een goed punt gemaakt over de regeling die geldt voor kennismigranten. Wij zijn er ook ingedoken. Jaarlijks worden er in Nederland tussen de 12.000 en 16.000 rijbewijzen omgewisseld, ongeveer de helft daarvan op basis van de kennismigrantenregeling. De SP deelt de mening van het CDA dat dit een merkwaardige situatie is. Een deel van de mensen uit het buitenland mag zonder enige toets het rijbewijs omzetten, terwijl dat voor een ander, heel groot deel van de mensen uit diezelfde landen niet geldt, en om goede redenen. De SP is helemaal geen fan van dit soort voordeeltjes voor expats en multinationals. Ik geloof er ook helemaal niets van dat dit ook maar voor één iemand een doorslaggevende factor zou kunnen zijn om al dan niet in ons land te komen werken. Tegelijkertijd kan dus het risico voor de verkeersveiligheid vergroot worden. Nederland is het enige land in Europa dat zo'n uitzonderingspositie heeft. Mijn vraag aan de minister is dus simpelweg: is zij bereid om hiermee te stoppen?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Er is een verzoek van minister Grapperhaus. Hij zou graag toestemming van de commissie krijgen om alleen in de eerste termijn van het commissiedebat aanwezig te zijn. Als ik het aantal vragen zo heb gehoord, zou dat moeten kunnen, mits daar natuurlijk een goed antwoord op komt, want dat houden we ook in de gaten. Kunnen we ook direct overgaan tot de beantwoordingstermijn? Nee, dat blijkt niet het geval. We gaan eerst een kwartier schorsen.

De vergadering wordt van 13.39 uur tot 13.53 uur geschorst.

De voorzitter:

Hierbij heropen ik de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat, ook met de minister voor Justitie en Veiligheid, die als eerste het woord krijgt om de vragen van de leden te beantwoorden. Als er dan nog vervolgvragen zijn, hebben de leden daar direct de gelegenheid toe. Als die vragen allemaal zijn beantwoord, kan de minister weer zijns weegs gaan. Het woord is aan de minister voor

Justitie en Veiligheid, de heer Grapperhaus.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter, dank. Goed om weer met uw commissie in gesprek te zijn, ook omdat verkeersveiligheid iets is waar we ons dagelijks in willen begeven. Het is ook iets van alledag. Dat zagen we vanmorgen vroeg ook in het nieuwsbericht van de NOS over het schokkend aantal ongelukken bij het gebruik van lachgas.

Ik dacht om meteen te beginnen met een van de vragen die daarover aan mij zijn gesteld en wat achtergrond te schetsen van lachgas in het verkeer. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat het gebruik van lachgas in het verkeer echt een heel zorgwekkend, gevaarzettend probleem is. Zoals uit de cijfers blijkt ziet de politie in de laatste jaren een toename in het aantal aanrijdingen waarbij lachgas mogelijk tot vrijwel zeker betrokken is. Ook wordt tijdens reguliere verkeerscontroles steeds vaker lachgas aangetroffen. Lachgas heeft een grote invloed op de rijvaardigheid, zowel vanwege de vermindering van het reactievermogen na het gebruik als door afleidende handelingen met ballonnen tijdens het gebruik. De politie handhaaft dan ook actief op lachgasgebruik in het verkeer. Handhaving kan nu al plaatsvinden op basis van artikel 5, het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg, en artikel 8, lid 1 van de Wegenverkeerswet, onder invloed zijn van een stof waarvan je kunt weten dat die de rijvaardigheid negatief beïnvloedt.

Het directe effect van lachgas op de mens is echter van zeer korte duur; daar refereerde een van uw leden al aan. Het gebruik ervan is niet aantoonbaar in bloed, urine, adem of speeksel bij de bestuurder. Dat maakt het bewijs in de praktijk lastig. Niettemin kan een verdenking ontstaan, vaak gecombineerd met afwijkend rijgedrag, op gebruik van lachgas bij ontdekking op heterdaad en/of de aanwezigheid van een lachgasballon en/of een lachgaspatroontank in het voertuig van de bestuurder.

Met opname van lachgas in de Opiumwet is het bezit van lachgas ook strafbaar; ik wil toch even in herinnering brengen dat dat een motie is geweest van uw Kamer. Dat levert een belangrijke winst op voor de handhaving op het lachgasgebruik in het verkeer. Ik denk dat dat een antwoord is op de vraag die hierover gesteld is.

De voorzitter:

De heer De Groot. Het ging ook over recente cijfers, geloof ik.

De heer Peter de Groot (VVD):

De minister refereert al aan de recente cijfers. Ik heb eigenlijk twee vragen gesteld. Een vraag ging inderdaad over de lachgasaanpak. U schetst een beeld van wat er nu al mogelijk is op het gebied van lachgas. En toch zijn die cijfers hard binnengekomen vanochtend, moet ik zeggen. Mijn vraag ging erover wat u nog meer gaat doen, de komende jaren, als het gaat om de aanpak om lachgas tegen te gaan.

Minister Grapperhaus:

Het is heel terecht dat de heer De Groot hier even naar vraagt. Een van de discussiepunten bij die Kamermotie was dat ik heb uitgelegd: als we dit echt willen oppakken, moeten we ook de handhaving daarop goed kunnen inzetten. Daar zijn nu mogelijkheden voor dankzij gelden die ter beschikking zijn gekomen bij de motie-Hermans. We hebben het geld om ook echt te kunnen gaan handhaven wanneer we het straks in de Opiumwet hebben, en dan bedoel ik: extra ten opzichte van wat er nu

gebeurt. Ik denk dat de heer De Groot en ik elkaar erin vinden dat we nu moeten inzetten op die handhaving, gezien de enorme gevaarzetting en de meest akelige ongelukken en andere gebeurtenissen.

Voorzitter. Dan de vraag van de heer Stoffer over de middelen voor digitale handhaving op de 30 kilometerwegen. Daar zal mijn collega uitgebreid op ingaan. Er ligt nu een afwegingskader dat een handreiking biedt voor gemeenten om lokaal de afweging te maken of de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom veilig naar 30 kilometer kan. De gesprekken daarover zijn in volle gang. Mijn departement is daarbij betrokken vanuit het handhavingsperspectief. In algemene zin geldt voor 30 kilometerwegen dat een geloofwaardige weginrichting voor de maximumsnelheid van belang is om snelheidsovertredingen tegen te gaan. Pas als dat het geval is, kan handhaving zo nodig worden ingezet om het aantal overtredingen verder terug te dringen. Dat uitgangspunt staat ook centraal in het afwegingskader 30 kilometer per uur, dat uw Kamer heeft ontvangen voor dit commissiedebat. Op dit moment wordt er op basis van geloofwaardige weginrichting, verkeersonveiligheid en risico's gehandhaafd op de bestaande categorie 30 kilometerwegen. Nogmaals — dat wil ik benadrukken — het besluit om al dan niet in te zetten op die handhaving ligt uiteindelijk bij de lokale driehoeken.

Voorzitter. Dan is er de handhaving op de lichte elektrische voertuigen. Er is gevraagd of we rollerbanken hebben om op alle soorten LEV's — zo noem ik ze even — te handhaven. De politie heeft rollerbanken die bruikbaar zijn voor de op dit moment toegestane vervoersmiddelen. Als er nieuwe soorten vervoersmiddelen op de weg worden toegestaan en de huidige rollerbanken daarvoor niet kunnen worden gebruikt, dan worden door de politie nieuwe rollerbanken aangeschaft die wél toepasbaar zijn op die nieuwe voertuigen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Natuurlijk is handhaving het sluitstuk van het toelaten van verschillende voertuigen. De rollerbank was niet zozeer een detailvraag om specifiek op in te gaan, als wel een voorbeeld. Want een van de dingen van elektrische voertuigen is dat ze bijvoorbeeld heel makkelijk zijn op te voeren met een enkele knop. Een ander voorbeeld is dat je eigenlijk inzicht moet hebben in de koeriers telefoon, waar we niet de beschikking over hebben. Eigenlijk is de vraag dus veel breder: kunnen we op dit soort voertuigen, die makkelijk op te voeren zijn, goed handhaven?

Minister **Grapperhaus**:

Mevrouw Hagen noemt terecht een wat breder geheel. Daar komt nog bij dat het niet alleen gaat om de voertuigen die genoemd zijn, maar ook om de "bakfietsen" waarin met name kinderen zitten; die bakfietsen kunnen geëlektrificeerd zijn, respectievelijk de 30 kilometer aantikken. Als ze niet geëlektrificeerd zijn, zou ik dat trouwens wel een behoorlijke prestatie vinden met twee kinderen voorin, maar goed, mijn kinderen waren net als ik wat groot, dus het kan daardoor komen. Maar ik vind — ik wil mevrouw Hagen iets toezeggen — dat we gewoon nog eens in den brede moeten op een rij moeten zetten wat voor ons vanuit handhavingsperspectief nog punten van aandacht zijn bij de toename van dit soort dingen. Want als regelmatig gebruiker van fietspaden deel ik volledig met mevrouw Hagen dat we echt nog eens even op een rij moeten zetten wat dit voor handhavingsconsequenties heeft. Ik zeg de Kamer daarover een brief toe. Om er geen misverstand over te laten bestaan, zeg ik meteen toe dat het streven is om die brief echt in de eerste maand van 2022 aan de Kamer te doen toekomen. Ik moest even

kijken naar het jaar, zodat ik hem niet voor een jaar later toezeg, want dat zou contraproductief zijn.

Voorzitter. Dan kom ik nog op de vraag over de boa's. Diverse leden stelden de vraag: kunnen we boa's inzetten voor verkeersfeiten? Verkeershandhaving is het domein van de politie en dat moet het ook blijven. Het is een veiligheidsvraagstuk en niet direct een leefbaarheidsvraagstuk, en dat is de principale paraplu waaronder de boa's hun werkzaamheden verrichten. Ik ben wel aan het kijken of er voor bepaalde overtredingen ruimte is voor boa's. U kent de pilot verkeershandhaving Utrecht. Daar wordt sinds februari van dit jaar op een drietal fietsfeiten — ik vind het een prachtig Nederlands woord — gehandhaafd door boa's. Dat zijn: telefoongebruik, door rood rijden en het ontbreken van verlichting. Dan wordt gekeken in hoeverre boa's in staat zijn deze taken, die aanvullend zijn op hun bestaande taken, uit te voeren en tot welke resultaten dat leidt met betrekking tot de verkeersveiligheid, want het moet natuurlijk aantoonbaar extra resultaat hebben, en met betrekking tot het nalevingsgedrag. Aan de andere kant wordt gekeken welke eventuele problemen en risico's zich daarbij voordoen. De pilot zal geëvalueerd worden. Dan ga ik de resultaten daarvan natuurlijk met uw Kamer delen.

We moeten de vraag van uw leden wel nadrukkelijk bezien in een breder traject waar ik met alle partijen mee bezig ben. Dat is de boa-visie. Die gaat over de taakomschrijving van de boa en de taakafbakening met de politie. Ik verwijs daarbij naar de eerste brief daarover, die ik twee weken geleden — dat zeg ik even uit mijn hoofd — naar de Kamer heb gestuurd. Ik informeer uw Kamer daar nog uitgebreider over in het begin van 2022.

Ik zeg ten slotte dat ik terughoudend ben met het toevoegen van feiten met gemotoriseerd verkeer aan het takenpakket van de boa. Dat is juist het type overtredingen dat al snel primair aan veiligheid raakt. Dat is het domein van de politie. Dan zit er ook een grotere gevaarstelling bij. Ik wil dat gewoon eerlijk zeggen, zodat u, als de visie voor boa's over een maand komt, daarin niet teleurgesteld zou zijn. Het laatste woord is daar nog niet over gezegd, maar zo kijk ik er op dit moment in ieder geval tegen aan.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik vraag mij alleen het volgende af. Geëlektrificeerde fietsen vallen dan onder gemotoriseerd verkeer. Juist de fietsfeiten waar in Utrecht op toegezien wordt en de plek van deze licht-elektrische voertuigen op de weg vragen er natuurlijk om dat er zicht is op die fietsfeiten. Mijn vraag is er vooral op gericht of we ervoor kunnen zorgen dat de boa's daarop ingezet worden. Uw toezegging heb ik luid en duidelijk gehoord; zodra de pilot geëvalueerd is, zien we die feiten en gaan we daarover met elkaar in gesprek.

Minister **Grapperhaus**:

Daarbij is het zo dat elektrische fietsen volgens het definitiekader onder fietsen vallen, maar elektrische auto's vallen weer onder een andere categorie, namelijk gemotoriseerd. Elektrogemotoriseerd, zou ik willen zeggen. Ik kom in de brief over de boa-visie ook in den brede op dit soort zaken bij uw Kamer terug.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de leden om te zien of zij nog aanvullende vragen hebben. Meneer De Groot, VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik had nog een vraag gesteld. Ik denk dat het antwoord daarop bij deze minister, die nu aan het woord is en die zo weggaat, vandaan moet komen, omdat die gaat over het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer en met name over het inzicht daarin en de cijfers. Het laatste rapport komt uit 2019. Kan de minister toezeggen dat hij met een nieuw overzicht komt van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer, het aantal ongevallen en het aantal doden als gevolg van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer? Vanuit die inzichten kunnen we namelijk weer richting een aanpak gaan.

Minister **Grapperhaus**:

Dat is echt een vraag voor de collega van IenW. Ik heb het even gecheckt, want ik hier niet weggaan en het anderen in hun mik douwen, maar dat is echt voor IenW.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank u wel. Dat risico wilde ik voorkomen. Hartelijk dank.

De **voorzitter**:

Zijn er nog andere vragen van de collega's? Want dan is nu wel het moment. De heer Alkaya, SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik wil de minister alleen meegeven, wellicht of zelfs waarschijnlijk ten overvloede, om de BOA Bond daar wel in mee te nemen. We krijgen straks namelijk wel met de merkwaardige situatie te maken dat er jarenlang te veel is bezuinigd op het politiekorps, de boa's daardoor veel meer op hun bordje hebben gekregen en we vanwege het capaciteitsgebrek een soort agenten maken van de boa's. Dat zei de minister ook in wat andere bewoordingen. De boa's moeten zich er natuurlijk wel goed bij voelen dat zij een heel aantal taken die normaal gesproken bij de politie zouden zitten, erbij krijgen. Ik zou in de brief die de minister aan ons gaat sturen, ook graag zien hoe de BOA Bond zelf over dit experiment denkt en hoe hun ervaringen daarmee zijn.

Minister **Grapperhaus**:

Laat ik beginnen met zeggen dat de afgelopen vier jaar juist niet bezuinigd is op, maar geïnvesteerd is in de politie. Ik blijf het iedere keer herhalen. Dat de extra 2.400 fte die dit kabinet structureel heeft gefinancierd, nog niet te zien is in getallen, heeft te maken met een langdurige uitstroom van pensionerenden. Dan verwijs ik even naar het maatschappelijk fenomeen van de babyboom in de jaren vijftig, die je nu in dit opzicht terug ziet komen. Dat is één.

Twee. Om een lang verhaal kort te maken, als de evaluatie van de pilot is gedaan, zal ik daar zeker de bonden bij betrekken. Ik vind dat de heer Alkaya een terecht punt heeft. We moeten natuurlijk kijken of datgene dat de uitkomst is van de evaluatie van de pilot en de advisering daarover, ook echt congrueert met wat het takenpakket van een boa is c.q. zou moeten zijn volgens de boa-visie. Daar ben ik heel stellig in.

De **voorzitter**:

Dank. Dan dank ik daarmee de minister van Justitie en Veiligheid, de heer Grapperhaus. Ik wens u nog een gezegende middag. Dan gaan wij door met dit debat. Daarmee geef ik het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Visser.

Minister **Visser**:

Dank u wel, voorzitter. Zijn vertrek verklaart dan ook de gepaste afstand tussen ons

beiden! Het lijkt nu zo'n lege plek naast ons.

Ik begin met een grap of beter gezegd, een poging tot, maar de heer Alkaya zei het beter. Die lege plek symboliseert voor heel veel mensen — u noemde al — het aantal verkeersdoden van het afgelopen jaar en wat dat betekent. Ik denk dat eenieder van ons in deze zaal iemand kent, of het nou directe familie is of de ring daaromheen, vrienden of kennissen, die een persoon heeft verloren bij een verkeersongeluk of te maken heeft gehad met de consequenties van een ernstig verkeersongeluk. Dat laat dus zien wat de impact is van het woord dat heel erg abstract is en van de statistieken die we ieder jaar krijgen en met de Kamer delen. Daar zit heel veel persoonlijk leed achter, dat jaarlijks met elkaar gedeeld wordt. Afgelopen maand was weer de jaarlijkse dag waarop verkeersslachtoffers worden herdacht.

Het is dus terecht dat de heer Alkaya daar aandacht voor vraagt en zijn zorgen daarover uitspreekt. Niet alleen de heer Alkaya deed dat. Ik weet ook dat de heer Geurts van het CDA een motie heeft ingediend over ambitie. Misschien is dat een verkeerd woord. Ik blijf het een verkeerd woord vinden, want je wil eigenlijk gewoon dat het zo min mogelijk is. Dat is niet zozeer een ambitie. Dat is wat je te doen staat. De heer Alkaya gaf terecht aan dat het een zoektocht wordt hoe je dat voor elkaar kunt krijgen. In de verzamelbrief heb ik geprobeerd u mee te nemen in alle acties die lopen op het gebied van verkeersveiligheid en wat daarvoor nodig is. Ik heb een paar elementen die ik uit wil lichten. Vervolgens wil ik ingaan op de daadwerkelijke vragen die gesteld zijn.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn een aantal hoofdthema's te benoemen waar we op inzetten. Die heeft u in uw bijdragen eigenlijk allemaal genoemd. Dat zijn ook de onderwerpen die vandaag geagendeerd staan. Het allereerste is natuurlijk de infrastructuur. Die wil je duurzaam en veilig inrichten. Of het nou N-wegen, fietspaden of woonerven zijn en of het nou binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom is, hoe zorg je ervoor dat je je infrastructuur op een goede manier inricht? Daar heeft dit kabinet extra geld voor beschikbaar gesteld, namelijk 500 miljoen in zijn totaliteit. Dat is verdeeld over tien jaar. In tranches wordt dat beschikbaar gesteld. De eerste tranche is een groot succes geweest.

De heer Stoffer heeft gevraagd of gemeenten in verband met covid wat langer mogen doen over de uitvoering van deze tranche. Dat gebeurt ook. Ik heb zelf een paar gemeenten kunnen bezoeken die er gebruik van hebben gemaakt en die het heel praktisch hebben toegepast, bijvoorbeeld door de fietspaden aan te passen. Dat is conform het voorbeeld dat de heer Alkaya gaf van hoe je dat zou kunnen doen.

We zijn nu bezig met het opstellen van de tweede tranche en het voorbereiden van de subsidies daarvoor. We kijken hoe we die nog effectiever kunnen inzetten. De vraag aan de gemeenten is geweest om op basis van de risicoanalyse van de eigen gemeente aan de slag te gaan om te kijken welke maatregelen als eerste de grootste bijdrage zouden kunnen leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid in de eigen gemeente. Dat is in een G4-stad anders dan in gemeente Aalten, om maar eens een andere gemeente te noemen. Daar zit gewoon verschil in. Daarom proberen we de gemeentes te helpen, want het kost veel tijd om tot een goede risicoanalyse te komen en dat voor elkaar te krijgen. De eerste tranche is dus gegeven. We zijn bezig met de tweede tranche. We verwachten daar net zoveel animo voor als voor de eerste. We gaan ook kijken wat we daarvan leren, welke maatregelen bijvoorbeeld uit de risicoanalyses komen en of het er ook toe leidt dat je daar als rijksoverheid wellicht meer in zou moeten doen qua wet- en

regelgeving of op welke manier dan ook.

Het tweede thema is de risicogroepen. Die zijn heel breed. De heer Geurts had het over beginnende bestuurders. Daar zal ik zo ook op ingaan. Het klopt dat je die terugziet in de ongevallencijfers. Bij beginnende bestuurders zit een risico. Dat heeft te maken met ervaring en met de inschatting van risico's. Een andere groep die daarbij hoort — ik generaliseer nu heel erg — zijn de ouderen. Als je kijkt naar het aantal verkeersdoden, dan zie je dat het aandeel van 70-jarigen en 80-jarigen alleen maar toeneemt. De risicogroepen zijn dus divers, maar je ziet wel in de analyses van de cijfers die we kennen dat er echt een paar groepen te onderscheiden zijn, waar je dus meer op moet inzetten om mensen bewust te maken van de risico's die zij lopen in het verkeer. Aan de ene kant doen wij dat door gedragscampagnes en aan de andere kant door de maatregelen die we nemen, bijvoorbeeld gericht op beginnende bestuurders. Ik noem ook de campagne, samen met de gemeenten, gericht op ouderen op de fiets. Hoe zorg je ervoor dat mensen zich bewust zijn van wat de impact is? Bij een elektrische fiets gaat het bijvoorbeeld om het evenwicht en om hoe je ongevallen beter kunt voorkomen.

Het derde thema dat een belangrijke rol speelt, betreft de voertuigen. Daarbij kom ik op het LEV-kader. Daar zal ik inhoudelijk zo op ingaan. Dan gaat het heel erg over de vraag welke voertuigen je toelaat en onder welke condities. Als ze eenmaal toegelaten zijn, hoe zorg je er dan voor dat ze veilig blijven gedurende hun levensduur en dat je dat goed regelt?

In algemene zin, nog los van de risicogroepen, gaat het om het gedrag van eenieder in het verkeer. Mijn collega is daar net op ingegaan. Handhaving speelt daarbij een belangrijke rol, maar het begint er natuurlijk mee dat je je bewust bent van het gedrag dat je zelf vertoont en dat je je zodanig gedraagt dat je daarmee bij een ander geen schade aanricht. Dat zijn de belangrijke elementen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Naar aanleiding van de motie van de heer Geurts gaan we de komende periode met alle partijen om de tafel. Dit is wat we nu hebben. Tot welke aantallen gaat dat leiden als je kijkt naar de cijfers en de ervaringen die we nu hebben? Waar moet je dan extra op insteken om het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden in 2030 te halveren? Daar zal extra op moeten worden geïntervenieerd. Wat is dan echt effectief? We doen heel veel dingen. Dat heeft u ook kunnen zien in de verzamelbrief. Er is ontzettend veel gebeurd en er wordt ontzettend veel onderzoek gedaan.

Een aantal groepen, bijvoorbeeld mensen met zwaar alcoholgebruik, dus boven 1,3 promille, hebben we gewoon nog niet voldoende in beeld. Als je kijkt naar de verkeersongevallencijfers, wil je die groep wel in beeld hebben. Net werd het voorbeeld van lachgas genoemd. Dat is iets nieuws, in de zin dat we het aantal ongelukken daardoor zien toenemen. Wat betekent dat dan voor de maatregelen die je kunt nemen, met alle problematiek die collega Grapperhaus net schetste? Dus wij gaan met uw motie aan de slag, meneer Geurts. Ik denk dat wij in het eerste kwartaal van 2022 met de partijen een beeld hebben van wat daar dan voor nodig is.

Voorzitter. Dan wil ik overgaan tot de vragen die zijn gesteld, meer in algemene zin over de verkeersveiligheid. Daarna de vragen die zijn gesteld over 30 kilometer per uur en de infrastructuur. Dan ga ik over naar het LEV-kader. Dan het rijden onder invloed en gedrag en daarna hebben we het kopje rest/overig. Dat zijn de hoofdonderwerpen. Wellicht vergeet ik daarin iets, maar dat hoor ik dan van de Kamerleden.

Er zijn een aantal vragen gesteld over verkeersveiligheid in algemene zin, vooral als je kijkt naar de cijfers. De heer Alkaya zei: ik zie in de cijfers dat er bij fietsers een grote toename is, met name bij elektrische fietsen. Zou je niet beter moeten kijken naar de fietsinfrastructuur? Zou dat niet een belangrijk aandachtspunt moeten zijn? Ja, en dat is ook de reden waarom ik daarmee begon. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is een van de belangrijke elementen om te kijken hoe je die infrastructuur kunt verbeteren en hoe je ervoor kunt zorgen dat die "vergevingsgezind" is, zoals dat zo mooi heet. Als je een fietspad gaat herinrichten, doe je dat op een vergevingsgezinde manier, dus met zo min mogelijk stoepjes, bijvoorbeeld, maar wel op zo'n manier dat er een duidelijke afscheiding is en een automobilist er niet op kan komen. Dat zijn de afwegingen die daarin spelen, maar we zien dat in 2019 een op de vijf verkeersdoden iemand van 70 jaar of ouder was. Een op de vijf was 80 jaar of ouder. Dus je ziet dat die aantallen ontzettend zijn toegenomen in de afgelopen tien jaar. Vandaar dus die investeringsimpuls en vandaar ook de vraag aan de gemeenten om de tweede tranche nu te doen op basis van de risicoanalyse. Dan kunnen we het geld heel gericht daar inzetten waar dit het meeste effect heeft. Mijn verwachting is dat dit juist heel erg het geval zal zijn in de omgeving van scholen en in de omgeving waar veel mensen zich ophouden, maar vooral ook bij de fietspaden. Dat is ook wat wij nu zien.

De heer De Groot vroeg of ik bereid was om meer onderzoek te doen naar het toepassen van bermsloten voor meer bermveiligheid. Uit SWOV-onderzoek weten wij dat op de rijkswegen gemiddeld per jaar zes verkeersdoden vallen onder degenen die met de auto in een greppel belanden. Een bermstrook of -greppel is daarmee niet per se een veiligere oplossing. Soms kan deze zelfs worden gezien als een gevaarlijk obstakel bij een ongeval. Wij hanteren twee basisprincipes voor de veiligheid en de inrichting van wegen, namelijk afschermen — dus bijvoorbeeld de geleiderail toepassen — en de obstakelvrije zone. Dan probeer je voor elkaar te krijgen dat iemand niet ergens tegenaan of ergens in kan rijden. Er is dus naar gekeken. We weten uit cijfers van SWOV dat het niet per se tot een verkeersveiligere situatie leidt. Dit zijn de twee basisprincipes die we hanteren bij de inrichting van rijkswegen, dan wel als we daar onderhoud, vervanging of renovatie uitvoeren.

De heer Geurts miste zijn rondje MIRT met alle N-wegen. Gelukkig heeft hij ze weer genoemd. U hoeft niet te vrezen: we hebben de afgelopen weken alsnog met allerlei bestuurders gesproken over verschillende projecten, waarvan die bestuurders nadrukkelijk aangaven dat ze noodzakelijk zijn. We komen daar apart bij u op terug, want u krijgt van ons nog een MIRT-brief, waarin we voor een paar projecten de stand van zaken geven. Het zijn geen nieuwe investeringen, maar het gaat erom, u even mee te nemen in de stand van zaken van bepaalde zaken. Zoals u terecht zegt: in de brief die wij op verzoek van uw Kamer voor de begroting hebben gestuurd, hebben wij er inzicht in gegeven waar op de N-wegen de grootste verkeersonveiligheid voorkomt. Waar zou je als eerste moeten ingrijpen? Ik zal niet de hele rij herhalen, maar op basis van zowel risicocijfers als kosteneffectiviteit komen deze wegen als prioritair naar voren. Daarbij speelt ook een rol dat je op korte termijn met een deel van deze wegen zou kunnen starten. Vanuit dat oogpunt zou je deze wegen al eerste moeten oppakken.

In de brief heb ik u geschetst wat wij doen en welke vervolgonderzoeken wij uitvoeren als het gaat om de kruisingen die in die wegen zitten. Uiteindelijk is het budget dat we daarvoor beschikbaar hadden, toebedeeld aan de verschillende wegen. Het is aan een nieuw kabinet om, op basis van afwegingen die dan voorliggen, te kijken of er extra budget is voor de aanpak van deze wegen. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief zou je

deze wegen moeten oppakken.

De heer De Groot vroeg naar de N9 en naar de koppeling tussen de weg en een fietstunnel. Het staat mij niet helemaal bij dat Rijkswaterstaat niet meewerkt. Als er een meekoppelkans is of als er al budget is gereserveerd, dan is de insteek altijd om daaraan mee te werken en is er in principe ook capaciteit en projectmanagement voor beschikbaar. Voor zover mijn informatie strekt, is het onderzoek naar de N9, de N99 en de N250 in goede samenwerking verlopen, maar misschien kan de heer De Groot dat later toelichten. De afronding van dat onderzoek staat nog even los van de besluitvorming over daadwerkelijke investeringen. Daar begon ik ook over in het kader van het MIRT. In de MIRT-brief waarover ik het net al had, zullen wij terugkomen op de uitkomsten van dit verkeersveiligheidsonderzoek, maar er is mij geen signaal bekend dat wij niet meewerken met de gemeente in kwestie op dit punt. Misschien kan en marge van dit commissiedebat nog even met de heer De Groot worden besproken wat precies zijn signalen zijn.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Het beeld over de N9 en de N99 is helder. Mijn vraag spitst zich toe op het bredere perspectief, namelijk als het een traject betreft dat met name door de provincie getrokken wordt, ook wat betreft het budget. Dan zie je dat de "appetite" vanuit Rijkswaterstaat om hard mee te werken vanwege de drukke agenda — het is dus vaak niet eens onwil — toch wel wat langzamer verloopt. Daar heb ik verschillende signalen over gekregen. Dit was daar één van. Mijn oproep is eigenlijk: laten we met z'n allen de schouders eronder blijven zetten om dat soort dingen wel versneld te kunnen uitvoeren, los van die investeringsbeslissingen over de N9 of de N99.

Minister **Visser**:

Het is wel iedere keer schipperen met de capaciteit van Rijkswaterstaat. Daar zal ik u over informeren in de Kamerbrief; dat heb ik ook al bij de begroting gezegd. In het bestuurlijk overleg dat de staatssecretaris en ikzelf vorige week digitaal hadden, heb ik ook een oproep gedaan aan het Provinciefonds en het Gemeentefonds rondom stikstof en alle projecten. Dat betreft zowel de vaarwegen als ... Eigenlijk betreft het alle projecten waar Rijkswaterstaat en ProRail mee te maken hebben. Ik heb toen een beroep gedaan op bijvoorbeeld de gemeenten en de provincies: "Help ons daarin. Wij gaan prioriteren, want we kunnen niet alles in één keer doen. Dit is het afwegingskader dat wij presenteren en dat ik graag met de Kamer wil gaan delen, maar als er gemeenten en provincies zijn die bereid zijn om zelf ook capaciteit te leveren, helpt dat uiteraard wel om een project naar voren te halen." Het is iedere keer dus wel schipperen met de capaciteit van Rijkswaterstaat. Dat herken ik wel. Zo zie ik dan ook uw signaal. Laten we dat vooral met elkaar delen om inzichtelijk te maken welke keuzes we in dezen maken.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik wil de vraag van de heer De Groot wel ondersteunen. Als dat zo blijft, dus als je blijft schipperen, en als je dat op de wat langere termijn beziet — het is een langeretermijninvesteringskader — zou het dan niet goed zijn om eens te kijken of je de workload en de mensen die je daarvoor nodig hebt in een goed evenwicht kan brengen?

Minister **Visser**:

Ja, ik denk dat je eens goed moet kijken wat de workload zou moeten zijn, ook in het kader van de MIRT-spielregels. We hebben heel veel verkenningen lopen. Kun je het

allemaal wel aan, als je kijkt naar het financiële beslag en de capaciteit? Dat zijn allemaal vraagstukken die op tafel komen te liggen. Want als je weet dat je voorlopig geen budget hebt, dat er geen geld bij komt — ik heb u op uw verzoek deelgenoot gemaakt van de financiële problematiek bij IenW — dan weet je dat het sowieso, überhaupt, schipperen is met onze infrastructuur in Nederland: hoe zorgen we ervoor dat het veilig is en alles doorstroomt, dat je kunt blijven varen en kunt blijven rijden, in de trein, maar ook op de weg? Ik denk dat dat echt een punt is voor nieuwere MIRT-spelregels: hoe gaan wij met elkaar heldere keuzes maken? Dat is denk ik een van de vraagstukken. Lang was het beeld dat IenW een Mobiliteitsfonds had met oneindig veel geld, maar de geldpot is leeg. Dat betekent ook iets voor de bestuurders in Nederland: we zullen ook eens nee moeten zeggen. Daar zullen wij ook mee naar uw Kamer komen en dan zult u door diezelfde bestuurders belobbyd worden. Overigens begrijp ik dat, want het is terecht dat je opkomt voor je regio of voor je stad. Maar niet alles kan. Dat is denk ik de belangrijke boodschap.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het is geen gemakkelijke vraag die ik stel en ik heb er ook wel enig gevoel bij. Maar als die balans onevenwichtig blijft, dan ga je teleurstellingen krijgen bij bestuurders of de mensen die dat doen. De oproep is niet alleen gericht aan de minister of het kabinet in de zin van "doet u het maar", maar ook aan onszelf: laten we de komende tijd heel goed kijken of we er met elkaar evenwicht in kunnen brengen. Ik wacht graag het coalitieakkoord af, want daarin zullen we straks wellicht zien wat de opgave wordt. Misschien kunnen we dan kijken of we die balans iets meer in evenwicht kunnen brengen. Ik denk dat de vraag van de heer De Groot terecht is, want — dat geeft de minister ook aan — het is allemaal niet heel lekker in balans. Volgens mij ligt daar voor ons als politiek een opgave, om voor die balans te zorgen.

Minister **Visser**:

Zo zie ik uw oproep ook. Daarom zei ik: het vereist dat we bereid zijn om met elkaar te kijken naar de keuzes die voorliggen en die keuzes ook te maken. We kijken vijftien jaar vooruit, maar wellicht moet je gaan kijken naar de prioriteit. Op sommige momenten kan een andere prioriteitstelling nodig zijn, omdat je dan een andere capaciteit nodig hebt. Neem bijvoorbeeld de stikstofdiscussie. Als je weet dat daardoor nu heel veel projecten stilliggen omdat je niet de experts, de ecologen en dergelijke hebt, dan moet daar wellicht de eerste effort naartoe gaan om ervoor te zorgen dat de projecten die we met z'n allen al hebben vastgesteld en waartoe we met z'n allen al hebben besloten, kunnen gaan lopen als de toestemming voor vergunningverleningen weer rond is. Maar ja, dan moet je wel voorbereidingen treffen om die vergunning te krijgen. Op een gegeven moment wordt dat een beetje een kip-eidiscussie. In de MIRT-brief kom ik in ieder geval met een voorstel voor hoe we de prioritering voor bijvoorbeeld stikstof gaan doen en welke impact dat gaat hebben op projecten. Wellicht moeten we tegen bepaalde regio's zeggen: wij gaan nu mensen tijdelijk van dit project afhalen. Dat is geen leuke boodschap. Daar zult u dan waarschijnlijk ook op worden aangesproken. Daarom is het goed om met elkaar te delen dat dit de consequenties zijn en om in brede zin te kijken wat voor de toekomst de verhouding zal zijn tussen mensen, middelen en opdrachten, voor zowel ProRail als Rijkswaterstaat.

Voorzitter. Dan wil ik overgaan op de discussie over 30 kilometer per uur. Ik denk dat het goed is om vast te stellen dat er, naar aanleiding van uw motie, door het kennisplatform CROW een afwegingskader is opgesteld met heel veel gemeenten, waaronder de G4. Dat is ook vastgesteld. Dit afwegingskader wordt ook breed gedeeld, omdat het

gemeenten kan helpen met hoe je dit wilt gaan doen.

Gaat dan per direct morgen alles naar 30 kilometer per uur? Nee. U heeft volgens mij ook de oproep gezien, bijvoorbeeld van ov-bedrijven. Zij zeiden: ja wacht eens even; als je dit gaat doen, dan moet je goed kijken naar de consequenties en die moet je integraal beoordelen. Daar spelen hulpdiensten bijvoorbeeld een rol in. Die hebben ook al gewaarschuwd. Dat ziet u in het afwegingskader namelijk staan. Je kan naar 30 kilometerwegen gaan. Die zijn er nu ook. 70% van de wegen binnen de bebouwde kom zijn 30km/u-wegen. Binnen de G4 is dat 50%. Daar zie je dus ook een verschil in. Ik weet dat de G4 graag naar meer willen. Ik denk dat dit afwegingskader goede handvaten biedt om te kijken welke wegen daaronder vallen. Zij vragen er direct bij: wat betekent dat voor de aanrijdtijden van de hulpdiensten, voor het openbaar vervoer en voor de bussen? Zij vragen dat om ook dat op een goede manier af te wegen. Wat dit afwegingskader doet, is aan de ene kant gemeenten daarin ondersteunen. We zien daarbij echt een verschil tussen de G4 en de andere steden of gemeenten. Die afweging kunnen zij goed zelf hierop maken.

Het nieuwe hieraan is dat we graag een vervolgstap willen gaan zetten met de partijen die ook bij het afwegingskader betrokken waren. 30 kilometer per uur is eigenlijk een verblijfsfunctie in de wet- en regelgeving zoals we die nu hebben. De verblijfsfunctie is dus 30 kilometer en de verkeersfunctie is 50 kilometer. Wat wij met dit afwegingskader introduceren is dat je naar een systeem kan gaan waarbij 30 kilometer óók een verkeersfunctie kan gaan krijgen. Dat is wat dit afwegingskader doet, naast het bieden van concrete handvaten voor hoe je nou die afweging maakt hoe je naar 50 of 30 gaat. Het introduceert ten tweede dus eigenlijk een nieuwe categorie, waarbij dan in de wet zal worden verankerd dat bij 30 kilometerwegen ook een verkeersfunctie kan worden gecreëerd. Dat betekent iets voor de handhaving. Dat kan je dan ook op die manier gaan doen. De politie zal er anders geen toestemming voor geven.

Dat moet wel verder worden uitgewerkt, want dat betekent iets voor de weginrichtingen van dit soort wegen. Die moeten aan bepaalde eisen voldoen, want als een weg — de heer De Groot zei het al — uitnodigt, dus als die weg vrij is en er geen obstakels zijn, dan kan je zeggen dat je hier misschien zelfs 15 kilometer per uur mag. Je moet dus heel goed kijken hoe je de weg nou op een zodanige manier inricht dat die ook het gedrag uitlokt dat je op die plek wilt. Je moet het dus integraal beoordelen.

Dit afwegingskader is een startpunt om deze discussie op weg te helpen. Een. Het biedt handvaten, dus ik denk dat heel veel gemeenten er ook blij mee zijn. Twee. Er is ook de oproep van de G4 om te kijken wat je in die wet- en regelgeving kunt gaan doen. Dat zit hier dus ook aan vast, want hier is vervolgens de doorvertaling, waarvoor we ook weer CROW nodig hebben. Wat worden de nieuwe weginrichtingsprincipes en de richtlijnen voor gemeenten 30 kilometerwegen met een verkeersfunctie? Hoe moet je die dan voortaan gaan inrichten om daar invulling aan te gaan geven?

Voorzitter. Ik denk dat we op die manier invulling kunnen geven aan de verschillende oproepen die ik heb gehoord. Er was gisteren een oproep van de G4, maar vandaag ook van het ov-vervoer, de ambulancediensten en ook van andere gemeenten die zeggen: geef ons nou zelf de ruimte om tot deze afweging te komen. Daar kunnen we dus invulling aan gaan geven. Ik heb ook gezegd dat we over een jaar ... Want het kost wel even tijd om die richtlijnen voor die weginrichting gezamenlijk met elkaar te maken. Dat kost een jaar. Dan weten we in ieder geval dat we gemeenten meer kunnen

ondersteunen bij de vraag hoe je, als je de afweging maakt en een verkeersfunctie van 30 kilometer wilt, de bestaande wegen en de nieuwe wegen — wat mevrouw Hagen ook terecht zegt — dan moet inrichten. Want je wilt ervoor zorgen dat je het gedrag uitlokt dat je op die plekken wilt. Dat is het in algemene zin wat betreft 30 kilometer per uur.

Mevrouw Hagen en de heer De Groot hadden net een iets andere insteek wat betreft de 15 kilometer per uur. We hebben kennisplatform CROW gevraagd om de verkenning te starten of er bij gemeenten behoefte is om hier met nadere regels over te komen. Die verkenning gaat ook over nadere invulling van begrippen zoals "woonerf" en de 15 km/u-straten. Die zal in het voorjaar van 2022 worden afgerond. Ook hier is de vraag aan voorkant: wat is het probleem? Daarom beginnen we met een verkenning bij de gemeenten: ervaar je een probleem en, zo ja, welk? Vervolgens kan worden gekeken wat een oplossing is in plaats van direct naar een nieuw afwegingskader te stappen. Ook hier is echt de vraag of een nieuwe weginrichting op woonerven tot een zodanige problematiek leidt dat je zou moeten zeggen: we moeten daar een nieuwe afweging in gaan maken, nieuwe definities voor maken of nieuwe voorwaarden en richtlijnen voor stellen. In het voorjaar van 2022 weten we het antwoord op de vraag of er een probleem is. Zo ja, wat is dan het probleem? Dan kunnen we ook kijken wat een gerichte oplossing is. Dat zijn de stappen die we willen gaan zetten. Uiteraard zullen we in een volgend debat terugkomen op de stand van zaken en wat daar uit gekomen is.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik heb heel specifiek gevraagd of de minister al wat kan zeggen over de voor- en nadelen. Dat komt dan in het voorjaar. Ik doe wel een expliciete oproep. Ik gaf al aan dat de VVD er kritisch op is omdat we ook al de woonerven kennen. Daar is in principe ook een hele discussie geweest over de vraag of dat 15 kilometer per uur of 20 kilometer per uur is. Deze vraag komt ook uit de samenleving, omdat het gaat over straten zonder stoep. Dat is bijna weer een woonerf. Als je dat verder zou inrichten, is dat eigenlijk een woonerf. Er komt dus heel veel samen. Ik vraag de minister om dat mee te nemen bij die vraag, zodat we daar ook een goed antwoord op hebben.

Minister **Visser**:

Ja, maar het begint dus met de vraag: zien de gemeenten een probleem en, zo ja, welk probleem? Wat is vervolgens hun concrete behoefte? Willen ze bijvoorbeeld handvatten krijgen? Of moet het in wet- en regelgeving of misschien op een andere manier? Maar laten we eerst goed met elkaar het probleem definiëren voordat we met oplossingen komen. En wat betekent dat dan? Ik gaf net het voorbeeld aan de heer Alkaya over vergevingsgezinde fietspaden. Die leiden tot minder obstakels, maar dat kan ertoe leiden dat de inrichting dus anders is, waardoor alles gelijk is. Er is dus sprake van een samenhang der dingen. Ook hiervoor geldt: laten we kijken of we hier invulling aan kunnen geven. Dat waren de vragen die ik over de 30 kilometer per uur heb gehad.

Dan wil ik naar het LEV-kader. Daar zijn veel vragen over gesteld. Die begrijp ik ook. Ik vond dat de heer Stoffer het mooi samenvatte. We proberen hier het volgende te doen, mede naar aanleiding van het verschrikkelijke ongeval met de Stint. De OVV heeft ons er nadrukkelijk op gewezen dat we in Nederland te maken hebben met voertuigen waarbij je goed moet nadenken over de vraag of je ze toelaat op de openbare weg en, als je ze eenmaal hebt toegelaten, of je dan het systeem goed hebt ingericht om te blijven toetsen of ze nog wel veilig zijn. Dat is de basis geweest van het LEV-kader. Het gaat erom dat we kijken hoe we willen omgaan met de toelating tot de openbare weg

van voertuigen die erg de kenmerken hebben van fietsen, snorfietsen, bromfietsen en zo ongeveer alles wat te maken heeft met wat nu op het fietspad rijdt, al dan niet met een extra elektrische aansturing of op een wijze zoals dat gebeurt bij een bromfiets. We kijken hoe we daarmee om willen gaan. Het gaat erom dat we de verkeersveiligheid borgen. Maar tegelijk willen we ook innovatie toestaan, want je wilt ook zorgen dat er geïnnoveerd wordt en nieuwe vormen toestaan. Daarnaast moeten de regels proportioneel zijn, zoals ik u ook heb horen zeggen. Ook moeten ze in verhouding staan — dat is natuurlijk ons uitgangspunt — met wat er qua Europese regelgeving zal gaan gelden. Nu geldt voor dit soort voertuigen dat er geen Europese regelgeving voor is. Er moet worden voldaan aan de Machinerichtlijn. Dat is wat Europa zegt. Maar verkeersveiligheid is echt een nationale bevoegdheid, juist omdat landen zelf beter kunnen beoordelen wat de situatie in het land is en hoe men daarmee om wil gaan. Zo hebben we ook gekeken naar de discussie over aan de ene kant verkeersveiligheid en aan de andere kant innovatie, waarbij tegelijk wordt gekeken naar de vraag hoe zich dat tot Europese regelgeving verhoudt en of het proportioneel is wat wij vragen. Dat is een puzzel geworden, en uiteindelijk is dat geland in het LEV-kader zoals het nu voorligt.

Daar zitten nog een aantal open einden in. Een aantal van u heeft ook de dingen aangestipt die we de komende periode nog moeten uitwerken. Zo vroeg de heer Geurts naar e-steps die al verkocht zijn, die nog niet zijn toegelaten op de openbare weg. Hij vroeg hoe we daarmee willen omgaan. Er zijn überhaupt een aantal voertuigen die al wel zijn toegelaten op de weg, maar die onder een ander regime vallen. Dat wordt een overgangsregime. Dat zijn dingen die we nog niet hebben uitgewerkt, maar die we nog moeten uitwerken. Het gaat daarbij om de basisprincipes. We behandelen die voertuigen als fietsachtigen, zoals ik ze in mijn woorden noem, want we gaan ervan uit dat ze primair op het fietspad zullen rijden. Dat is ook de reden waarom we aanvullende eisen hebben gesteld aan bijvoorbeeld de breedte van bepaalde voertuigen. Als ze op de fietspaden gaan rijden, rijden ze daar onder meer samen met fietsen, dus ze moeten dan minder breed worden. Anders heb je totaal geen ruimte meer op het fietspad, zoals dat nu is ingericht. Met dat kader hebben we gewerkt. Dat is ook de reden waarom er bijvoorbeeld geen helmplicht of dat soort zaken gelden. We hebben heel erg het principe overgenomen dat we het zo veel mogelijk behandelen als iets wat op het fietspad rijdt, waarbij we ervan uit zijn gegaan dat het maximaal 25 kilometer per uur rijdt, zoals dat ook voor anderen geldt op het fietspad. Dat zijn de basisbeginselen van hoe het LEV-kader is opgesteld. Datgene waar we ervaring mee hebben — denk aan ervaring op het gebied van toelating en hoe fabrikanten ermee omgaan — en waarbij we echt kunnen vertrouwen op het systeem, zoals elektrische fietsen en dergelijke, valt in principe allemaal onder categorie 1b als het gewoon voor personen zelf is of voor een beperkt aantal mensen erbij.

Ten aanzien van e-steps is de RDW, die voor ons de toelating doet, zeer kritisch over alles wat er tot op heden is aangeboden door fabrikanten; dat heeft u ook in de brief kunnen lezen. De RDW zegt: het voldoet gewoon niet aan de eisen die we in Nederland primair aan de verkeersveiligheid stellen. Ik vind het belangrijk om de expertise die de RDW heeft te benutten; wij hebben de RDW als organisatie daarvoor aangewezen en zij hebben er ook ervaring mee. Men mag nu gewoon een aanvraag doen conform de regeling bijzondere bromfietsen. De RDW geeft duidelijk het signaal dat het tot op heden nog geen enkele aanvraag heeft ontvangen die voldoet aan de basisprincipes die we in Nederland hebben vastgesteld. Dat is de reden waarom e-steps nog niet zijn toegelaten op de openbare weg. Dat heeft dus niets met het LEV-kader te maken. Het heeft gewoon met de huidige wet- en regelgeving in Nederland te maken, waarin wordt

gezegd: als je de wet op wil, zijn er een aantal dingen die we van je willen weten. Als je daaraan niet voldoet, wordt het niet toegelaten op de openbare weg en kom je daar de weg dus niet mee op.

Dit was een lange inleiding om toch even te duiden wat de herkomst is en om te duiden waar sommige dilemma's voor ons zitten. Ik herken namelijk ook een paar oproepen van de Kamerleden, onder andere met betrekking tot de innovatiekracht. Die wil je namelijk ook stimuleren. We kijken er dus ook met die blik naar. Ik wil nog ingaan op de specifieke vragen die daarover zijn gesteld.

De voorzitter:

Zou u dan misschien willen beginnen met de vragen van de heer Stoffer als dat mogelijk is? Hij moet namelijk zo nog even naar het plenaire debat.

De heer Stoffer (SGP):

Ik kom daarna wel weer terug, voorzitter, tenminste, als het hier nog niet klaar is.

De voorzitter:

Dat mag natuurlijk.

Minister Visser:

De heer Stoffer had een paar hele specifieke vragen. Tenminste, ik heb die vragen genoteerd, maar wellicht zie ik het verkeerd. De heer Stoffer had gevraagd naar de persoonlijke aansprakelijkheidsverzekering, bijvoorbeeld voor de elektrische fiets. Voor alle gemotoriseerde voertuigen, dus ook voor voertuigen die nu al onder de regeling bijzondere bromfietsen vallen, zoals de bso-bus en de segway, geldt de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Die is er natuurlijk vooral voor bedoeld dat de schade die je aan derden toebrengt, naast de schade die je aan jezelf toebrengt, gedekt is. Voor fietsen en voor elektrische fietsen is dus ooit een uitzondering gemaakt. Omdat de voertuigen die straks onder het LEV-kader zullen vallen allemaal relatief nieuwe voertuigen zijn — daarom begon ik net met een wat langere introductie — waar we vrij weinig ervaring mee hebben, is hiervoor gekozen. We hebben er bijvoorbeeld weinig ervaring mee hoe ze werken in de praktijk, wat mogelijke ongevallen zijn, wat de risico's zijn en hoe mensen erop reageren. Soms zijn het ook hele zware voertuigen. Daarom is er een onderscheid gemaakt in het aantal kilogram. We gaan nog kijken of dat er niet toe leidt dat mensen bewust onder bepaalde kilogrameisen blijven, waardoor het niet veiliger wordt. Dat is een zoektocht die we te starten. We hebben dus hiervoor gekozen, omdat we ons vooral zorgen maakten over de schade aan derden. We weten nu zeker dat als je deze verzekering hebt afgesloten, die verzekering de schade ook dekt. Dat is dus de reden: het gebrek aan ervaring op dit punt. Dat is natuurlijk anders dan een land waar op dit moment 1 miljoen fietsen en ik meen 1,5 miljoen elektrische fietsen zijn. Daar hebben we wel ervaring mee. Daarom hebben daarvoor bewust deze uitzondering gemaakt.

Dan de helmplicht. Daar vroeg de heer Stoffer ook naar. Er is gekeken of je die helmplicht niet kunt invoeren "in plaats van", dus om in plaats naar technische eisen naar eisen voor de gebruiker te kijken. Zoals u weet, draagt een helm niet bij aan het voorkomen van een ongeval, maar zorgt die er wel voor dat je zelf minder schade oploopt. Op basis van beperkte data — dat is echt nog een kwetsbaarheid in alle uitspraken die je nu kunt doen over de verkeersveiligheid van de e-step — zien we dat bij ongevallen met de e-step hoofdletsel vaker voorkomt en dat het risico afneemt als je

de e-step vaker gebruikt. Dat zijn de ervaringscijfers, maar die zijn zeer beperkt. Dat maakt dat je geen harde uitspraken kunt doen.

De helmplicht geldt niet voor iets als de segway. In andere Europese landen is deze plicht er ook niet. We willen wel inzetten op het stimuleren van het gebruik van de helm, zoals u heeft kunnen lezen. Dan is het gewoon de keuzevrijheid die er is. Wij kiezen er nu niet voor, ook vanuit het perspectief om het zo veel mogelijk te behandelen als een fietsachtige, op het fietspad. We zetten in op stimulering dat mensen een helm gaan gebruiken en we zullen dit blijven monitoren. Als uit allerlei ongevallencijfers blijkt dat dit een belangrijk item is, dan kom ik zeker bij u terug om dat te zeggen, of u doet dat bij mij. Dan is dat een van de punten die we op tafel zullen leggen. Hier geldt dus echt dat we meer ervaring moeten opdoen. Dan moeten we wel een e-stepaanvraag hebben die voldoet aan alle eisen die je daaraan kan stellen qua verkeersveiligheid.

De heer Stoffer vroeg ook naar verlichting, met name bij fluorescerende, niet-gele hesjes. Dit is een van de punten die uit de risico-inventarisatie zijn voortgekomen. Om die reden kijken we wat we hiermee kunnen doen. Dit is inderdaad een van de punten die nog niet zijn opgelost. Wellicht wordt uw suggestie wat je anders zou kunnen doen, daarin ook meegenomen.

Volgens mij waren dat de vragen van de heer Stoffer. Zo niet, dan hoor ik dat wel. Ik zie dat de heer Stoffer nee schudt.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, dat was het wel ongeveer. Er was ook nog iets over functionele eisen en technische richtlijnen, maar dat komt dadelijk, denk ik.

Minister **Visser**:

Ja. Mevrouw Hagen vroeg naar ruimte voor innovatie. Ik heb u meegenomen in dat dilemma. Dat heeft u ook kunnen zien in de meegestuurd vier rapporten van verschillende experts. Zij wijzen erop dat je heel goed moet kijken naar hoe je die verhouding doet. Naast de technische en functionele eisen hebben we gekeken hoe we dat gaan vertalen in alternative means of compliance, zoals dat wordt genoemd met een niet-Nederlandse term. De RDW zou zich daar meer op moeten richten, zodat je niet de technische eisen aan de voorkant centraal stelt. Functionele eisen zijn ook niet altijd een oplossing, hebben we gemerkt, want die geven ook heel veel ruimte voor interpretatie. We kijken of we een middenweg kunnen vinden, door te zeggen: dit zijn de eisen; toon aan dat je daar invulling aan kunt geven. Dan heb je de technische en functionele eisen en dan laat je de ruimte aan de markt om daar op een andere manier invulling aan te geven. Dan kunnen we via de goedkeuring vooraf ook kijken of dat werkt. Wat we wel zien, dat valt echt op in deze markt, is dat er weinig ervaring is met hoe je daarmee omgaat en hoe je daar invulling aan kunt geven. Ik denk dat de markt zelf nog moet gaan groeien naar volwassenheid, hoe je dat op een goede manier doet, net als de RDW, uiteraard. Dat is ook een zoektocht hoe ze dat doen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik houd altijd wel van een discussie over functionele, technische of essentiële eisen. Daar zijn we nu middenin beland in dit debat. Dat is an sich al een hele moeilijke discussie. Volgens de minister is er weinig ervaring mee, maar in mijn bijdrage noemde ik de anderhalf miljoen steps die inmiddels in Europa op de weg zijn. Daar zit best wel wat ervaring. Collega Hagen had het over de ervaringen in Duitsland. Duitsland is ook

niet het makkelijkste land om iets op de weg te krijgen. Er zijn nog geen aanvragen geweest bij de RDW. En toch stellen wij andere eisen, vaak heel erg begrijpelijk vanuit het verleden en het ongeval met de Stint, dat ik toch maar noem, met het uitgangspunt verkeersveiligheid. Ik ben toch wel zoekende naar hoe het kan dat Nederland strengere, andersoortige eisen wil stellen, op andere manieren, die wellicht begrijpelijk zijn met het oog op verkeersveiligheid. Waar zit 'm dat in? Daar ging mijn vraag uiteindelijk over. Wat voegt dit extra toe om de verkeersveiligheid in Nederland te vergroten?

Minister **Visser**:

Ons LEV-kader is bijvoorbeeld veel breder dan dat van Duitsland. Duitsland heeft eigenlijk alleen categorie 1b onder een regime gebracht en alle andere niet, dus daar geldt niks voor. In Nederland hebben we heel veel verschillende soorten voertuigen. Een paar sprekers hebben de drukte op het fietspad genoemd. Met het LEV-kader proberen we aan de voorkant juist eenduidigheid te geven aan mensen. We redeneren ook vanuit verschillende perspectieven. Aan de ene kant wil je fabrikanten uitdagen en innovatie toestaan. Daarbij is de zoektocht hoe je zorgt dat zij kunnen aantonen dat zij de veiligheidseisen die we stellen ook op een andere manier kunnen invullen. Dat is één. Ten tweede wil je eenduidigheid voor de gebruiker, die gewoon wil weten of hij op het fietspad moet of niet en of hij een verzekering moet afsluiten. Dat is wat je wil.

In Nederland hebben we wel ervaring met drukte op het fietspad; heel veel gebruikers. Uit alle onderzoeken naar verkeersveiligheid blijkt: hoe zwaarder het voertuig op het fietspad, hoe meer kans er is op schade aan jezelf, maar vooral ook aan een ander. Om die reden hebben we voor deze verschillende categorieën gekozen. Het uitgangspunt is: zo veel mogelijk op het fietspad. Je wil flexibiliteit maar ook verduurzaming. Mevrouw Hagen vroeg daar ook naar. Je wil dat dit soort voertuigen wel een plaats krijgen.

We hebben inderdaad gekeken naar Duitsland en andere Europese landen. Je ziet dat heel veel landen òf geen kader hebben òf maar een beperkt deel van dat kader hebben gereguleerd. Wat we hebben kunnen overnemen van Duitsland, hebben we ook zo veel mogelijk overgenomen. Je ziet ook dat Parijs weer strengere regels aan het invoeren is voor de e-steps en in Oslo idem dito. Dat is het beeld, maar dat verandert ook. Je ziet dat ieder land hiermee worstelt. Dan hebben ze het toegelaten, maar dan zien ze een gebruik ontstaan dat ze niet zo prettig vinden, dus dan is de vraag hoe je daarmee omgaat.

De reden om hiervoor te kiezen is dat wij een regeling voor bijzondere bromfietsen hebben. We proberen met deze regeling en het LEV-kader aan de voorkant zo veel mogelijk duidelijkheid te geven aan innovatieve fabrikanten, zodat zij weten dat we het gaan behandelen als een fietsachtige. Dat is al een belangrijk gegeven, met uiteraard ook ruimte voor maatwerk. Bij de G4 waar mevrouw Hagen naar vroeg, is het echt anders; dat weten we nu. Hoe gaan we om met steden die het niet allemaal op het fietspad willen, maar die meer maatwerk willen?

Om die reden hebben we het zo gedaan en ook breder opgepakt dan zoals in Duitsland, waar ze zich alleen op de lichte persoonlijke voertuigen hebben gericht. Uiteraard geldt dat wij deze regels verder gaan uitwerken. We komen daarop terug bij uw Kamer. We moeten de technische eisen nog goed uitwerken. We gaan dit ook ter notificatie aan de Europese Commissie melden. Als zij vindt dat wij niet voldoen aan de Europese regels, dan krijgen we dat wel te horen. Wij denken dat het voldoet. Een en ander moet nog worden uitgewerkt, maar op die manier is het proces ingericht.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik denk dat wij met recht en trots kunnen zeggen dat Nederland bij uitstek hét fietsland is. Dat biedt heel veel potentie voor alle verschillende nieuwe fietsen die nog ontwikkeld worden en op de markt komen. Mijn vraag was of we de innovatie na een halfjaar kunnen evalueren, zodat we dan kunnen zeggen: we komen prachtige nieuwe soorten fietsen tegen, laten we die alsjeblieft toestaan.

Minister **Visser**:

We hebben nu twee jaar genomen om voldoende ervaring te kunnen opdoen. We streven ernaar om het in 2023 in werking te laten treden. Dat is ambitieus, als ik kijk naar wat er nog allemaal moet gebeuren en uitgewerkt moet worden, maar de inzet is om dat op die manier te doen. Tot die tijd geldt dus de regeling bijzondere bromfietsen. Die twee jaar hebben we gekozen om voldoende cijfers te kunnen krijgen. Als we eerder iets kunnen zeggen, ben ik uiteraard bereid om daarnaar te kijken. Onze inzet is twee jaar, maar laten we de discussie of het een, twee of drie jaar wordt, voeren als we de nadere regelgeving in de komende periode hebben uitgewerkt. Ik denk dat het wel belangrijk is om een evaluatie te doen als je voldoende ervaringscijfers hebt. Ik vraag me af of dat na een jaar voldoende is. Het is geen onwil, maar ik zit hardop met u mee te denken. We gaan natuurlijk wel jaarlijks monitoren, om te kijken of we moeten bijsturen of op een andere manier iets moeten doen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik zeg het eigenlijk vooral omdat deze ontwikkeling nu al op gang is gebracht, dus de kans heel groot is dat de markt met nieuwe en misschien wel veiligere fietsen komt tegen de tijd dat we het hebben ingevoerd. Daarom ook de vraag of we dat niet na een jaar kunnen evalueren, juist omdat die markt dan verder is en er misschien meerdere duurzamere fietsen zijn, voor stadscoeriers en andere fietsenden. Vandaar mijn vraag. Het maakt mij niet zoveel uit of dat voortkomt uit een jaar monitoren of evalueren, het gaat er vooral om ruim baan te geven voor die innovatie.

Minister **Visser**:

De daadwerkelijke invulling zullen we bij de wet- en regelgeving doen. Dat is echt het beleidskader dat we nu gaan uitwerken. Ik zal uw suggestie daarin meenemen. Eigenlijk is de achtergrond van uw vraag dat de ontwikkelingen snel gaan en dat u wilt voorkomen dat we kansen missen; kijken wat dat dan betekent. Nu gaan we uit van twee jaar, vanuit het perspectief dat we voldoende informatie willen hebben om echt goede uitspraken te kunnen doen over verkeersveiligheid en innovaties. Maar ik stel voor dat we de definitieve keuze maken als de wet- en regelgeving voorligt. Dan kunt u het ook in totaliteit bezien, inclusief de zorg of we niet de boot missen als we twee jaar wachten. Zo zie ik deze oproep. Ik ga nu uit van twee jaar voor de cijfers die nodig zijn om een uitspraak te kunnen doen, maar ik zal de oproep van mevrouw Hagen meenemen en uitwerken hoe we daar invulling aan kunnen geven. Uw definitieve oordeel kunt u dan geven bij de wet- en regelgeving, waarin een evaluatiebepaling zal worden opgenomen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat u nog een vraag heeft, meneer De Groot, maar in principe heeft u in eerste termijn vier vragen en u zit al op vijf. Daarom gaf ik u niet het woord. U heeft straks nog de tweede termijn. Ik vraag de minister om verder te gaan.

Minister Visser:

Ja, voorzitter. De heer De Groot vroeg: hoe zit het met de andere landen? Helaas is er nog geen Europees kader. We hebben natuurlijk ook eerst gekeken naar andere landen en of er binnenkort in Europa iets te verwachten is. Zoals ik zei hebben we nu de regeling voor bijzondere bromfietsen als kader. Wij zien de aanvragen. Het is dus geen beletsel om een aanvraag te doen, alleen, heel veel fabrikanten komen er nu niet doorheen. Er lopen op dit moment drie aanvragen, dus wellicht komt daar wel iets uit.

De heer De Groot had ook vragen over de spiegel en het kenteken. Hij noemde een aantal voorbeelden en vroeg waarom dat nou nodig is. Deze regels voor categorie 1b, in het kader van de verkeersveiligheid, zijn er gekomen op voordracht van de RDW. Zij hebben gekeken naar: wat is het voertuig, waarbij het gaat om het houden van balans. Waarom is die spiegel nodig? Omdat je dan niet achteruit hoeft te kijken, waardoor je je balans kunt verliezen. Het is belangrijk dat je twee handen aan het stuur hebt, om te voorkomen dat je op die manier richting moet aangeven, juist omdat het een ander voertuig is dan de fiets. Het is wel een fietsachtige, maar er zijn andere perspectieven qua balans en het reageert ook anders. Om die reden is daarvoor gekozen. Bij het kenteken is dat: om het te onderscheiden van niet op de weg toegelaten voertuigen. Het helpt ook bij diefstal en het kan gaan helpen bij ongevalsregistratie. Om die redenen is er in het voorliggende voorstel gekozen voor een kenteken.

Dan was er nog de vraag van de heer Alkaya of iemand anders of het in strijd is met Europa, maar daar was ik al op ingegaan. Ik geloof dat het een vraag was van de heer De Groot. Niet van mevrouw Hagen, want anders had zij haar hand wel opgestoken.

Mevrouw Hagen had ook een vraag over hoe snel de e-bike zonder trappen gaat op het fietspad. In principe geldt op het fietspad een maximumsnelheid waar voertuigen zich aan dienen te houden en waar we het fietspad ook op hebben ingericht. Het LEV-kader is juist bedoeld om het op die manier in te passen op het fietspad, zodat je ook fietsachtig gedrag voor elkaar kunt krijgen. We kijken hoe we maatwerk kunnen verlenen. Dat was ook een vraag van mevrouw Hagen. Niet allemaal op het fietspad, in gebieden waar het te druk is, met te veel mensen, of waar het gewoon niet gaat passen, ondanks alle regels die we nu willen invoeren voor de breedte van voertuigen. Dan kom je op de koppeling met 30 kilometerwegen, bijvoorbeeld. Hoe ga je dat dan inrichten? Daar zit de samenhang met deze discussie. Die moeten we echt de komende periode gaan voeren met de steden, om te kijken hoe we die gaan ondersteunen. Welke spelregels geven we landelijk af en welke afweging kunnen gemeenten zelf maken? Bij de dingen die we de komende periode nog moeten gaan uitwerken zit zeker het punt om invulling te geven aan maatwerk.

De voorzitter:

Ja, u krijgt ook een vijfde.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Exact. Het gaat erom dat we niet alle voertuigen een eigen strook kunnen geven. Dat zou een hoop oplossen, maar dat kan gewoon niet. Mijn vraag was als volgt. In België hebben ze de fietsstraat als juridische vorm, waardoor je heel veel regels standaard aan zo'n fietsstraat toedicht en fietsers voorrang hebben. Dat zou kunnen helpen bij de vraag over welk deel van de weg, want het is heel onoverzichtelijk als het wel mag bij een 50 kilometerweg en dan weer niet. Maar goed, we kennen het. Om mee te denken in die lijn is dit een optie, waarbij je het juist wat vrijer laat, maar wel

voorrang geeft aan de kwetsbare voertuigen.

Minister Visser:

We gaan ernaar kijken. De suggestie van mevrouw Hagen is genoteerd. U ziet ook in het LEV-kader dat de bso-bus maar 17 km/u kan, en dan moet je hard trappen. Ik noemde het voorbeeld van minister Grapperhaus en dat was geeneens een bso-bus. Dat geeft aan dat je sommige dingen op het fietspad wil houden. We gaan ernaar kijken. Daarom die koppeling met de inrichting van de 30km/u-weg. Bij de keus die je daarin maakt en de richtlijn die je daarbij gaat afspreken, kan het helpen als je kijkt naar hoe je omgaat met drukte op het fietspad en hoe je zorgt dat voertuigen naast elkaar kunnen rijden.

Voorzitter. Mevrouw Hagen vroeg ook naar de snelle bezorgdiensten of de flitsbezorgers, zoals dat heet. Wij zijn hierover in gesprek met de G4, om te kijken welke maatregelen er kunnen worden ingezet. TeamAlert, gericht op jongeren, is ook in gesprek met gemeenten en de organisatie Thuisbezorgd, om te kijken hoe we de voornamelijk jonge mensen die dit doen — of zowel de werkgever als de jongeren — meer inzicht geven in gedrag, door data en kennis met ze te delen, zodat het bewustzijn ervan toeneemt. Dat is ook belangrijk, denk ik, niet alleen voor degene die het doet, maar ook om de werkgever aan te spreken op wat de voordelen maar ook wat de nadelen zijn. In Amsterdam lopen een aantal pilots met logistieke bedrijven. Om geen reclame te maken zal ik er een paar noemen: Albert Heijn en Jumbo. De bedoeling is om te kijken hoe je kunt samenwerken, ook met een logistieke dienstverlener als Simon Loos. Hoe kunnen we de lopende pilots anders inrichten, om te voorkomen dat die problematiek alleen maar groter wordt? Wat is de problematiek? Hoe groot is die? Wat zijn dan goede interventiemogelijkheden vanuit verschillende perspectieven, zoals de logistieke dienstverlening, de opdrachtgever en de weggebruiker?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het ministerie van IenW gaat ook onderzoek doen naar de risico's en de potentie van LEV-voertuigen voor de stedelijke distributie. Dat is een van de witte vlekken die we nu hebben, maar u zei ook dat ze ook kansen bieden. Daarom vragen we het KiM ook om te kijken naar die kansen bij stedelijke distributie als ook naar de risico's die dat met zich meebrengt. Wij verwachten dit onderzoek, dat net is gestart, na de zomer van 2022.

Er was toch nog een vraag van de heer Stoffer over de omkeuring als het gaat om de helmplicht van snorfietsen, de bromfiets en de RDW. Ik heb aan de RDW gevraagd om een uitvoeringstoets te doen, om te kijken hoe we dat proces kunnen versnellen, ook naar aanleiding van de beantwoording van uw vragen. De RDW toetst daarbij ook of de sector zelf kan worden ingeschakeld, zoals u voorstelde om te doen. In het voorjaar van 2022 verwachten we dat. Dan zullen we mensen er in de communicatie op kunnen wijzen. Ik hoop dus dat dat tot een positieve uitkomst leidt. Overigens hoeven eigenaren niet te wachten met het ombouwen ervan. In principe heeft uw Kamer dit besluit genomen. Het gaat nu vooral om de vraag welke helm beschikbaar is. Daarover is ook een debat met de Kamer geweest. In principe geldt dat zij gewoon op een snorfiets kunnen blijven rijden, ook als die is omgebouwd, of doordat die is omgebouwd, los van de helmplicht. We nemen dit aspect ook mee in de uitvoeringstoets van de RDW.

De heer Geurts had twijfels over het toelaten van LEV's zonder stuur in categorie 1c. Die zorgen delen wij. Dat was ook de reden om te kijken of een nieuwe 1c-categorie zinvol is. Verkeersveiligheid blijft daarbij het uitgangspunt. Wij hebben aan experts gevraagd

om te kijken hoe je met deze categorie zou moeten omgaan, of er überhaupt eisen te stellen zijn aan de bestuurder en aan het voertuig, als je zou besluiten om ze toe te laten tot de openbare weg. Dit is ook een punt dat we de komende periode gaan uitwerken. Die zorgen die u uitsprak, waren ook een reden om dit verder uit te werken, om te kijken hoe we hiermee om willen gaan.

De heer De Groot en de heer Alkaya vroegen naar het verschil in benadering bij de e-bike en de e-step, ook in verschillende landen. Belangrijk is waar we vandaan komen, zoals ik zei in mijn inleiding, namelijk het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, dat we strenger moeten zijn bij de toelating, juist vanwege de verkeersveiligheid, die je goed moet borgen. In het debat met uw Kamer is ook steeds gesproken over de toelating door de experts, want die hebben verstand van technische en functionele eisen. Het is belangrijk om dat daar te laten en om de RDW daartoe aan te wijzen. Dat betekent dat dit soort voertuigen alleen bij een positief oordeel van de RDW, gehoord hebbende de SWOV, bijvoorbeeld, worden toegelaten.

De ervaringen tot op heden hebben laten zien dat de RDW echt twijfels heeft over hoe de verkeersveiligheid is geborgd bij al die aanvragen die ze tot op heden hebben gezien; dat staat ook in de brief die bij de stukken is meegestuurd. Er zijn nu drie nieuwe aanvragen. Wellicht zijn die deze keer wel goed; een nieuwe markt, nieuwe spelers. Aan alle kanten moeten we aan elkaar wennen, zoals ik zei in reactie op mevrouw Hagen, en zorgen dat we beter geëquipeerd zijn. De goedkeuring die wij doen, is ook in lijn met hoe we het binnen Europa hebben geregeld.

Ik begon met de e-bikes. We hebben 21 miljoen fietsen in Nederland en heel veel ervaring. We weten wat dat doet, ook bij de e-bikes. Het zijn echt wel andere voertuigen dan de e-steps, waar heel weinig ervaring mee is, en dan andere nieuwe voertuigen, ook in andere Europese landen. De ervaring speelt daarin mee, maar ook het feit dat het een andere balans vraagt van de gebruiker zelf. Er is gewoon heel weinig ervaring op de weg, maar ook met de voertuigeisen. Tot op heden is er nog geen door de eisen gekomen. Dat we dat verschil maken, zit echt in de verkeersveiligheidshoek.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik begrijp wat de minister zegt. Ik begrijp ook maar al te goed dat wij een nationaal trauma hebben met de Stint en dat wij dus heel strak zitten op die technische eisen. Dat de RDW een goede club is die daar heel streng op toetst, steun ik ook helemaal. Ik heb minder begrip voor het verschil bij de kentekenplicht of hoe je met de verzekering omgaat, als het gaat om de e-bike en de e-step. Voor mijn gevoel moet dat minimaal hetzelfde zijn. De e-bike is waarschijnlijk nog gevaarlijker, omdat je daar een stuk sneller mee kan. Daarom snap ik dat verschil niet, wel bij die technische aspecten, maar niet bij die andere aspecten. Wat mij betreft zou dat deelmobiliteit kunnen belemmeren. Ik zou het liefst willen dat we ook in Nederland meer een cultuur van deelmobiliteit krijgen dan we nu hebben. Dat kan met fietsen, dat zie je heel veel. Dat kan met elektrische fietsen, maar dat kan ook met die e-steps. Voor mij is het heel logisch om er één lijn in te trekken, als je kijkt naar aspecten als de kentekenplicht en verzekering. Is de minister dat met mij eens? Over de technische aspecten ben ik het volledig eens met wat zij heeft gezegd.

Minister **Visser**:

We hanteren in principe één lijn met verzekeringen; we hebben alleen de fiets en de e-fiets van die ene lijn uitgezonderd. In principe geldt daarbij dus gewoon de

verzekeringsplicht. We hebben daar juist voor gekozen omdat we het belangrijk vinden dat mensen fietsen. Welke schade je daarmee in het verkeer ook hebt, we schatten in dat die zeer beperkt is, en de verzekering heb je vooral nodig omdat schade aan derden is toegebracht. Dat is de afweging die we in het verleden met elkaar hebben gemaakt. Daar sta ik nog steeds achter, want ik vind het belangrijk dat mensen blijven fietsen. Dat is ook gezond. Dat brengt een ander aspect met zich mee als het gaat om verkeersveiligheid. Daar wees u ook op in uw bijdrage. Dat zie je ook. We maken ook meer kilometers met de e-fiets. Aan de ene kant is dat ook weer positief. Het is precies wat u zei: hoe ga je het vervoer nou inrichten? Want we willen dat meer mensen gebruikmaken van de fiets. De lijn is in principe dat je een verzekering hebt omdat je schade kunt toebrengen aan derden. De schade aan derden schatten we bij het gebruik van de fiets en de e-fiets stukken lager in. Om die reden zijn al die verplichtingen rondom de verzekering er niet. Ik sta daar nog steeds achter. Dat is het verschil.

U zegt dat het bij de e-step bijna hetzelfde is. De ervaring is dat de aanvragen tot op heden niet zijn goedgekeurd. Dat laat zien dat e-steps niet voldoen aan de basisprincipes voor verkeersveiligheid die wij in Nederland hanteren. Dat is een. Twee is dat wij wél zien dat het iets anders vraagt van de balans die de bestuurder op zo'n voertuig moet hebben. We zien dat daar weinig ervaring mee is en dat er ook weinig ervaring mee op de weg is. Dat is logisch, want e-steps zijn in ieder geval in Nederland niet toegestaan op de openbare weg. Om die reden organiseren wij het op dit moment zo. Als bij de evaluatie een jaar na de inwerkingtreding van de wet — stel je voor dat we het voorstel van mevrouw Hagen overnemen — blijkt dat we dat helemaal verkeerd hebben gezien, dan hebben we met elkaar een andere discussie, maar nu wijzen alle cijfers en alle informatie die wij hebben erop dat we ze vanuit het perspectief van verkeersveiligheid op dit moment anders moeten behandelen. Er zijn gewoon onvoldoende ervaringsgegevens en een fiets is echt iets anders dan een e-step.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Hier zet ik toch wel vraagtekens bij. Ik heb de getallen genoemd. Verkeersongevallen met een fiets komen het meeste voor. Een aanzienlijk deel van ongevallen met de dood tot gevolg zijn helaas ongevallen met een e-fiets, een elektrische fiets. In 2020 waren er 74 gevallen. Bij de e-step is dat gissen. De minister zegt dat we daar geen ervaring mee hebben. Dat snap ik, maar die ervaring bouw je op deze manier ook niet op, terwijl je aan de andere kant steeds meer ervaart dat fietsen met een elektrische fiets wel erg gevaarlijk kan zijn. In mijn eigen bijdrage heb ik gezegd dat de fietsinfrastructuur moet worden verbeterd. Als ik dit zo hoor van de minister, dan lijkt het erop dat de ongevallen met de elektrische fiets afnemen, maar dat is natuurlijk niet zo. Dat is juist het deel waar we volgens mij aandacht voor moeten hebben. Op dat deel nemen de ongevallen toe. En daarom snap ik het verschil niet. En daarom snap ik de argumentatie van de minister ook niet.

Minister Visser:

Dat heb ik ook helemaal niet gezegd, voorzitter, dus toch terug naar de heer Alkaya. Ze zijn nog niet toegelaten op de openbaar weg. Waarom niet? Omdat ze niet voldoen aan de eisen die wij stellen op het gebied van veiligheid.

De heer Alkaya (SP):

Maar daar gaat het toch niet om?

Minister Visser:

Daar gaat het wel om. De heer Alkaya vraagt naar voertuigen die hij graag op de openbare weg wil hebben. Mijn basisprincipe is dat ik ze pas op de openbare weg toesta als ze de toets van de RDW kunnen doorstaan. Dat is punt een. Dat is wel relevant.

De heer Alkaya (SP):

De minister is vragen aan het beantwoorden die ik niet heb gesteld.

De voorzitter:

Meneer Alkaya, laat eerst de minister even uitspreken. Daarna krijgt u van mij het woord. De minister.

Minister Visser:

Ik reageer op u, want u zegt dat u mijn redenering niet snapt. Ik probeer u mee te nemen in de afweging die wij maken. De eerste en de meest basale betreft de toelating op de weg. Ik heb u gezegd dat zij moeten voldoen aan de regeling die wij nu hebben voor bijzondere bromfietsen. Op het gebied van de verkeersveiligheid gelden daarbij een paar eisen. Tot op heden is geen enkele aanvraag door die toets gekomen. Ik probeer u mee te nemen, meneer Alkaya, want u zegt dat er weinig ervaring mee is en dat ik het daarom niet wil toestaan, maar dit is de reden waarom daar weinig ervaring mee is. Dan het tweede. Ik heb juist gezegd dat ik het belangrijk vind dat mensen meer fietsen. Ik ben er juist blij mee dat mensen meer fietsen. Ik ben er blij mee dat e-bikes meer mogelijkheden bieden, vooral voor mensen die wat ouder zijn, om grote afstanden af te leggen met de fiets. Dat zie je ook. Gelukkig maar, zou ik zeggen. Helaas leidt dat er inderdaad wel toe dat het aantal gewonden en het aantal doden door ongevallen met de fiets sowieso — dat geldt niet alleen voor de e-bikes — toeneemt. Ik zeg niet dat dat minder wordt en ik bagatelliseer dat ook niet, integendeel zelfs. Je ziet dat aan de ene kant gezondheidswinst ontstaat doordat meer gebruik wordt gemaakt van de fiets en mensen bijvoorbeeld met de e-bike langere afstanden afleggen. Je moet de ongevallen dus altijd zien in relatie tot de afstanden die mensen daarmee afleggen. Het punt is wel dat er verschil is tussen de e-step en bijvoorbeeld de fiets en de e-fiets; dat zijn echt andere voertuigen.

De heer Alkaya mag het met mij oneens zijn, maar de experts zeggen dat het om een andere balanshouding vraagt. Het is een ander voertuig en je moet het anders gebruiken. Dat vraagt om het stellen van andere eisen aan zowel het voertuig als de gebruiker. Dat is de reden waarom aanvullende eisen zijn gesteld. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is gezegd dat het een ander iets is. Als nu blijkt — en dat kan misschien wel op de hele korte termijn zijn — dat de e-step wel voldoet aan de eisen die we met elkaar hebben gesteld aan de gebruiker en de toelating op de weg, en als het allemaal wel verkeersveilig is, dan hebben we een ander perspectief, maar ongelukken sluit ik daarmee niet uit. Dat zei u zelf ook terecht: je kan geen ongelukken uitsluiten. Maar uit de informatie die we op dit moment hebben en die u allemaal heeft kunnen lezen, blijkt dat een e-step, ook voor de gebruiker, echt iets anders is dan een e-bike. Ik betreur ook alle ongevallen met de e-bike. Ik zou graag willen dat van de aanvragen die er nu liggen, er eentje wordt toegelaten. Ik hoop het, want dan kunnen we ervaring gaan opdoen en kijken of de aannames die we hebben ten aanzien van de bestuurder en het gebruik daarvan, kloppen. Eerlijk gezegd, denk ik dat we het meer met elkaar eens zijn dan nu lijkt. De heer Alkaya en ik willen, denk ik, hetzelfde, namelijk

zorgen dat we meer mobiliteit kunnen faciliteren voor mensen die niet afhankelijk zijn van een auto en dat mensen op ieder moment op een fiets, of straks wellicht op een e-step, kunnen stappen om ergens naartoe te gaan.

De voorzitter:

Daar gaan we dan nu achter komen. De heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

We zijn het helemaal eens over het hele eerste deel van het betoog van de minister. Daar ben ik zelf ook mee begonnen. De minister doet alsof we het op dat punt oneens zijn, maar dat is niet zo. Ik vind ook dat ze technisch veilig moeten zijn, dat de RDW daarover gaat en dat we dat niet hier moeten beslissen. Dat er tot nu toe geen eentje doorheen is gekomen, is misschien wel goed, want dat legt de lat bij de technische eisen heel hoog. Daarnaast zijn er een aantal eisen waar de minister wel over gaat en die deelmobiliteit kunnen belemmeren: hoe ga je om met de verzekeringen, hoe ga je om met de kentekens? En dan zie ik een verschil ontstaan tussen de e-bike en de e-step dat ik niet kan verklaren. Als ik het antwoord van de minister zo goed samenvat, dan zegt ze: we weten wat we aan de e-bike hebben; die is ook onveilig en je ziet dat ongevallen daarmee toenemen, maar weten we in ieder geval hoe we daarmee moeten omgaan; bij de elektrische step is dat nog niet zo. Mijn concrete vraag aan de minister is dan de volgende. Wil zij bij de niet-technische eisen — ik noem even twee heel specifieke, namelijk het kenteken en de verzekering, en in de toekomst wellicht een helmplicht — rekening houden met de voordelen van deelmobiliteit, zodat we die door dat soort eisen in de praktijk niet onmogelijk maken? Want die deelmobiliteit is wel iets wat we zouden toejuichen, juist in de grote steden, om de druk te verminderen en om mensen ervan te weerhouden dat ze in de auto stappen.

Minister Visser:

Natuurlijk wil ik daar rekening mee houden. Misschien reageer ik toch op de heer Alkaya. Vergeleken met alle andere is een uitzondering gemaakt voor de fiets en de e-bike. Eigenlijk hebben de fiets en de e-bike in Nederland dus een bijzondere positie. Mevrouw Hagen noemde ook Nederland fietsland. Ik denk dat dit het grote deel daarvan verklaart. Ook het verkeersveiligheidsperspectief, de schade aan derden, is daarbij echt een wezenlijk onderscheidend kenmerk. Aan de ene kant is dat dus de ervaring, maar aan de andere kant is de vraag: als het misgaat, wat is dan de kans of het risico op het toebrengen van schade aan derden? Dat is de reden waarom de fiets en de e-bike zijn uitgezonderd van de eigenlijk algemene regel voor kenteken en verzekering. Het is net andersom. De heer Alkaya haalt nu de e-step eruit, maar dit geldt eigenlijk ook voor al die andere dingen in het LEV-kader. De e-step zou er daar eentje van kunnen worden. Maar eigenlijk geldt hier generiek dat we voor de fiets echt de uitzondering hebben gemaakt. Het perspectief daarbij is de ervaring. Alle fabrikanten weten waar ze aan moeten voldoen en daar is voldoende ervaring mee opgedaan. De bestuurders weten goed hoe ze moeten fietsen. Ook daar is genoeg ervaring mee. Maar vooral het punt van de schade aan derden maakt het onderscheid. Als wordt gedacht dat dit kan belemmeren dat mensen die overstap maken, als daarover zorg is, dan is dat een van de dilemma's waar we bij de uitwerking naar kijken: wat doet het dan? En dat heeft ook te maken met het onderzoek dat het KiM gaat doen naar bijvoorbeeld de stedelijk distributie, de risico's en de kansen. Zie je daar belemmeringen ontstaan, en wat betekent dat dan? We zullen dat dus ook in die zin meenemen. We kennen de heer Alkaya vooral vanuit het perspectief dat hij ervoor wil zorgen dat mensen van dit soort mogelijkheden meer gebruik kunnen maken, als die er zijn, en dat deel ik.

De voorzitter:

Tot slot, de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ja, dus vooral die deelmobiliteit: hoe kun je ervoor zorgen dat mensen simpelweg via een appje daarvan voor één rit gebruik kunnen maken op het moment dat ze die nodig hebben? Hoe kan de minister ervoor zorgen dat we dat soort dingen niet onmogelijk maken met de regels die we hier vaststellen? Dat is eigenlijk wat ik het belangrijkste vind. De minister zegt nu dat het risico op het toebrengen van schade aan derden de reden is waarom voor de e-bike ten opzichte van al die andere een uitzondering wordt gemaakt. Ik betwijfel dat het risico op het toebrengen van schade aan derden groter is bij een elektrische step dan bij een elektrische fiets, maar als de minister daarvoor een onderbouwing kan geven, dan zou ik die nog graag ontvangen.

Minister Visser:

Het is ook de fiets, hè? De heer Alkaya spitst het steeds toe op de e-bike, maar het gaat om beide categorieën, om zowel de e-bike als de fiets. Bij de speedpedelec en de brom- en de snorfiets is bijvoorbeeld wel een verzekering voor schade aan derden verplicht, want de impact daarop is groter. Op basis van de ervaringscijfers die we hebben, hebben we ervoor gekozen om dit de basisregel te laten zijn: je moet je verzekeren voor schade aan derden. Dat is in principe de basisregel. Alleen, op twee punten wijken we daarvan af, en dat is voor de fiets en dus ook voor de e-bike. Dat zijn de twee uitzonderingscategorieën op dit moment. Het is dus net andersom. Eerlijk gezegd, zou ik ervoor willen pleiten om dat in stand te houden en de fiets en de e-bike daarvan uitgezonderd te laten. Als we zien dat het dingen belemmert, dan sta ik er uiteraard voor open. Maar we zien niet dat dit bij de brom- en snorfietsen de kentekening belemmert of dat de eisen die we stellen in het kader van deelmobiliteit, waarover u zorgen heeft, belemmerend werken. Aan de andere kant wil ik ook de risico's goed kunnen inschatten. Dat is dus de afweging die ik daar steeds bij maak, maar de regel is eigenlijk: je moet je verzekeren voor schade aan derden. Voor velen geldt dat, omdat de impact groot is of omdat het risico en de kans daarop groter kunnen zijn. Voor de fiets en de e-bike maken we hierop een uitzondering. Dat is de basisregel. Zo hebben we het ingericht.

Voorzitter. Ik denk ik alle vragen die rondom het LEV-kader zijn gesteld, heb beantwoord.

De voorzitter:

Dan heeft u nog twee blokjes: rijden onder invloed en overige.

Minister Visser:

Ja. Het blokje overige is natuurlijk zeer divers.

Laat ik beginnen met rijden onder invloed. De heer De Groot had het vanochtend over de lachgasdiscussie. Dat was in het nieuws, maar rijden onder invloed is in brede zin een zorg. Uit onderzoek van de SWOV, dat zelfs nog uit 2015 is, bleek dat ongeveer 12% tot 23% van het aantal verkeersdoden in Nederland het gevolg is van alcohol in het verkeer. Dat zijn 75 tot 140 doden in het verkeer. Dat betreft alleen alcohol. In Nederland hebben we wetgeving doorgevoerd rondom drugs in het verkeer en rondom de combinatie van drugs en alcohol in het verkeer. Die is van daarna. Wij zien dat sinds de invoering van de speekseltest in het kader van de wet over drugs in het verkeer het

aantal bloedonderzoeken is gestegen naar 13.000 per jaar. Ons beeld is dat zowel alcohol in het verkeer als drugs in het verkeer toeneemt. Daar willen we dus meer inzicht in hebben: wat zien we nou ontstaan en wat betekent dat dan? Dat betekent dat we de komende periode een paar dingen doen. Dat hebben we ook in de brief gezet.

We hebben heel veel maatregelen genomen, maar we zien dat je met de educatieve maatregel gedrag en verkeer bijvoorbeeld de echte, notoire drankrijders — zo noem ik het maar — dus de mensen die meerdere malen zijn opgepakt met meer dan 1,3 promille in het bloed, niet echt aanpakt in die zin dat ze daardoor hun gedrag veranderen. We zien ook dat die groep niet alleen maar verkeersovertredingen begaat, maar op een aantal andere vlakken ook flinke overtredingen begaat. Voor hen moet je dus naar een andere aanpak gaan kijken: wat kun je doen opdat die mensen zich sowieso gedragen, maar ook in het verkeer? Mevrouw Postma van het CDA heeft daarvoor een initiatiefnota ingediend, waarin ook staat wat je kunt doen met snelheidsbegrenzers in auto's. We hebben met de Kamer de discussie gehad over het alcoholslot, maar we bekijken dus of we een paar van dat soort zaken specifiek voor dit soort doelgroepen, die eigenlijk de meeste overlast geven en het meeste gevaar in het verkeer opleveren, kunnen doen. Er lopen een aantal onderzoeken, maar we kijken daar ook samen met verschillende organisaties naar.

Belangrijk is dat we meer informatie hebben over de cijfers, over het middelengebruik en de middelengebruikers. Nou is dat bij alcohol redelijk goed te doen, maar bij drugs is dat stukken moeilijker, want bij drugs is een bloedtest of speekseltest nodig. Dat maakt dat het echt lastiger is om daarover cijfers te krijgen, maar we kijken nu samen met verschillende partijen hoe we toch meer informatie kunnen krijgen over gebruikers, opdat we iets meer inzicht hebben: wie zijn nou die gebruikers en hoe kunnen we hun gedrag wijzigen? Want dat is uiteindelijk wat je wilt. Uiteraard heb je altijd het strafrecht en het bestuursrecht, maar je wilt natuurlijk ook dat mensen zich uiteindelijk bewust zijn van het gevaar en hun gedrag daarop aanpassen.

Een andere is samenwerken met handhavende partijen, maar bijvoorbeeld ook met verslavingszorg: hoe gaan we dit onderkennen gelet op het verkeer? En we gaan meer inzetten op de aanpak van zware overtreeders; dat zei ik al. Dus: handhaving, communicatie en voorlichting, meer onderzoek en dat integrale beleid. Dat ziet dus heel erg op mensen over wie wij denken dat ze verslaafd zijn aan alcohol of drugs en op de vraag hoe je omgaat met hun deelname aan het verkeer: welke maatregelen kun je daarbij dan treffen?

Het wetsvoorstel over drugs in het verkeer zal volgend jaar worden geëvalueerd, maar we willen graag samen met Justitie en Veiligheid over naar een integrale aanpak. We hebben al heel veel dingen gedaan, maar we zien ook dat die voor bepaalde groepen gewoon niet werken. We zien dat we op het vlak van drugs heel veel niet weten en we zien dat vooral drugs en drugs in het verkeer voorkomt, waarbij dus meerdere drugsmiddelen worden gebruikt. Welke aanpakken zijn dan effectief en welke innovaties kunnen worden ontwikkeld? Nu is het lastig om drugs op te sporen, omdat je daarvoor naar het NFI moet en bloed moet afnemen. Nou, we hebben nu heel veel ervaring met corona en met allerlei testen die we afnemen. Wat kunnen we daarvan leren? Er zijn dus allerlei zaken die we daarbij nog moeten onderzoeken om te kijken hoe we dat gaan doen.

Belangrijk is in ieder geval dat we, naast het strafrechtelijke traject, voor mensen die

worden opgepakt met drugs in het verkeer een educatieve maatregel gaan verkennen met een gedragstraject bij het CBR, zoals we die ook bij alcohol in het verkeer kennen. Bij drugs in het verkeer doen we nu alleen maar het vorderingenonderzoek bij het CBR. Maar er is geen educatieve maatregel opdat mensen zich bewust worden van hun gedrag en wel zodanig dat ze het niet nog een keer doen. Dat is een van de zaken die we daarbij willen gaan verkennen. Dat geldt bijvoorbeeld ook bij alcohol in het verkeer voor mensen die nog te beïnvloeden zijn, om het zo maar te zeggen, of voor mensen die binnen of buiten de bebouwde kom 50 of 60 kilometer per uur te hard rijden en worden opgepakt. We verkennen of daar een ander traject op gezet kan worden, een lichte educatieve maatregel, zodat we meer gaan differentiëren in de aanpak gelet op het feit of het veelplegers zijn of niet.

Nou, dat heeft u ook in de verzamelbrief kunnen lezen. Dat zijn een paar elementen die we nu al inzetten, maar eigenlijk willen we aan de hand van de wet over drugs in het verkeer en de evaluatie een paar dingen samennemen en dan bij u terugkomen om te kijken hoe we met drugs en alcohol in het verkeer omgaan. Uiteraard nemen we daarbij ook de initiatiefnota van het CDA mee, waarin daarvoor suggesties zijn gedaan, vooral technologische. Hetzelfde geldt voor de ervaringen die we hebben opgedaan met het autoslot, want dat is natuurlijk ook iets wat we daarin moeten meenemen.

Dan de vraag van de heer De Groot over de ongevallen waarbij alcohol in het spel is; 2019. U doelt waarschijnlijk op het tweejaarlijks onderzoek naar rijden onder invloed dat wordt uitgevoerd. Wat u zegt is terecht. Het aantal bestuurders dat met alcohol deelnam aan het verkeer is van 1,4% naar 2,3% in 2019 gegaan. In 2021 wilden wij een meting verrichten, maar door corona hebben wij gedacht om dat even niet te doen. Dat geldt natuurlijk voor heel veel onderzoeken die wij doen. 2021 is daardoor zo'n apart jaar, en wat zegt dat dan? Dan ga je cijfers krijgen die je niet met andere kunt vergelijken. We gaan dus kijken of we deze meting in 2022 kunnen uitvoeren, ervan uitgaande dat we dan wat meer relevante informatie krijgen omdat we dan een wat normaler jaar hebben, om het zo maar te zeggen, zodat we daarover uitspraken kunnen doen.

In dat kader was er eigenlijk ook een vraag van de heer Geurts. Dat heeft u ook kunnen zien: we hebben in het kader van de risicogroepen onderzoek gedaan naar de beginnende bestuurders en het puntenrijbewijs. Wat zien we daar nu? Het is er wel, maar heel veel jongeren weten eigenlijk niet dat het er is; zij zijn zich daar niet van bewust. We gaan nu met verschillende partijen bekijken wat we kunnen met de uitkomst die we hebben. Ik denk ook aan uw suggestie rondom de sticker A. Daarover waren wat uitvoeringsvragen. Ik neem 'm mee in de groep, om te bespreken en om te kijken of dat een mogelijkheid zou kunnen zijn. Wij komen begin 2022 terug op het rapport dat ik naar uw Kamer heb gestuurd over de beginnende bestuurders, en over wat we nu met al die uitkomsten willen gaan doen en welke trajecten we voor ons zien. U zult dan ook een terugkoppeling krijgen op uw voorstel en horen of dat een mogelijkheid is die bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank voor deze toezegging. Daar ben ik heel blij mee. Ik ben niet getrouwd met de letter A. Het maakt mij dus niet zo heel veel uit als het een B of een D moet worden. Dat wilde ik even meegeven voor als dat een belemmering gaat worden.

Minister **Visser**:

Ik heb geen idee of dat een belemmering wordt, maar we zullen uw suggestie

meenemen om bij een beginnend bestuurder op de een of andere manier rekening te houden met de zichtbaarheid. We zullen uw oproep meennemen. We gaan ernaar kijken, of dat nu met de letter A is of op een andere manier. We gooien hem in de groep bij alle experts die ons daarover adviseren.

Collega Grapperhaus heeft volgens mij al gereageerd op het lachgasverbod. Ter aanvulling daarop wil ik nog zeggen dat TeamAlert natuurlijk recent een campagne is begonnen als het gaat om lachgas in het verkeer. Zij willen jongeren bewustmaken van de gevaren daarvan en meegeven dat lachgas in het verkeer geen grap is. De campagne heet Rij Ballonvrij.

Voorzitter. Dan het blokje overig. Ik kom op een paar suggesties die zijn gedaan en vragen die zijn gesteld. De discussie over de rijbewijzen van kennismigranten hebben we bij de begrotingsbehandeling ook gehad. De motie van de heer Geurts heeft het volgens mij niet gehaald. Wat zegt u, meneer Geurts? Net niet, inderdaad. U heeft in ieder geval een medestander in de heer Alkaya, hoorde ik net ook weer. Ik heb u gezegd dat ik eerst wil kijken naar wat de risico's zijn. U betwist dat, maar uit de eerste inventarisatie zien wij niet een verhoogd risico. Wij gaan, naar aanleiding van uw oproep, wel kijken of daar, op basis van de informatie die we hebben, echt een verhoogd risico in zit. In vergelijking met de andere landen — dat zeg ik ook tegen de heer Alkaya — wisselt Nederland maar met tien landen automatisch rijbewijzen. Andere Europese landen doen dat met, ik geloof, 90 landen automatisch. Ik kijk even naast mij. Het gaat in ieder geval om een substantieel aantal. Dat staat ook in de Kamerbrief die ik op verzoek van de heer Geurts en de heer De Groot heb opgesteld. Er zijn verschillen in Europa als het gaat om omwisseling van rijbewijzen. Het ene land heeft dat met heel veel landen afgesloten en wisselt dat automatisch om. Nederland doet dat maar bij een beperkt aantal landen, maar heeft wel sinds de jaren negentig die kennismigrantenregeling. Er is dus een verschil tussen Europese landen. Uiteraard zijn we binnen Europa ook in gesprek over herziening van de richtlijn, dus of de regeling niet wat consistentier gemaakt kan worden tussen alle Europese landen. Dat gaat misschien sowieso helpen. Deze regeling zal dan wellicht ook aan de orde komen. Maar in de tussentijd kijken we wel of er een verhoogd risico is en of uw gevoel klopt, ook al heeft uw motie het niet gehaald, meneer Geurts.

De voorzitter:

De heer Alkaya heeft er ook al vijf gehad. De andere collega's zeggen: doe maar. Aan u dus het woord, meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik ga wel even terugkijken hoor. Is de minister bereid om in dat onderzoek mee te nemen wat de baten hiervan zijn, door bijvoorbeeld met de NOVB in gesprek te gaan en ervaringen op te halen? Hoeveel expats geven aan dat dit echt doorslaggevend was bij hun besluit om in Nederland te komen werken?

Minister Visser:

Ik ga daar niet naar kijken, want ik heb daar gewoon de kennis niet over binnen lenW. Ik kijk naar de verkeersveiligheid. Dat was ook de vraag en de reden dat dit door de heer Geurts werd geagendeerd. En de heer De Groot heeft er vragen over gesteld. Dat is dus waar ik het onderzoek op richt. De hele brede discussie rondom de kennismigrantenregeling moet u dan wat breder plaatsen, ook bij de collega's die daar in z'n totaliteit over gaan. Het signaal, en de zorgen, van de heer Geurts en heer De Groot

was dat dit ertoe leidde dat mensen met beperkte rijervaring ook automatisch het rijbewijs kregen. Ik heb navraag gedaan bij verschillende partijen en die herkennen dit beeld niet. Naar aanleiding van de oproep — niet eens vanuit de motie — hebben zij gezegd er nog een keer naar te kijken vanuit het perspectief van verkeersveiligheid. De bredere meerwaarde van de kennismigrantenregeling en wat dit daarin doet, neem ik daar niet in mee. Dat vind ik ook zonde van de tijd en de capaciteit binnen mijn departement.

U mag mij altijd ergens toe oproepen, maar ik geef u mee dat ik, als het gaat om de keuzes die ik maak, rijden onder invloed bijvoorbeeld echt belangrijker vind dan het kijken naar de baten van de kennismigrantenregeling vanuit IenW. Dan heeft u wellicht alvast mijn oordeel over een motie, mocht u die willen indienen. Maar we gaan vast nog een tweeminutendebat krijgen.

Dan de heer Stoffer, die er niet is en die het had over wildaanrijdingen. U heeft de petitie volgens mij in ontvangst genomen, voorzitter. In de registratie daarvan zijn al verbeteringen doorgevoerd. Rijkswaterstaat heeft contact met de Stichting Wildaanrijdingen Nederland. Wij werken aan een nieuwe ongevallenregistratie, zodat de cijfers beter zijn. De data van deze stichting kunnen we in 2023/2024 gaan toevoegen aan onze eigen ongevallenregistratie, zodat we daar meer inzicht in hebben. Over de andere punten gaan we in gesprek met de jagersvereniging. We zullen zien of wij de suggesties die zij doen zinvol vinden. Kijken hoever we daarin komen.

Dan vroeg de heer De Groot, ook naar aanleiding van een motie die hij samen met de heer Alkaya heeft ingediend, naar de wielervedstrijden en de burgermotorverkeersregelaar; een mooi scrabblewoord. Wanneer zal daarvan sprake zijn, wat is de inzet? Wij zijn in overleg met de KNWU, NOC*NSF, organisatoren, politie, motorrijders en alle betrokken ministeries. Er zijn best veel ministeries betrokken bij de voorbereiding van een pilot. Er worden verschillende scenario's voorbereid om de verschillende inzetmogelijkheden van de motorrijders te kunnen onderzoeken. Tegelijkertijd kijken we naar de eisen die we willen stellen aan de opleiding en de training van burgermotorverkeersregelaars. Wat betreft de aanwijzing die we moeten geven conform wat de politie nu doet bij wedstrijden: dat vereist aanpassing op AMvB-niveau. In het kader van de pilot kijken we wat we nu al kunnen doen om toch invulling te geven aan uw oproep, bijvoorbeeld buiten de openbare weg of verkeersregelaars die van hun motor afstappen. Heel praktisch dus: wat kun je wel, zonder de wet- en regelgeving al te hebben aangepast? Een pilot buiten de openbare weg zou op korte termijn kunnen plaatsvinden. Dan heb je immers geen wet- en regelgeving nodig. De stakeholders die ik net noemde geven aan dat ze begin komend jaar, dus in het voorjaar, wanneer het wielerseizoen start, die pilot willen gaan uitvoeren. Nu wordt er natuurlijk weinig formeel "gewielerd", in de zin van grote wedstrijden. In het voorjaar, bij de start van het wielerseizoen, zou ik dat dus willen doen.

De heer Stoffer vroeg naar de apk-controle en de banden. Daarover is eerder correspondentie met de Kamer geweest. Aangegeven is dat het waarschijnlijk weinig effect zal hebben als je dat doet, maar dat de kosten van de apk en de vervangingskosten van de banden wel ontzettend toenemen. Denk ook aan de milieubelasting. Wel belangrijk is het rijden met de juiste bandenspanning. Dat heeft meer effect, zowel op de verkeersveiligheid als op het milieu. Dat wordt wel meegenomen, maar een extra bandencontrole wordt niet opgenomen als extra eis in de apk-regeling.

Dan heb ik de vragen denk ik beantwoord, maar wellicht staat er nog iets open.

De voorzitter:

Ik kijk even rond. Anders kan dat in de tweede termijn, waar we nu mee kunnen beginnen. Ik geef elk Kamerlid twee minuten in de tweede termijn. Die tijd hoeft niet te worden volgemaakt, maar het mag wel. Het woord is aan mevrouw Hagen van de D66-fractie.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Dank, voorzitter. Op de heenweg naar deze commissievergadering was ik getuige van een auto die vol op een tram knalde. De schrik sloeg me om het hart. Dat is nu zeker nog heftiger, nu de feestdagen voor de deur staan. Het is goed dat we het hier met elkaar over de verkeersveiligheid hebben en dat we kwetsbare weggebruikers zo veel mogelijk beschermen, want verkeersveiligheid raakt iedereen.

Voor D66 is 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom het uitgangspunt. Hoe minder snelheid, hoe minder slachtoffers en schade, zoals onderzoek uitwijst. Dat vraagt om eenduidigheid: herkenbare situaties van bord, passende voorrangregels en een veilige plek op de weg. Het afwegingskader is een positieve ontwikkeling. Twee vragen nog. D66 vraagt de minister wanneer zij wel noodzaak ziet voor een normstelling van 30 kilometer per uur, zoals ook veel gemeenten vragen. Mijn fractie overweegt een motie hierover. Welke concrete vervolgstappen neemt de minister nu?

Voorzitter. Er is een grote verscheidenheid aan voertuigen en in een dichtbevolkt land als Nederland is het belangrijk daar goede afspraken over te maken. Het fietspad regelt een veilige plek voor fietsers, maar met de komst van elektrische voertuigen wordt het erg druk op het fietspad, met veel verschillende snelheden. Aangezien het onmogelijk is om iedereen een eigen strook te geven, is het een goed idee als er een heldere voorrangssituatie gecreëerd wordt, juist voor kwetsbare weggebruikers als fietsers en voetgangers. Fijn daarom dat mijn suggestie van een fietsstraat wordt meegenomen. Dit is namelijk een voorbeeld van een herkenbare situatie waarin de fietser centraal staat. Daarmee stellen we de fietser weer centraal in het weggebruik: wel zo veilig en duurzaam.

Steeds vaker zien we in de openbare ruimte ontwikkelingen van techbedrijven. De flitskoeriers die in tien minuten boodschappen bezorgen is daar de meest recente van. Goed dat hier een vinger aan de pols wordt gehouden. Neemt de minister ook de effecten op de leefbaarheid in den brede hierbij mee?

Tot slot nog een laatste vraag over het LEV-kader. Kan de minister nader duiden hoe de impact van dit kader op de verduurzaming van de stadsdistributie is onderzocht?

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

U ook dank. U kondigde een eventuele motie aan. Betekent dat dat u nu ook een tweeminutendebat aanvraagt? Ik vraag het nog even aan u.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Dat heb je natuurlijk als je als eerste spreekt. Ja, voorzitter, graag.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw helderheid. Het woord is aan de heer De Groot van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Gezien de lange beantwoording van de minister is er wel een dankwoord op zijn plaats. We zien hier in het debat dat verkeersveiligheid een ontzettend belangrijk punt is in onze samenleving en dat we hard moeten werken, met alle onderwerpen die we vandaag behandeld hebben, om dat ook voor elkaar te hebben en te houden. Daar wilde ik even mee starten; hartelijk dank daarvoor.

Ik wil nog een aantal specifieke zaken langslopen, te beginnen met mijn vraag over de functievrije ruimten langs N-wegen en het gebruik van ondiepe sloten. Ik denk dat de minister en ik het niet met elkaar eens zijn over de toegevoegde waarde van ondiepe sloten. Dat blijkt ook uit onderzoek. Vaak vallen er dodelijke slachtoffers, bijvoorbeeld omdat ze geen riem om hadden of anderszins; heel verschrikkelijk natuurlijk. Maar zeker waar de functievrije ruimte niet gevonden kan worden, is de VVD ervan overtuigd dat de ondiepe sloten — vaak zijn er ook diepere sloten — van een toegevoegde waarde kunnen zijn.

Dat ten eerste. Dan over het LEV-kader. Ik zie de worsteling in deze commissie: we moeten ervaring opdoen en dan kunnen we kijken wat het effect is en hoe we verder moeten omgaan met de toelating van de e-step. In Europa zijn er 1,5 miljoen steps op de weg. Hoe kunnen we van die kennis goed gebruik blijven maken en in een breder perspectief het LEV-kader ook in Europees verband een steuntje in de rug geven? Vanuit het perspectief van verkeersveiligheid snapt de VVD heel goed dat we hier ook specifieke afspraken nodig hebben. Voor nu is de beantwoording door de minister voldoende wat de VVD betreft. Wel doen we de oproep om in Europees verband te blijven inzetten, eigenlijk net als bij de autoregelgeving, op de toelating van deze voertuigen. Dat zou voor de fabrikanten en zeker ook voor de exploitanten een veel duidelijker beeld geven.

Dan had ik nog een vraag aan de minister, niet over de cijfers over alcohol — daar komt in 2022 een meting op — maar over de moeilijke becijfering van het gebruik van drugs in het verkeer. Ik zit een beetje met het kip-eiverhaal: welke maatregelen tref je naar aanleiding van welke cijfers? Daar ging mijn vraag over. Is het nu een kwestie van gewoon met een verdere aanpak starten en kijken wat het effect is? Of is er toch een mogelijkheid om op een of andere manier tot betere cijfers te komen? Ik denk dat ik goed heb verstaan dat het lastig is, maar hierover blijft toch een vraag hangen.

Voorzitter, als laatste lachgas. De minister heeft geantwoord: het is moeilijk om te handhaven, want het is al weg, maar we gaan wel inzetten op extra handhaving. De VVD overweegt een motie om met een veel specifiekere plan te komen ten aanzien van de aanpak van lachgas in het verkeer.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Geurts van het CDA.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de minister. Ik mag dat mede namens de heer Stoffer doen, dus namens alle christelijke fracties vandaag dank voor de beantwoording van de gestelde vragen. Ik geef alvast een winstwaarschuwing: bij een volgend verkeersveiligheidsdebat ben ik voornemens om weer over kennismigranten en de matrixborden te spreken. Die heb ik vandaag maar even ... Mevrouw Hagen heeft een tweeminutendebat aangevraagd en misschien moet ik daarin maar weer eens over de matrixborden beginnen. Maar goed, dat moet ik nog even zien.

Een heel mooi woord vanmiddag vond ik "vergevingsgezinde inrichting van Nederland". Ik ben er nog over aan het nadenken. Ik vind dat een mooi woord. Wie dat bedacht heeft: complimenten!

De voorzitter:

Meneer Geurts, dank u wel. Het woord is aan de heer Alkaya, SP.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de minister voor het beantwoorden van onze vragen. De minister heeft onze vragen wel beantwoord, maar ze heeft niet echt meebewogen. Dat valt mij wel op. Over het toenemende aantal ongelukken met de elektrische fiets maak ik mij wel zorgen. Het zou mij niet verbazen dat het er dit jaar weer meer zijn dan vorig jaar. Het gebruik neemt toe. Iedereen zal dat herkennen: je fietst op zo'n smal fietspadje en er komt iemand langsrijden met een snelheid van 30 of 40 kilometer per uur die je niet verwacht had. Hij rijdt dan ook nog zonder helm. Vaak gaat dat dus niet goed. Ik vind het ook niet uit te leggen dat je dat risico uitzondert en andere zaken juist veel te streng aanpakt. Ik denk dat we dan niet met de goede dingen bezig zijn.

Wat betreft de expat- of kennismigrantenregeling voor het omruilen van rijbewijzen: de minister zegt "dat ga ik niet doen", maar ik vind dat ze dat wel moet doen. Dat ga ik dus ook aan haar vragen. Ik ga de Kamer vragen om daar een uitspraak over te doen, omdat het wel het terrein van de minister is. Ze zegt: ik ga daar niet over; in de brede zin gaat het over het vestigingsklimaat van Nederland. Maar dit ligt specifiek op haar terrein. Als het niks oplevert maar er wel een klein risicootje is voor de verkeersveiligheid, dan moeten we het gewoon niet willen. Dan moet de minister aantonen dat het wél wat oplevert. Anders vind ik dat we er gewoon vanaf moeten stappen. Als de minister dat niet eens wil onderzoeken, dan zegt dat ook al heel wat. Laten we niet vergeten dat deze minister ook van de VVD is.

De voorzitter:

Daarmee komen we aan het eind van de tweede termijn van de Kamer. Ik kijk naar de minister: wil zij direct overgaan tot de beantwoording? Het woord is aan de minister.

Minister Visser:

Die laatste opmerking van de heer Alkaya snap ik niet helemaal. Laten we even scherp zijn. Ik heb u toegezegd dat ik onderzoek doe naar de verkeersveiligheid. Daar ben ik van. Dat is ook de toezegging die ik aan de heer Geurts heb gedaan. De heer Geurts maakt zich samen met de heer De Groot zorgen. Ik heb gezegd: dat hebben we uitgezocht, maar naar aanleiding van uw signaal ga ik daar nog een keer naar kijken. Ik heb RWS gevraagd om daar onderzoek naar te doen. Ik doe onderzoek, dus ik heb naar uw Kamer geluisterd. Maar uw vraag was: wilt u onder kenniswerkers onderzoeken of ze door deze omzetting hebben gekozen voor Nederland? Daarvan heb ik gezegd: dat heeft totaal geen nut, denk ik eerlijk gezegd. Het is sinds de jaren negentig gewoon een

automatische handeling. Ik vind het mijn verantwoordelijkheid om te kijken naar de verkeersveiligheid in Nederland. Daarover zijn zorgen geuit door de Kamer. Daarvan heb ik gezegd: ik wil kijken of dat zo is. Als blijkt dat daar inderdaad iets is — dat ben ik met de heer Alkaya eens — dan kom ik ook met voorstellen. Maar vooralsnog zijn er geen signalen dat er een probleem is met de verkeersveiligheid. Ik kijk er dus naar vanuit de verantwoordelijkheid die ik heb, maar op uw vraag of ik bereid ben alle kenniswerkers te vragen of zij vanwege deze regeling hebben gekozen voor Nederland, weet u het antwoord wel, denk ik, namelijk nee. Daar hoeft ik geen onderzoek naar te doen en daar ga ik ook geen geld en mensen op zetten. Dat was mijn opmerking. Ik zet die mensen liever op de vraag of het inderdaad zo veel verkeersonveiliger is geworden. Dat is immers de vraag die gesteld is. Daar wil ik wel naar kijken. Ik herken niet helemaal het beeld dat u schetst, ook niet dat ik niet bereid zou zijn om te kijken naar de vragen die door de Kamer hierover zijn gesteld. Dat komt immers, en wel in het voorjaar van 2022. Dan kan de heer Geurts vervolgens zeggen of hij het daarmee eens is of niet. Wellicht komt er inderdaad uit dat er iets aan de hand is. Dan zal ik zelf ook met een voorstel komen. Als eruit komt dat er niks aan de hand is, dan kom ik bij de Kamer terug en dan kunt u daar een oordeel over vellen.

Ik wil de heer Alkaya echt oproepen om niet langs elkaar heen te praten. Laten we elkaar goed verstaan als het gaat om wat ik wel en niet heb toegezegd en wat ik wel en wat ik niet ga doen. Uiteraard staat het u altijd vrij om moties in te dienen en een oproep aan mij te doen.

De voorzitter:

Ik geef in deze termijn ruimte voor twee vragen. Het woord is aan de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

De minister is toch verantwoordelijk voor deze regeling in de volle breedte, in haar volledige uitwerking? Dus niet alleen voor het verkeersveiligheidsaspect ervan, maar voor alle gevolgen ervan: de werkdruk bij de instanties die daarover gaan, het effect op het vestigingsklimaat. Zij is toch de minister die verantwoordelijk is voor deze regeling, niet alleen voor het verkeersveiligheidsaspect ervan?

Minister Visser:

Ja, maar niet voor de kennismigrantenregeling. De vraag is of ik bereid ben om onder alle kennismigranten sinds de jaren negentig onderzoek te doen of deze omzettingsregel waarvoor ooit is gekozen de trigger is geweest om ervoor te kiezen om in Nederland te gaan wonen en werken. Ik denk dat het weinig meerwaarde heeft. Zo begrijp ik uw vraag. Ik denk dat dat weinig meerwaarde heeft. Ik vind de vraag wat deze regeling, waarbij je automatisch de omzetting doet, voor de verkeersveiligheid betekent, veel relevanter. Daarover heb ik gezegd dat ik ernaar ga kijken. Zo zit ik in dit dossier. Ik wil niet wijzen naar anderen, maar ik wil kijken naar wat relevant is voor de vraagstelling. Waar kwam de vraagstelling vandaan? Vanuit de verkeersveiligheid. Met die blik wil ik dan ook naar het vraagstuk kijken. Maar een brede enquête onder een groep van sinds de jaren negentig ... Ik denk dat dat niet gaat helpen, eerlijk gezegd. Als u een bredere discussie wilt voeren over de kennismigrantenregeling, dan moet u dat vooral doen, maar de beantwoording van zo'n vraag gaat u waarschijnlijk niet helpen. Het gaat dan meer om de vraag welk effect het heeft op de economie van Nederland. Daarvan zeg ik: ik kan er misschien iets van vinden, maar het is niet mijn verantwoordelijkheid om dat onderzoek te doen. Dan moet u aan de collega's van Economische Zaken of JenV vragen wat deze regeling Nederland heeft opgeleverd. Ik vind dat echt een andere

discussie. Maar wellicht moeten de heer Alkaya en ik hier na afloop hier even over doorpraten om te kijken waar we elkaar niet verstaan.

De voorzitter:

Tot slot op dit punt in deze openbare vergadering.

De heer Alkaya (SP):

Ik spreek hier graag over in de openbaarheid. De minister begon met dat ik zou vragen om een onderzoek onder alle kennismigranten. Vervolgens bagatelliseert ze het nog verder door op te merken dat ik zou vragen om een onderzoek onder alle kennismigranten sinds de jaren negentig. Dat heb ik allemaal niet gevraagd. Ik heb aan de minister gevraagd om bij het onderzoek naar de verkeersveiligheid ook mee te nemen wat de baten ervan zijn. Dat zou bij wijze van spreken al kunnen met een telefoontje, want dan heb je een eerlijk beeld: wat is het risico en wat levert het Nederland op? Op basis daarvan kunnen wij dan zeggen "schaf het af" of "schaf het niet af". Ik vind dat het gewoon een recht is van de Kamer om dat te weten om beide kanten tegen elkaar af te wegen. Als de minister nu al zegt "dat ga ik niet doen", dan moet ze eerst de oproep van de Kamer afwachten en als ze dan alsnog zegt dat ze het niet gaat doen, dan heeft ze een nog groter probleem.

Minister Visser:

Volgens mij werkt het systeem nog altijd zo dat u dingen aan mij vraagt en mij ter verantwoording roept. Daar reageer ik dan op, positief of negatief. Het is dan altijd aan u om daar vervolgens al dan niet een motie over in te dienen, die dan al dan niet een meerderheid in de Kamer haalt. Op sommige dingen reageer ik positief en op andere negatief. Daarvan zeg ik dan dat ik daarin geen toegevoegde waarde zie. Dat is hier ook het geval. Het is uiteraard aan u om daar een motie over in te dienen en dan zien we wel hoe de Kamer daarover stemt. Maar ik probeer u mee te geven ... Ik blijf de heer Alkaya op dit punt uitdagen. Wat wil hij precies weten met deze vraag? De achtergrond van de kennismigrantenregeling, de omzetting, heb ik u uitgelegd. Het is niet gekoppeld aan een meerwaarde waardoor meer mensen hier zouden komen werken. Het is een dienst die is verleend. De meerwaarde van zo'n vraag? Ik denk dat het u niet gaat helpen bij een algemene afweging. Maar u mag uiteraard de vraag aan mij stellen. Ik heb daar nu op geantwoord en heb gezegd dat ik de meerwaarde daar niet van inzie. Het is uiteraard aan u om daar een motie over in te dienen om een oordeel van de Kamer te vragen.

De voorzitter:

En "u" is in dit geval de heer Alkaya van de SP en die heeft daar straks dan een tweeminutendebat voor. Hiermee is deze vraag beantwoord. Ik vraag de minister om de andere vragen te beantwoorden.

Minister Visser:

Precies, voorzitter. Dan gaat de heer Geurts vast zijn motie op dit punt indienen, schat ik zo in.

Er zijn verschillende vragen gesteld door D66. De impact op stadsdistributie. Voor de kleine e-bakfietsen verandert er eigenlijk met dit LEV-kader. Voor de grotere verandert er wel wat. Nu zijn het er nog weinig. We werken ook aan een goede regeling. Zoals ik u heb gezegd, vraag ik ook het KiM om onderzoek naar de risico's en kansen van dit soort voertuigen in het kader van stedelijke distributie. Daarmee krijgt u ook antwoord op uw vraag wat het gevolg hiervan is en waar risico's en kansen liggen. Volgend jaar na de

zomer kunt u daarin inzicht krijgen.

De voorzitter:

Mevrouw Hagen, wacht even met uw interruptie, want dit is de stemmingsbel, die een minuut duurt. Om iedereen thuis in de gelegenheid te stellen de vraag mee te krijgen, wachten we even. Dan geef ik straks mevrouw Hagen de gelegenheid om haar vraag te stellen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Dat was de stemmingsbel. Mevrouw Hagen, aan u het woord.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik vraag het met name omdat er in Nederland milieuzones worden uitgerold. Het is daarvoor belangrijk dat de transportsector zich verder kan verduurzamen. Daarbij is dit kader belangrijk. Mijn achterliggende gedachte bij deze vraag is dat het kader niet de verduurzaming van de transportsector in de weg zit, van het halen van een rijbewijs voor een fietser tot ... Nou ja, kaders die beperkend werken voor innovatie. Dat is wat ik wil meegeven. Dus als dat in het onderzoek kan worden meegenomen: heel graag.

Minister Visser:

Dit nemen we even mee. Ik weet niet in hoeverre het er specifiek op die manier in zit. Het feit dat we dit kader hebben, geeft voor marktpartijen inzicht in wat er wel en niet kan. We proberen juist aan de voorkant zo veel mogelijk duidelijkheid te geven. Voor de lichte e-bakfietsen verandert er niet zo heel veel. Het gaat echt om de grote, die veelal voor de stedelijke distributie zijn. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief willen we daar nadere regels aan stellen. Ik zal nakijken wat het KiM precies onderzoekt. Het heeft nog even tijd. Ik zal kijken of dit specifieke element erin kan worden meegenomen, maar ik weet het niet zeker, dus daar wil ik op terugkomen bij u.

Dan de vraag van mevrouw Hagen over de normstelling van 30 kilometer per uur. Er zitten echt verschillen tussen gemeenten. We hebben navraag gedaan bij gemeenten om te weten hoe ze erin zitten en of ze dit generiek willen of niet. Het ligt heel verschillend. Het is niet zo dat iedere gemeente, generiek, dit als uitgangspunt wil. Je ziet echt grote verschillen tussen gemeenten. Het afwegingskader helpt iedere gemeente om tot een keuze te komen en te kijken hoe je dat doet. De verkeersfunctie op de 30 kilometerweg kun je, precies zoals u zei, bij nieuwe woonwijken direct vanaf het begin meenemen bij de inrichting. Er moeten richtlijnen komen voor hoe de weg eruit moet komen te zien. Dat is het onderzoek dat ik net noemde dat verder moet worden uitgewerkt, samen met alle gemeenten die er nu al bij betrokken zijn. Wat zijn de nieuwe CROW-richtlijnen? Op welke manier gaan we dat vormgeven? Het doorvoeren van 30 kilometer per uur in de verkeersfunctie vereist aanpassing van wet- en regelgeving. Dat zal in beide gevallen een jaar duren. Maar op basis van het afwegingskader dat er nu ligt, kunnen gemeenten al direct aan de slag gaan met zowel nieuwe als bestaande wegen. Ik verwacht dat we de uitwerkingen over een jaar klaar hebben. Zaken als busvervoer en ambulancediensten, die ook in het afwegingskader staan, zullen hierbij ook betrokken moeten worden. Hoe moet zo'n weg er dan uit komen te zien? Dat is de reden waarom het wat langer duurt.

Dan ...

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Van belang bij die uitwerking is eenduidigheid. Zelf stam ik uit de tijd — dat klinkt oud — dat bestuurders van niet-gemotoriseerde voertuigen van links voorrang hadden boven ... Nou ja, het was heel onduidelijk. Uiteindelijk gingen we gewoon naar "rechts heeft voorrang" voor iedereen. Dat was volgens mij ook vanwege de eenduidigheid. Daarom verzoek ik hier ook om. Het is gewoon heel eenduidig als je weet: ik ben binnen de bebouwde kom, dus is 30 het uitgangspunt, tenzij er iets anders hangt. Daarom heb ik dit nu meerdere keren aangegeven, vanwege de eenduidigheid. Een lijn voor heel Nederland is belangrijk.

Minister Visser:

Dat snap ik, maar het verschilt per gemeente. Dat heeft te maken met de doorstroming in een gemeente. Je wilt niet dat het verkeer andere routes gaat zoeken. Het heeft echt te maken met verkeersveiligheid, weten we ook van SWOV. SWOV heeft hier ook naar gekeken en geeft in algemene zin aan voor snelheidsverlaging te zijn. Maar ze geven wel aan: als je dit doet, moet je heel goed kijken naar je hele netwerk van wegen binnen je gemeentegrenzen, omdat je sluipverkeer wilt voorkomen. Je wilt doorstroming, je wilt het openbaar vervoer borgen en je wilt borgen dat de hulpdiensten er tijdig kunnen zijn. Dat maakt dat je moet kijken naar de impact van het veranderen van het principe "50 kilometer per uur, tenzij". Ik denk dat het kader een goed uitgangspunt is. We gaan werken aan de wet- en regelgeving rondom de verkeersfunctie en 30 kilometer per uur en we gaan werken aan de CROW-richtlijnen. Ik denk dat we de komende periode moeten gebruiken om samen met de gemeenten, die er verdeeld in zitten, na te denken over de vraag wat het zou betekenen als je voor dit uitgangspunt zou kiezen. Welke effecten heeft het? Kun je het überhaupt waarmaken? Dit vraagt nog nader onderzoekwerk, maar de basisbeginselen zijn klaar, de hulpmiddelen voor gemeenten om tot een afweging te komen. Daar kunnen ze dus mee aan de slag.

Voorzitter. Dan wil ik naar de heer De Groot, die een vraag stelde over de inzet van EU-regelgeving als het gaat om het LEV-kader. Ja. Dat zouden we eigenlijk ook het liefst willen. Uiteraard zullen we de verkeersveiligheid echt wel als uitgangspunt nemen. Dat blijft ook wel onze insteek. Wij zullen natuurlijk zelf naar de Europese Commissie gaan om te kijken of onze voorstellen voldoen aan de richtlijnen die er zijn. Als het Europees wordt geregeld en het voldoet aan de verkeersveiligheidseis die wij stellen, dan gaan wij daar uiteraard ook in mee. Maar zover zijn ze in die zin nog niet. Dat betekent ook dat we dat daar niet in kunnen meenemen.

Voorzitter. De heer De Groot had nog een vraag over het breder perspectief en duidelijkheid rondom drugs in het verkeer. Het gaat om beide, eerlijk gezegd. Het gaat om én betere cijfers ... Het zou heel erg helpen als we op een andere manier kunnen vaststellen of iemand drugs heeft gebruikt in het verkeer. Met speeksel, bloed en alles wat je nu moet doen, duurt het lang. Daarom kun je het ook niet zo snel doen als met een blaastest bij alcohol. Dat maakt ook dat je maar een deel van de ijsberg, het topje van de ijsberg waarschijnlijk, in beeld hebt als het gaat om drugs in het verkeer. Dat is één. Daarom praten we nu ook met andere partijen. We kijken of het mogelijk is om, met alle privacywaarborgen die er zijn, meer informatie te krijgen, zodat we kunnen achterhalen wie die mensen zijn, waarom ze het doen en of je hun gedrag nog zou

kunnen aanpassen. Waarom doen jongeren het, of waarom doen ouderen het? Het maakt allemaal niet uit. Maar wie is de gebruiker, waarom doen ze het en welke dingen kun je daar dan in doen? Je wilt het ook echt eerder opsporen. Dat is gewoon innovatie. Twee. Je wilt betere cijfers. Ik denk dat er beleidsmatig een paar dingen moeten worden aangepast. Daar gaan we nu dus naar kijken. Het zit 'm vooral in die notoire gebruikers, of het nu om alcohol of drugs gaat, of de combinatie daarvan. Het gaat erom hoe je die eerder en beter kunt weren uit het verkeer. Dat is wat je uiteindelijk wilt, naast het strafrecht dat speelt. Maar we willen daar dus op beide manieren naar kijken. Daarom hebben we ook gezegd dat we heel veel hebben lopen. We hebben de afgelopen periode allemaal aparte trajecten gedaan. Die brengen wij bij elkaar. In de tussentijd gaan we wel kijken of we voor drugs al iets voor het gedrag kunnen doen. Dat doen we nu dus niet, alleen met het vorderingenonderzoek. We gaan bij alcohol kijken of we een andere maatregel kunnen bedenken voor de mensen die nog beïnvloedbaar zijn, zodat ze hun gedrag nog gaan aanpassen. Je wilt uiteindelijk ook dat mensen leren van hun fouten en hun gedrag aanpassen, zodat ze veilig aan het verkeer kunnen deelnemen.

Voorzitter. Dan de vraag van de heer De Groot. Ik heb volgens mij niet alles helemaal genoteerd, dus ik doe het even uit mijn hoofd. Hij had een vraag rondom de ondiepe sloten. Hij zei eigenlijk: kijk er nog eens een keertje naar. We leggen dat aan als er geen functievrije ruimte kan worden gevonden. Het hangt ook van het talud af. Er gelden allerlei specifieke richtlijnen van de ROA als het gaat om de veilige inrichting van de bermen. Zoals u zelf ook al zei, heeft u een ander beeld van hoe dat anders zou kunnen. Misschien is dat ook iets om tijdens uw tweeminutendebat op terug te komen, als u ontevreden bent over mijn beantwoording.

De heer Geurts kondigde aan dat hij terugkomt op de kennismigranten en de matrixborden. Ik roep u in herinnering dat ik uw Kamer het aanbod heb gedaan om de experts hier echt een briefing over te laten geven. Ik denk dat het u in ieder geval helpt in de informatievoorziening. De afweging is in ieder geval aan u. Voorzitter, via u doe ik de Kamer, en daarmee ook de heer Geurts, nogmaals het aanbod van een technische briefing. Maar daar moet hij zelf op terugkomen, en de Kamer zelf ook. We hebben het volgens mij over de kennismigranten gehad. Ik zie uw motie wel. Dan voeren we vast met elkaar ook de inhoudelijke discussie. Wellicht hebben we hem dan ook scherper, om te voorkomen dat we elkaar niet goed begrijpen.

Voorzitter. Als het gaat om de e-bike en de e-step vind ik het toch belangrijk ... De heer Alkaya vernauwt de discussie heel erg. Ik bedoel het niet vervelend, maar ik hoorde continu iets over de e-bike en de e-step, maar het LEV-kader is vele malen breder dan alleen de e-step. Volgens mij delen we het belang dat we juist willen dat het veilig op de weg komt. Dat heb ik u ook horen zeggen. Maar we willen met elkaar ook wel voldoende informatie hebben over of de gebruikers hier op een goede manier gebruik van kunnen maken. Ik heb de heer Alkaya vooral negatieve dingen horen zeggen over de e-bike, dus ik ben benieuwd waarnaar hij op zoek is. Wil hij dan van de uitzondering die nu geldt voor de fiets en de e-bike af stappen? Of zegt hij dat hij voor iedereen die uitzondering wil? Dat begrijp ik niet helemaal uit zijn bijdrage. Volgens mij delen we de zorgen over het aantal ongevallen met fietsen en e-bikes en dat we daar maatregelen tegen moeten treffen. Ook denken we volgens mij hetzelfde over wat u zei over de fietsinfrastructuur. Maar naar aanleiding van de discussie rondom de e-bike en de e-step vraag ik me wel af wat de heer Alkaya nu precies voorstelt als het bijvoorbeeld gaat om het LEV-kader dat nu voorligt en de eisen die daarvoor gelden. Ik denk dat het ook goed is om ... Ik heb u vooral horen zeggen wat u niet goed vindt aan de e-bike, dus ik ben op zoek naar

wat uw voorstel daarvoor is in relatie tot de discussie over de e-steps. Ook vraag ik me af of u ervoor pleit om het voor iedereen los te laten. Of wilt u een andere aanscherping in de regels zoals die er nu liggen? Dat is misschien iets om op terug te komen in het tweeminutendebat.

De voorzitter:

Aangezien de heer Alkaya nu zo rechtstreeks wordt aangesproken, wil ik hem de gelegenheid geven, als hij dat wil, om ook nu alvast een reactie daarop te geven.

De heer Alkaya (SP):

De basis van wat ik voorstel is eigenlijk: gelijke monniken, gelijke kappen. Ik constateer dat daar nu geen sprake van is. Mijn zorg daarbij is dat het deelmobiliteitsoplossingen tegenwerkt, omdat ik juist vaak in die deelmobiliteitsoplossingen die elektrische step voorbij zie komen. Ik heb er zelf geen en ik ben er ook niet vertrouwd mee of zo, maar ik zie dat het een mogelijkheid kan zijn om deelmobiliteit op gang te brengen. Als ik dan constateer dat er geen sprake is van gelijke monniken, gelijke kappen, dan maak ik me daar zorgen over. In dit geval zou ik dus inderdaad voorstellen: zorg ervoor dat die elektrische step ook in die categorie valt. Sterker nog, in mijn eerste termijn heb ik al het voorstel gedaan: zorg ervoor dat het één categorie 1 wordt en werk niet met 1a en 1b, zodat het voor iedereen duidelijk is waar rekening mee gehouden moet worden wanneer er geen sprake is van personen- of goederenvervoer, maar wanneer je alleen jezelf aan het vervoeren bent.

De voorzitter:

Daarmee komen we dan aan het eind van de tweede termijn van de minister. Dan kom ik bij de toegezegde brieven.

- Minister Grapperhaus heeft de Kamer toegezegd om uiterlijk in de eerste maand van 2022 een brief te sturen over het handavingsperspectief voor lichte elektrische voertuigen. Dat is een toezegging aan mevrouw Hagen.
- Minister Grapperhaus heeft toegezegd om begin 2022 een bredere visie op boa's in het kader van de verkeersveiligheid naar de Kamer te sturen. Hierbij wordt ook nadrukkelijk ingegaan op de uitgevoerde pilots en zal de visie van de boabonden worden betrokken. Dit is een toezegging aan mevrouw Hagen en de heer Alkaya.
- Minister Visser heeft de commissie een MIRT-brief toegezegd en komt daarin ook terug op de verkeersveiligheidsonderwerpen, waaronder de N9.
- Minister Visser neemt in een volgende verzamelbrief de verkenning bij gemeenten over het afwegingskader met betrekking tot 30km/uur-wegen mee.
- Minister Visser komt begin 2022 met een reactie op het rapport beginnende bestuurders en neemt daarbij de suggestie van de heer Geurts over de A-sticker op de auto voor een beginnende bestuurder mee. Dat is een toezegging aan de heer Geurts.
- De minister komt volgend jaar terug op de evaluatie van de wetgeving over drugs in het verkeer.
- Minister Visser stuurt na de zomer het onderzoek van het KiM over risico's en kansen voor lichte elektrische voertuigen en stadsdistributie naar de Kamer. Dat is een toezegging aan mevrouw Hagen.

Dan is er een tweeminutendebat aangevraagd door mevrouw Hagen. De vraag is of dat

ook nog voor het kerstreces moet plaatsvinden. Daarbij kijk ik even naar mevrouw Hagen. Mag dat over het kerstreces heen? Ik kijk ook even naar de collega's. Zij zijn het ermee eens als we dat begin volgend jaar gaan inplannen. Dat haalt weer wat druk van de plenaire agenda. Dank daarvoor.

Er is nog een opmerking van mevrouw Visser.

Minister Visser:

Ik wil iets zeggen naar aanleiding van het overzicht van de toezeggingen. Het wetsvoorstel over drugs in het verkeer is van mijn collega Grapperhaus, dus hij zal daar specifiek op terugkomen. Dat start volgend jaar. Het WODC krijgt het onderzoek. Ik weet niet wanneer dat afgerond wordt. Dat loopt dus in een apart traject, maar ik kom sowieso naar aanleiding van een paar onderwerpen die we nu net hebben genoemd — dat heb ik ook toegezegd in een verzamelbrief — terug op het onderwerp in brede zin, dus drugs en alcohol in het verkeer. Misschien kunt u het dus iets breder formuleren. Dan kom ik naar aanleiding van de gestelde vragen daarop terug in een volgende verzamelbrief.

De voorzitter:

Ik kijk even of de leden daarmee akkoord gaan. Ik stel vast dat dat het geval is. Daarmee komen we aan het einde van de vergadering. Ik ga deze sluiten, maar niet dan nadat ik iedereen nog een gezegende dag heb gewenst. Ik sluit de vergadering.

Sluiting 16.10 uur.