

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 11 februari 2025 overleg gevoerd met de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weel, minister van Justitie en Veiligheid, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2024 inzake onderzoek naar de effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid (31305, nr. 470);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juli 2023 inzake verzorgingsplaatsen van de toekomst (31305, nr. 410);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juli 2024 inzake nationale typegoedkeuring mobiele machines en gedoogsituatie voor de tijdelijke voorziening voor mobiele machines (31305, nr. 471);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 augustus 2024 inzake CBR-kwartaalrapportage tweede kwartaal 2024 "corona-inhaalslag examens" (29398, nr. 1112);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 september 2024 inzake gedoogconstructie Digitaal Aanvragen Rijbewijzen (DAR) en bekendmaking waardeonderzoek (29398, nr. 1123);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2024 inzake strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm (29398, nr. 1129);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 september 2024 inzake adviesrapport van het Adviescollege ICT-toetsing over het programma uitrol intelligente wegkantstations (iWKS) van Rijkswaterstaat (29385, nr. 141);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 september 2024 inzake invulling motie van de leden Grinwis en Stoffer over voorstellen voorbereiden om de aanpak van verkeersonveilige rijks-N-wegen te verlengen (Kamerstuk 29398-1095) (29398, nr. 1126);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de notitie omtrent de verzorgingsplaats van de toekomst van de Federatie Weggebonden Horeca (FWH) (31305, nr. 474);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2024 inzake uitstel invoering registratie- en kentekenplicht bijzondere bromfietsen (29398, nr. 1131);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de gemeenten Almelo en Hardenberg (mede namens omliggende gemeenten en andere belanghebbenden) over de verkeersveiligheid op de N36 (29398, nr. 1137);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2024 inzake stand van zaken voertuigautomatisering (31305, nr. 481);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2024 inzake stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2024 (29398, nr. 1139);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2025 inzake eerste aanvraagtijdvak derde tranche investeringsimpuls (29398, nr. 1156);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van MENSenSTRAAT en Wandelnet met betrekking tot voetgangersveiligheid (29398, nr. 1142);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2025 inzake onderzoek naar aparte voertuigcategorie fatbike (29398, nr. 1155);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 februari 2025 inzake aanpak verkeersveiligheid van elektrische fietsen (29398, nr. 1157).

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Pool

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

Voorzitter: Nordkamp
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, El Abassi, Grinwis, Heutink, De Hoop, Krul, Nordkamp, Pierik, Stoffer en Veltman,

en de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weel, minister van Justitie en Veiligheid.

Aanvang 16.34 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag allemaal. Welkom bij het commissiedebat Verkeersveiligheid van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Allereerst heet ik de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid van harte welkom. Ook een hartelijk welkom aan de deelnemers van de commissie.

Allereerst heb ik een kort verzoek aan de commissie. Volgens mijn informatie is de heer Krul van het CDA geen vast lid van deze commissie. Mijn vraag aan de rest van de commissie is of het akkoord is dat hij desondanks deelneemt aan dit debat. Ik zie voor nu instemming, dus dat is fijn.

Het wordt een lang debat. Ik hoop op een goed debat. We hebben even gekeken of we drie of vier interrupties in de eerste termijn hanteren. We hebben gekozen voor vier interrupties. Ik wil u verzoeken om daar ook even rekening mee te houden. Ik wil u aan het einde van het debat graag nog ruimte geven voor een gesprek met elkaar en met de bewindspersonen. Laten we er met elkaar een mooi debat van maken. Ik geef allereerst het woord aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De overlast van fatbikes is vooral in de grote steden nog onverminderd groot. Meer dan de helft van de ongevallen met fatbikes betreft kinderen tussen 10 en 14 jaar. De ouders zijn primair verantwoordelijk. De VVD vindt dat de aanpak op straat en de handhaving op de import van en handel in illegale fatbikes keihard nodig zijn. Maar we zien iedere dag op straat dat dit onvoldoende is. Daarom heeft de Tweede Kamer met de motie-Veltman/Olger van Dijk gevraagd om een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht voor de fatbikes. De minister wil hier niet aan. Hij kan niet, hij wil niet, hij lijkt het zo wel goed te vinden. Het onderscheid met e-bikes zou namelijk niet te maken zijn. De minister noemt het een heilloze weg.

Voorzitter. 90% van de mensen wil dat er strengere eisen komen voor fatbikes. Maar we hebben het blijkbaar heel ingewikkeld gemaakt en de minister geeft aan dit probleem daardoor niet op te kunnen lossen. Het OM heeft wel fatbikes in beslag genomen en de ILT kan fatbikes wel van Marktplaats halen, maar het is blijkbaar niet mogelijk om voor deze fatbikes een helm en een minimumleeftijd verplicht te stellen.

Als argument wordt gebruikt dat als we de fatbikes apart gaan categoriseren, er over twee weken een nieuw soort fatbike op de markt zal zijn, die net afwijkt van de huidige fatbike, waarmee de regels omzeild kunnen worden. Maar dit is wat mij betreft geen enkel excuus. Hoewel we allemaal belang hebben bij een structurele oplossing, zullen we ook op korte termijn gewoon een grens moeten stellen. Desnoods zitten we hier over twee weken weer om ook de nieuwe soort fatbike te categoriseren. Het gaat om de veiligheid op straat.

Mijn vraag aan de minister is dus: waarom is hij niet bereid om uit zijn "kan ik niet, wil ik niet"-modus te komen en juist "ik ga kijken wat wel kan" als uitgangspunt te nemen, alle creativiteit te gebruiken, door te zetten en "nee" niet als antwoord te accepteren? Dat kan bijvoorbeeld door het gewicht en het koppel als kenmerkend onderscheid te nemen. Het feit dat het moeilijk is, doet niets af aan de must om het te gaan regelen. Iedere minister heeft hele moeilijke problemen op te lossen, ook deze minister.

Ondertussen moet er nog veel aan de handhaving gebeuren. De minister heeft de ILT, de NVWA en de Douane samen om de tafel gehad. Vorige week waren deze partijen hier bij een technische briefing. De NVWA had nog nooit van een veiligheidsprobleem met de fatbikes gehoord. Tussen de ILT en de NVWA zit een grijs gebied. Een gezamenlijk plan ontbreekt. De Douane kan een container met illegale fatbikes in de Rotterdamse haven na een administratieve controle gewoon weer sluiten en doorlaten, waardoor de illegale fatbikes alsnog op de openbare weg komen. Dit zijn toch allemaal zaken waar allang aan gewerkt had moeten worden? We zijn al een jaar aan het praten over de illegale fatbikes. Hoe kan het dat er nog geen betere integrale aanpak voor handhaving ligt?

Over handhaving gesproken: het is goed dat u hier beiden zit. De politie kan nu op straat niet goed optreden tegen illegale of opgevoerde fatbikes. Het ministerie van IenW vindt dat dat wel kan en de politie en JenV vinden dat dat niet kan. Het komt erop neer dat voor de politie een wijziging in de definitie van de elektrische fiets in de Wegenverkeerswet nodig is om de opgevoerde of illegale fatbike op straat goed te kunnen aanpakken. Zonder wijziging houden sancties bij de rechter waarschijnlijk geen stand en wordt de strafrecht- en de beslagketen nodeloos belast. Deze kleine wetswijziging kan voor een structurele oplossing zorgen. Als dit wordt aangepast, voorkomt dit dus dat een heleboel mensen op illegale fatbikes de dans ontspringen en niet worden gestraft. Er lijkt hier een verschil te zitten tussen de mening van de politie en die van IenW. Kunnen de ministers dit samen oplossen? Wil de minister van IenW deze wetsaanpassing met spoed in gang zetten?

Voorzitter. Alcohol in het verkeer maakt steeds meer slachtoffers. Mensen die met alcohol op achter het stuur stappen, spelen met mensenlevens. Daar hoort een flinke straf bij.

De voorzitter:

Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer El Abassi van DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Ik hoor de VVD het alleen hebben over fatbikes. Ik hoor de VVD het ook hebben over illegale fatbikes. Volgens mij moeten we alle illegale fietsen aanpakken. Daar moeten we op handhaven, want dat mag natuurlijk niet. Maar de link naar de fatbike is mij op dit moment niet duidelijk. Heeft de VVD moeite met de fatbike an sich of met illegale fatbikes en moeten we dus de illegaliteit aanpakken? Of heeft de VVD moeite met alle illegale fietsen?

De voorzitter:

Helder.

Mevrouw Veltman (VVD):

Sorry, ik had mijn microfoon niet uitgezet. Ik weet niet of meneer El Abassi bij aanvang van mijn betoog al in de zaal zat. Ik heb aangegeven dat er een heel groot probleem is met fatbikes die te hard rijden in grote steden. Soms wordt er gereden op een illegale fatbike met een foute constructie, die via wat voor route dan ook het land is binnengekomen, en soms betreft het een fatbike die alsnog handmatig door de berijder wordt opgevoerd zodra die door de brievenbus is gearriveerd. Het gaat er in alle gevallen om dat ze op straat grote overlast veroorzaken. Mensen worden omvergereden en er zijn veel ongelukken. De helft van de kinderen die bij die ongelukken betrokken zijn, is 10 tot 14 jaar. Dat is reden genoeg om de fatbike aan te pakken, want daar zit inderdaad vooral het probleem.

De voorzitter:

Dank. U heeft nog een interruptie van de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Ik hoor de VVD zeggen dat de problemen met name bij de fatbike zitten. We zijn bij een bijeenkomst geweest met experts en daar kwam juist naar voren dat een fatbike intrinsiek en in zijn totaliteit niet onveiliger is dan andere fietsen. Dat is nergens uit

gebleken. Ik kom zelf ook uit een grote stad. Ik moet heel eerlijk zijn: als ik rondloop in de binnenstad, dan is iedere fietser voor mij een gevaar. Ik vind het persoonlijk een hele lelijke fiets. Ik ben geen fan van die fietsen, maar het is mij in de grote stad niet opgevallen dat een fatbike gevaarlijker is dan andere fietsen. Op basis van het onderzoek van DTV zie ik ook geen reden om die fietsen te bestempelen als gevaarlijker dan andere fietsen. Mijn vraag aan de VVD is: wat voor concreet bewijs heeft zij voor de stelling dat deze fiets intrinsiek of niet-intrinsiek onveiliger is dan andere fietsen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zou bijna willen vragen of de heer El Abassi onder een steen heeft geleefd, want het hele probleem is ontstaan vanwege overlast door fatbikes. Natuurlijk zijn opgevoerde e-bikes die geen fatbike zijn, ook niet goed. Die mogen er ook niet zijn.

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

Het kan dat de heer El Abassi onder een steen heeft geleefd, dat de Douane onder een steen leeft, dat de ILT onder een steen leeft, dat de politie onder een steen leeft en dat de minister onder een steen leeft. Misschien geldt dat niet voor mevrouw Veltman. Dat kan. Maar ik woon in een grote stad en nogmaals, ik zie dit niet. Het is een opvallende fiets. Hij valt heel erg op; dat is zo. Ik vind het persoonlijk een lelijke fiets. Het is een dikke fiets. Maar ja, de een houdt van dik en de ander houdt van slank. Je mag er wat van vinden, maar als de experts keer op keer zeggen dat die fiets niet onveilig is ... Sterker nog, zo'n fiets is vanwege zijn banden zelfs veiliger dan andere fietsen. De VVD moet echt met iets sterkers komen. Vraag dan naar nog een onderzoek, maar je kunt toch niet ...

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

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

... direct overgaan op een aanpak? Dat zou ik de VVD willen vragen. Vraag eerst om een onderzoek om dit nader te onderbouwen in plaats van allemaal stellingen in te nemen zonder concreet bewijs.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

We hebben allerlei cijfers gezien. Een groot aandeel van het aantal ongevallen met elektrische fietsen vindt plaats met een fatbike. Een groot aandeel daarvan, meer dan de helft, bestaat uit ongevallen met zwaar letsel bij jongeren tussen 10 en 14 jaar. Ik bestrijd dat de Douane, de ILT of de politie heeft gezegd dat het een hele veilige fiets is. Dan heeft meneer El Abassi niet opgelet bij de technische briefing. De ILT heeft al meer dan 10.000 illegale exemplaren in beslag genomen, omdat ze onveilig zijn. Dit wordt het laatste stukje van mijn interruptie, voorzitter. De politie zit met de handen omhoog en weet niet hoe ze dit goed kan aanpassen, omdat zij ook ziet dat deze dingen een gevaar zijn. De Douane zou het wel willen, maar er zijn nog geen afspraken over. Er is volgens mij genoeg reden om te zeggen dat de fatbike een vervelend maatschappelijk probleem is, en dan druk ik het nog zacht uit.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik had het over alcohol in het verkeer. Wat de VVD betreft moet het mogelijk zijn een alcoholslot te plaatsen. Vorig jaar is er een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor herinvoering hiervan, maar dit laat te lang op zich wachten. De VVD wil dat hier meer vaart achter wordt gezet. Hoe zien de ministers een spoedige herinvoering van het alcoholslot? Wanneer kunnen we dat gaan inzetten?

Voorzitter. Ook voor mijn volgende punt is het goed dat beide ministers hier zitten. Veel mensen van wie het rijbewijs ongeldig wordt verklaard, blijven toch rondrijden. Wat de VVD betreft wordt hier intensiever op gehandhaafd en wordt het strenger bestraft, maar dit kan pas effectief, zo is gebleken uit een pilot, als de brief hierover persoonlijk wordt overhandigd aan de bestuurder. Want het smoesje "maar ik heb helemaal geen brief gekregen" schijnt nogal vaak voor te komen. Gevolg? Gebrek aan bewijs, zaak geseponeerd of persoon vrijgesproken. Nu begrijp ik dat de voortgang stopt omdat er gedoe is over de kosten van het persoonlijk overhandigen. Mijn verzoek aan de ministers is of zij de kosten op de rijbewijshouder willen verhalen en door willen pakken op dit dossier, zodat niet straffeloos zonder rijbewijs gereden kan worden.

Voorzitter. Tot slot: met je mobieltje achter het stuur. Iedereen ziet mensen in het verkeer die dit doen en iedereen weet dat dit de oorzaak van veel ongelukken en leed is. Goed dat hiervoor nieuwe flitsers worden ingezet — daarover hebben we deze week kunnen lezen in de krant — maar wat doen de ministers nog meer? Wat gaan de ministers doen om hier stevig tegen op te treden?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Ik zie dat er allereerst een interruptie van de heer De Hoop is.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik ben het met veel van de bijdrage van mevrouw Veltman van de VVD best eens, ook op het punt van de fatbike, overigens. Maar uit het oogpunt van de algehele verkeersveiligheid is de fatbike niet het grootste probleem, hoe erg ik de ongevallen met de fatbike ook vind. Er zijn meer andere kwetsbare verkeersdeelnemers die zeer ernstige verkeersverwondingen oplopen. Een groot probleem daarbij is de infrastructuur. Ik ben benieuwd naar de analyse van mevrouw Veltman daarvan. Zouden we met elkaar niet veel meer moeten investeren in een betere fietsinfrastructuur en misschien een andere weginrichting? Want dat kan heel veel doen voor de verkeersveiligheid, terwijl dit kabinet hier betrekkelijk weinig geld voor uittrekt. Ik ben dus benieuwd naar een reflectie daarop.

Mevrouw Veltman (VVD):

Goede vraag van de heer De Hoop. Ik ben het in grote lijnen ook met hem eens. Volgens mij is het én infrastructuur én gedrag, en ook zorgen dat we op veilige apparaten fietsen of in veilige apparaten rijden. Ik denk dat op al die punten een inspanning nodig is. Er is in de loop van een aantal jaren, tot 2030, een groot bedrag beschikbaar om de infrastructuur aan te passen om te zorgen voor veilige wegen. We hebben met schaarse middelen te maken, dus daar moet je een goede afweging in maken. Daar zijn we allemaal bij en daar doen we allemaal ons best voor. Ik heb het weleens eerder gezegd: ieder verkeersslachtoffer is er een te veel en we moeten alles doen wat we kunnen om slachtoffers te voorkomen.

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

Volgens mij zien we allemaal dat de middelen schaars zijn. Tegelijkertijd viel mij bij de technische briefing wel het schrikbarende bedrag op dat werd genoemd: verkeersongelukken kosten ons als samenleving 30 miljard per jaar. Ik denk dan: als we gewoon een paar honderd miljoen per jaar meer zouden investeren in goede fietsinfrastructuur en bijvoorbeeld het inrichten van 50km/u-wegen als 30km/u-wegen, zouden we de infrastructuur kunnen verbeteren en heel veel ongelukken kunnen voorkomen. Is mevrouw Veltman het met mij eens dat wij deze minister er echt toe moeten bewegen om daar komend jaar extra inzet op te leveren? Het levert namelijk heel veel op: het vergroot de verkeersveiligheid en het voorkomt heel veel maatschappelijke kosten.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik denk dat er een heleboel oorzaken voor verkeersongevallen zijn en dat het de Staat en de belastingbetaler vele miljarden zou schelen als je bepaalde maatschappelijke problemen niet zou hebben. Dat is de afweging die je met elkaar moet maken. Er is nu 500 miljoen beschikbaar gesteld voor infrastructuur. Wat mij betreft zetten we ook heel hard in op bijvoorbeeld het meer bestraffen van veelplegers en het aanpakken van gedrag. Want we zien heel veel fout gaan op de weg, wat echt te maken heeft met gedrag. Het speelt dus op verschillende fronten en daar moeten keuzes in gemaakt worden, maar we moeten wel alles doen wat we kunnen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

In lijn met de interruptie van de heer De Hoop heb ik ook nog een vraag. De doelstellingen blijven allemaal staan, zoals de halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030, maar papier is buitengewoon geduldig. Deze coalitie heeft er geen extra geld voor uitgetrokken. Alles wordt duurder. We hebben een hele bijzondere brief gekregen over de N36; nog maar een kwart van de weg wordt aangepakt en als de aanbesteding meevalt, vloeit het geld terug naar het Rijk. Dat zijn toch hele rare berichten? Hoe verhouden die zich tot elkaar? Mag ik mevrouw Veltman ertoe uitnodigen om zich aan te sluiten bij de stelling dat het geld dat nu is uitgetrokken voor de N36, helemaal voor de N36 beschikbaar blijft, ook als de aanbesteding meevalt?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zoals u weet, heb ik mij er ook hard voor gemaakt om echt aandacht te besteden aan de N36. Dat is een heel belangrijke opdracht die we volgens mij hebben. Je ziet dat er inderdaad te weinig geld voor was begroot en dat er veel meer nodig is om die hele weg aan te pakken. Ik wil heel graag met u kijken hoe we het geld dat was begroot maar dat niet wordt besteed, op de een of andere manier ... Ik kijk naar voorstellen. Dan wil ik graag met u meekijken wat eraan te doen is. Tegelijkertijd zien we dat er op heel veel fronten meer middelen nodig zijn. Zoals net gezegd, moeten we daar keuzes in maken. Ik vind het belangrijk om dat vooral goed in de gaten te houden en ons best te doen, niet alleen op het gebied van infrastructuur maar ook op het gebied van gedrag, en alles wat we kunnen doen voor het bewustzijn van mensen zelf en hun eigen verantwoordelijkheid. Maar tegelijkertijd vraag ik waarom het zo moeilijk is om een helmplicht en een leeftijd van 14 jaar voor bijvoorbeeld een fatbike in te stellen, want dat is ook iets wat we voor hebben liggen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan ga ik nog even door op dat laatste punt, die helmplicht. Je wordt er niet populair van. Deze coalitie heeft dus de keuze gemaakt: weet je wat, we richten ons helemaal op de fatbike en we negeren even de rest. Dan moet je je in 83 bochten draaien. Uiteindelijk is de conclusie vanuit het ministerie wat minister Madlener al aan de voorkant zei: ik denk niet dat het gaat lukken. Voor mensen in het land is dat lastig uit te leggen, want zo'n fatbike ziet er toch wel anders uit dan de rest. Maar oké, het onderzoek is toch wel vrij overtuigend. Alles goed en wel, mijn vraag aan mevrouw Veltman is: als je het echt zo ernstig vindt dat al die 12-, 13-, 14- en 15-jarigen op de intensive care belanden, waarom regel je dan niet simpelweg een helmplicht voor alle minderjarigen op een e-bike?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nu doet de heer Grinwis alsof die fatbike het enige is. Ik heb volgens mij een heleboel andere onderwerpen in mijn pleidooi benoemd. Ik heb het gehad over mobieltjes in het verkeer. Ik heb het gehad over alcohol in het verkeer. Vorige week stond ik nog bij de microfoon in de plenaire zaal, omdat we weten dat een heleboel, 100, viaducten en bruggen in het verkeer een belangrijk veiligheidsrisico met zich meedragen. Dus volgens mij zijn er een heleboel aspecten die meespelen bij veiligheid in het verkeer.

Wat uw vraag over de helmplicht betreft, zover ben ik nog niet, als het gaat om een helmplicht voor jongeren. Eén: ik verwacht meer creativiteit van de minister. Daarom zit ik hier en daarom heb ik die vragen gesteld, voor het oplossen van het probleem met de fatbikes. En twee: het probleem zit bij de fatbikes. Als we daar het probleem oplossen, pakken we het probleem ook bij de kern aan. Het gaat mij echt te ver om te zeggen: dan maar geen onderscheid, dan maar alle e-bikes en alle jongeren onder de 14 jaar. Dat gaat wat mij betreft niet de goede kant op. Want daar zit het probleem niet. Het is makkelijk om, als je een probleem ziet en dat vergroot, dat dan maar in grotere mate op te lossen. Maar dat past niet bij mijn insteek en de reden waarom ik hier zit. Ik wil voor veel mensen nog zo veel mogelijk vrijheid behouden als zij zich van A naar B bewegen, ook voor jonge kinderen. Maar ik begrijp hier wel uit dat de heer Grinwis van de ChristenUnie zich er blijkbaar bij neerlegt dat de minister dit probleem niet wil oplossen.

De **voorzitter**:

U heeft vier interrupties en dit wordt uw derde.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Maar ik word uitgelokt door mijn collega. Het gaat er niet zozeer om of ik me er wel of niet bij neerleg. Ik vind dat we kostbare tijd aan het verdoen zijn: alles tien keer omdraaien en dan nog steeds geen conclusie trekken, en alleen maar bezig zijn met uitstellen. Als je ondertussen aan artsen vraagt wat er langskomt in de ziekenhuizen en op de intensive care, hoor je dat het schrikbarend is. Dan denk ik: van een helm dragen ga je niet dood, maar als je verkeerd terechtkomt, misschien wel. Dan heb ik liever dat we snel een maatregel treffen die in ieder geval kan worden gehandhaafd en kan worden uitgevoerd, dan dat we eindeloos met elkaar doorexerceren en hier over een jaar weer zitten, omdat er nog steeds niks is gebeurd. Dat is hoe ik in de wedstrijd zit. Dan heb ik inderdaad liever dat alle minderjaren op een e-bike een helm hebben dan dat we eindeloos gaan millimeteren over "lukt het wel of lukt het niet?" Dat is inderdaad mijn lijn. Mijn vraag aan mevrouw Veltman is: wanneer is zij toe aan die conclusie? Hoeveel tijd geeft zij de minister nog?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dan val ik in herhaling. Ik ben het er helemaal mee eens dat we hier een heleboel kostbare tijd aan het verdoen zijn. We praten hier al een jaar over. Ik heb aangegeven dat er sowieso op het gebied van handhaving stevigere stappen gezet kunnen worden. Maar ik vind ook dat er in een jaar tijd meer stappen op dit terrein gezet hadden kunnen worden. Dat is zo, maar dat wil niet zeggen dat we het probleem dan maar ergens anders gaan neerleggen.

Dank u wel, voorzitter.

De heer **Krul** (CDA):

Daar wil ik wel even op doorgaan, want wat de heer Grinwis zegt, klopt in die zin dat je je niet per se populair maakt met deze stelling. De SWOV heeft bijvoorbeeld berekend dat een helmplicht voor minderjarigen tot 85 verkeersslachtoffers en 2.600 gewonden per jaar kan schelen. We hebben het vaak over de doelstelling voor 2030 om het aantal slachtoffers van verkeersongevallen te halveren. Tegelijkertijd zien we dat het eigenlijk alleen maar toeneemt. Dat komt deels door de fatbike, maar deze cijfers gaan over een algemene helmplicht. Als dit soort maatregelen te ver gaan, ben ik wel benieuwd waar de VVD zelf aan denkt om daadwerkelijk tot die halvering van het aantal verkeersslachtoffers te komen. Want ik hoor wel "creativiteit van het kabinet", maar ik ben benieuwd waar de VVD dan zelf aan denkt.

De **voorzitter**:

Helder. Dank.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Er zitten een aantal verschillende vragen in. Laat ik vooropstellen dat wij het heel belangrijk vinden dat als mensen zich misdragen in het verkeer, we die aanpakken. Je ziet dat een heleboel mensen die zich misdragen in het verkeer ook ongevallen veroorzaken, met heel veel letsel en ook dodelijke slachtoffers tot gevolg. Wij moeten die aanpakken. Wij moeten die stevig aanpakken en waar het kan zwaarder straffen. Daar maakt de VVD zich heel erg hard voor.

De heer **Krul** (CDA):

Kort samengevat: we gaan het aantal verkeersslachtoffers naar beneden brengen op het moment dat we meer handhaven op verhuftering van het verkeer. Begrijp ik dat zo goed?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb net een aantal elementen genoemd in reactie op de interruptie van de heer De Hoop. Je kunt verschillende onderwerpen aanpakken, maar ik voeg daar nog een keer voor de duidelijkheid aan toe: ja, wij denken dat het aantal slachtoffers minder wordt als we de verhuftering in het verkeer stevig aanpakken.

De **voorzitter**:

De heer El Abassi met zijn laatste interruptie.

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

Dit is inderdaad mijn laatste interruptie, maar ik denk dat het die waard is. Ik ben het met de heer Grinwis eens. Ik ben het met de heer Krul eens. Althans, ik ben niet voor een

helmplicht, maar inhoudelijk hebben ze gewoon gelijk. Als je pleit voor de veiligheid van de mensen ... Zij komen hier juist met echte maatregelen, waarvan aangetoond is dat die ook echt werken en de veiligheid bevorderen. Je kunt erop tegen zijn, vanwege betutteling of wat dan ook, maar feit is dat ze de veiligheid bevorderen. Ik hoor de VVD zeggen "we gaan de hufters aanpakken" et cetera, terwijl hier gewoon preventieve maatregelen aan de voorkant genoemd zijn. We willen toch geen slachtoffers? We willen toch niet per se mensen aanpakken? Ik zou de VVD willen vragen, via de voorzitter: ben je nou voor een preventieve aanpak of wil je hufters gaan aanpakken?

De voorzitter:
Duidelijke vraag.

Mevrouw Veltman (VVD):
Volgens mij hoeven die laatste twee elkaar niet uit te sluiten. Ik heb al gezegd dat ik het aanpakken van hufters in het verkeer inderdaad heel erg belangrijk vind, dus dat staat voorop. Maar als het bijvoorbeeld gaat over de helmplicht in het algemeen, vind ik ook dat er een eigen verantwoordelijkheid is voor mensen die op een fiets stappen. Die kunnen er zelf over nadenken of zij wel of niet een helm op moeten. Ik denk dat dat verstandig is, zeker vanaf een bepaalde leeftijd, en ook voor jonge kinderen. Dat verplicht stellen is niet per se de manier waarop dat het beste werkt. Zo is hoe de VVD daarin zit.

De voorzitter:
Dank. Dan kijk ik even rond. Ik zie geen interrupties. Dan geef ik het woord graag aan de heer Van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):
Dank u wel, voorzitter. Maar liefst 70% van de ernstige verkeersgewonden is fietser. We zijn eigenlijk allemaal fietser — daar ga ik van uit; ook deze ministers, neem ik aan, als ze niet in de dienstauto zitten — en ervaren dat het drukker en gevaarlijker wordt. Ergernis nummer één is nog steeds de fatbike. Maar ook de fatbikers zelf zijn regelmatig verkeersslachtoffer. Het werd al even genoemd door de VVD: maar liefst de helft van de fatbikeslachtoffers is tussen 10 en 14 jaar.

Sinds het aangenomen aanvalsplan van Nieuw Sociaal Contract vorig jaar is er gelukkig wel iets gebeurd. Er is betere handhaving, markttoezicht en communicatie. Maar er is meer nodig. Daarom zijn collega Veltman en ik met een dringende oproep gekomen voor een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht voor fatbikes. Onze motie is met een ruime meerderheid aangenomen. De Kamerbrief van vorige week viel ons koud op het dak. Minister Madlener gaat onze motie niet uitvoeren. Onbegrijpelijk wat Nieuw Sociaal Contract betreft. Ja, het DTV-rapport laat zien dat het lastig is om een aparte voertuigcategorie fatbike te maken, maar niet onmogelijk. Wij verwachten van de minister flexibiliteit en dat hij vanuit de bedoeling van de motie op zoek gaat naar een oplossing. Maar deze minister lijkt vooral te zoeken naar argumenten waarom het niet kan.

NSC wil echt een andere mindset, conform het motto van het kabinet: kijken hoe het wél kan. NSC is wel oplossingsgericht. Daarom stellen wij vandaag voor om een aparte categorie zware e-bikes in het leven te roepen. Deze categorie moet vooral fatbikes beslaan. We zien in het DTV-rapport juist aanknopingspunten hiervoor. Kijk naar het

gewicht en het koppel van de elektromotor. Beide kenmerken zijn te vatten in regelgeving. In het overzichtje in het rapport zien we twee groene balken voor beide elementen: gewicht en koppel. Die zijn te vatten in regelgeving. Het is ook — dat is heel belangrijk — een verkeersveiligheidsargument, want hoe zwaarder, hoe meer impact bij een botsing. Maar het heeft ook effect op de bestuurbaarheid voor jongeren. Een hoog koppel maakt snel accelereren mogelijk. Dat is een bron van heel veel fatbike-ellende. Deze kenmerken zijn niet volledig uniek voor de fatbike, maar wel onderscheidend van de reguliere e-bikes waarop scholieren in de regio naar school gaan. Die groep willen we ontzien. Als we bijvoorbeeld een zware categorie maken voor fietsen met een gewicht van 30 kilo en een koppel van 60 newtonmeter, dan vallen alle huidige fatbikes hieronder en blijven er genoeg normale e-bikes beschikbaar.

Wij vragen de minister vandaag met klem om langs deze lijnen een aparte categorie voor zware e-bikes — dat betreft dus vooral fatbikes — uit te werken. We willen ook vragen om daarvoor de minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht te laten gelden. Ook vragen we hem om zo snel mogelijk en uiterlijk voor de zomer een concreet voorstel te doen aan de Kamer. Graag wil ik een stevige toezegging van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dat bespaart een motie.

Voorzitter. Maak daarnaast haast met de invoering van een vorm van typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen, zodat je nieuwe halfgare producten van de markt weert, conform onze eerdere motie. Gelukkig pakt RAI dit nu op. We lezen dat de Kamer rond de zomer van 2025 wordt geïnformeerd, maar dat moet sneller. Voor de zomer willen we ook hier een uitgewerkt voorstel voor zien. Ook hierover wil ik graag een toezegging.

Voorzitter. Ook het markttoezicht kan beter. In onze briefing vorige week werd duidelijk dat er nog een wereld te winnen valt bij de samenwerking tussen de ILT, de Douane, de politie en de NVWA. Mijn vraag aan het kabinet is of deze kan worden bevorderd. Kan er een concrete opdracht aan de Douane worden gegeven om ook op producteisen te controleren? Kan de NVWA worden gevraagd om de aanpak te intensiveren? Er zijn echt signalen dat de brandveiligheid niet in orde is.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik waag mijn laatste interruptie hier toch maar aan. Waarom probeert de heer Van Dijk toch weer een vierkante cirkel te tekenen? Hij leest selectief uit de tabel voor. Hij zegt namelijk: "Gewicht? Ja. Koppel? Ja." Maar dan zegt hij daarna: "Uniek voor de fatbike? Nee." Dat geldt ook voor bakfietsen en andere fietsen. Bij het koppel van de elektromotor wordt ook gezegd: waarschijnlijk hebben veel meer voertuigen zo'n hoog koppel. Je kunt dan antwoorden dat een bakfiets er anders uitziet — dat snap ik — maar het rapport biedt ook een heel aantal argumenten voor waarom het ingewikkeld is. Nu gaat de heer Van Dijk dus aan de minister vragen om dit nog eens verder te verkennen. Wanneer is het een keer genoeg voor de NSC-fractie? Zijn zij bereid om for the greater good een verdergaande maatregel te steunen?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Eigenlijk is het vrij simpel. Aan de ene kant willen we het probleem bij de wortel aanpakken, namelijk bij de fatbikes. Aan de andere kant willen we het 30.000 scholieren

niet onmogelijk maken om naar school te kunnen op een e-bike. Ik heb vorige week nog een meisje van 13 gesproken, die op een normale e-bike naar de middelbare school van haar keuze kon gaan. Er is echt een verschil in gewicht tussen dat type normale e-bikes en de zwaardere varianten. Ook het koppel is een heel groot verschil en een element van verkeersveiligheid. Het vooruitspurten van fatbikes bij stoplichten is echt een probleem. Wij zeggen nu: laten we nou kijken hoe je dat kan aanpakken. Dan moet je een categorie zware e-bikes maken, waarin dus vooral fatbikes vallen. Het is waarschijnlijk niet te voorkomen dat er ook een aantal andere typen onder zullen vallen. Dat staat ook in dit rapport. Bakfietsen werden al genoemd. Wij zijn bereid om dat voor lief te nemen, maar alleen — dat is de vraag aan de minister — als er gekeken wordt of het op basis van gewicht en koppel kan worden afgesteld, zodat je vooral de fatbikecategorie gaat pakken. Dat is ons voorstel. Het is eigenlijk zo logisch als wat als je dit rapport leest. Wij kunnen ons niet anders voorstellen dan dat dit wordt uitgevoerd, vanwege de Kamermeerderheid die er was en hopelijk ook blijft.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ik ben bij de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Die wordt binnenkort namelijk opengesteld. De vraag aan de minister is of er ook specifiek te sturen is op fietsverkeersveiligheid, want deze is een groot probleem. Hoe staat het met het veiliger maken van drukke schoolroutes door vrijliggende fietspaden, conform de aangenomen motie van de heer Grinwis, Stoffer en mijzelf?

Er is beperkt budget — het ging er al even over — dus het is ook zaak om slimme, kosteneffectieve maatregelen te nemen. Hoe kijkt de minister er bijvoorbeeld tegenaan om afgevlakte trottoirbanden meer te verplichten of te stimuleren bij vervanging of in nieuwbouwwijken? Kun je dat vanuit het Rijk stimuleren? Is het gesprek daarover dan ook te voeren met medewegbeheerders? Wat denkt de minister van het stimuleren van fietsverlichting die ook naar de zijkant schijnt? Dat is gewoon een slimme innovatie, die de zichtbaarheid aantoonbaar vergroot.

Voorzitter. NSC heeft eerder vragen gesteld over de zorgwekkende toename van aanrijdingen van weginspecteurs. Maar neemt de roodkruisnegatie nou toe of niet? De politie kan op verzoek van Rijkswaterstaat ter plaatse controleren. Kan dit ook prioriteit krijgen, vraag ik specifiek aan de minister van Justitie en Veiligheid.

Er komen dit jaar 40 roulerende onbemande zogenaamde focusflitsers. Waarom komen die vooral op N-wegen? Waarom komen die niet ook op drukke snelwegen, is mijn vraag aan de minister.

Voorzitter, tot slot. Kan de minister aangeven wat de effecten zijn van de generieke taakstelling subsidies, zoals op de SWOV, conform mijn aangenomen motie? Kan de minister aangeven of er bij de herschikking van subsidies in de Voorjaarsnota écht gekozen kan worden in plaats van dat de kaasschaaf eroverheen gaat? Kan de minister garanderen dat het domein verkeersveiligheid wordt ontzien?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er zijn geen interrupties. Dan geef ik graag het woord aan de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Iedere dag opnieuw stappen miljoenen Nederlanders in de auto of op de fiets op weg naar werk of school, of gewoon vanwege een gezellige dag uit. Al die Nederlanders willen iedere dag weer veilig thuiskomen om aan te kunnen schuiven bij het eten. Dat zou eigenlijk vanzelfsprekend moeten zijn, maar dat is helaas niet het geval. Er vinden dagelijks namelijk tal van ongelukken plaats op onze wegen, met alle gevolgen van dien. Te vaak keren heel veel Nederlanders niet thuis voor het eten.

Voorzitter. Ieder dodelijk ongeval of überhaupt ieder ongeval is er een te veel. Wat we dan op z'n minst kunnen doen, is de daders straffen. Tenminste, dat zou het hele idee moeten zijn. Maar niet in Nederland. Hier kennen we een systeem dat daders niet eens wil of kan bestraffen. We zien het keer op keer gebeuren. Veroorzakers van dodelijke ongelukken worden keer op keer op vrije voeten gesteld of krijgen een nietszeggende straf. Of ze nu dronken waren of gewoon asociaal hard door de binnenstad hebben gereden, keer op keer verzaken de rechterlijke macht en justitie.

Voorzitter. Ik wil vandaag een van die schrijnende gevallen delen. In januari 2023 werd in het centrum van Den Haag een 23-jarige jongeman doodgereden door een stomdronken Oekraïner. Het slachtoffer was een drankje aan het doen met wat vrienden en kreeg een lift naar huis. Een van de twee slachtoffers is nooit meer thuisgekomen. Onderweg kwamen ze namelijk Yuri S. tegen. Yuri S. reed als een gek met 132 kilometer per uur op een weg waar je 50 mag. Logischerwijs kon de auto waarin het slachtoffer zat de auto van Yuri niet meer ontwijken. Het resultaat: één dode en één zwaargewonde. De dader was al eens eerder gepakt met alcohol op achter het stuur. Het was dus een veelpleger. Maar zoals ik al eerder in mijn betoog zei, heeft het systeem in Nederland daar blijkbaar maling aan.

Voorzitter. Die stomdronken Oekraïner werd weliswaar door de rechtbank veroordeeld tot een gevangenisstraf, maar hij mocht het hoger beroep in vrijheid afwachten. U raadt het al: de vogel is gevlogen. Niemand weet waar hij is. Iedereen kon op zijn klompen aanvoelen dat hij zou gaan vluchten. De dader zei tijdens de zitting — ik citeer — "ik ga niet weer de gevangenis in". Iedereen, echt iedereen zag het vluchten aankomen, behalve de mensen die het voor het zeggen hebben. Dan hoor ik u denken: hoe zit het dan met de familie van het slachtoffer? Nou, die kreeg enkel een brief van het Openbaar Ministerie waarin stond dat ze een "teleurstellende mededeling" hadden. Dat was overigens pas nadat de familie van het slachtoffer zelf om een update moest vragen. Ik vraag me oprecht af hoe dit kan in een land als Nederland.

Voorzitter. De stapel met soortgelijke situaties is groot. Het zijn er te veel om allemaal in dit debat op te noemen. Maar de PVV wil dat er keihard opgetreden gaat worden tegen het verkeerstuig. Veroorzaak je een dodelijk ongeval, dan ga je de gevangenis in. Wat ons betreft mogen deze mensen nooit meer de weg op. Punt uit. Er is geen twijfel over mogelijk. We verwachten dan ook een stevige reactie van zowel de minister van Justitie als de minister van Infrastructuur op dit punt. Hoe zorgt het kabinet ervoor dat je, zodra je iemand doodrijdt, er niet mee wekomt? Wij willen maatregelen zien, minister Van

Weel, en ook een beetje snel en flink graag. Wij willen dat deze mensen gestraft gaan worden. En ja, daar hoort voor recidivisten uiteraard ook een alcoholslot bij. Maar laten we duidelijk zijn: rij je iemand dood, dan hoor je thuis in de gevangenis. Klaar.

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

Ik zit even te kijken hoe ik de vraag precies ga stellen. Het is verschrikkelijk als er een verkeersslachtoffer valt. Soms komt dat helaas doordat mensen onder invloed achter het stuur zitten. Dat maakt het nog verschrikkelijker. Maar er gebeuren ook nog steeds ongelukken die echt een ongeluk zijn. Ik ben even aan het kijken bij de heer Heutink ... Er vallen helaas ook weleens dodelijke slachtoffers door een ongeluk door onoplettendheid of andere oorzaken dan alcohol en dat soort zaken. Ik ben dus benieuwd: geldt dat voor iedereen die een verkeersdode heeft veroorzaakt? Want zo interpreteer ik wat de heer Heutink zegt. Of gaat het over mensen die inderdaad drugs of alcohol gebruikt hebben? Wat omvat dit voorstel van de PVV?

De heer **Heutink** (PVV):

In het voorbeeld dat ik noemde, en in alle voorbeelden die ik bij me heb, was er alcohol of drugs in het spel. Op het moment dat je met alcohol op achter het stuur stapt, is er wat ons betreft opzet in het spel. Dan vraag je er ook gewoon om. Wat ons betreft toont de minister van Justitie en Veiligheid geen genade voor mensen die met alcohol achter het stuur kruipen en een dodelijk ongeluk veroorzaken, of welk ongeval dan ook. Ik verwacht echt een stevige reactie van de minister van Justitie om te zien hoe er een verbeteraanpak komt en welke maatregelen hij gaat nemen om die mensen beter te straffen. Laten we beginnen met überhaupt straffen, want ze lopen nu gewoon na een paar dagen alweer de deur uit. Dat kan toch niet de bedoeling zijn in een land als Nederland?

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Dan wil ik het tot slot nog hebben over de fatbike. Het is teleurstellend dat de minister de wens van de Kamer om te komen tot een aparte categorie voor fatbikes niet honoreert. De PVV wil nog steeds — dat hebben we ook altijd gezegd — een aparte categorie voor fatbikes, met de daarbij horende maatregelen. Dat wil dus zeggen: een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht. We willen de minister dan ook vragen om nog een poging te doen om tegemoet te komen aan de opdracht van de Kamer. We willen wel benadrukken dat het voor de PVV enkel en alleen om de fatbike gaat. De minister moet echt afblijven van de gewone e-bike.

Daar wil ik het voor nu bij laten. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. Ik zie nog de laatste interruptie van de heer De Hoop.

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

Over die fatbike: soms heb je weleens dat je de avond voor een debat een bericht krijgt en denkt "hier komt wat aan". Gisteren zag ik een pushmelding voorbijkomen: "Infrastructuur wil verbod ..." Ik dacht: hier komt ie, "... op de fatbike". Nee, "... op vochtige toiletdoekjes". Dat is het enige verbod dat de bewindspersonen van de PVV tot

nu toe gelukt is op het ministerie van IenW. Ik zou daar een reflectie van de heer Heutink op willen, want het moet toch wel teleurstellend zijn dat dit is wat wij van de PVV-bewindspersonen kunnen verwachten als het gaat over verboden. Terwijl de Kamer al een jaar lang vraagt om een verbod op de fatbike, krijgen wij een verbod op billendoekjes. Is dat nou wat wij van de PVV kunnen verwachten na één jaar?

De heer **Heutink** (PVV):

Misschien moet meneer De Hoop zijn tranen maar afvegen met wat billendoekjes; misschien is dat nog een idee. Wij willen gewoon dat deze minister met een aantal maatregelen komt. Wij vragen daarom. Wij verwachten gewoon van deze minister dat hij nog een poging gaat doen om dat te proberen. Daar is volgens mij een meerderheid voor. Sterker nog, volgens mij gaf meneer De Hoop net aan dat hij daar ook voor is, want hij was het helemaal eens met de VVD als het gaat om fatbikes. Dus het is net zo goed meneer De Hoop die vraagt om deze maatregelen. En ja, u kunt het bijna niet geloven, voorzitter, maar daarin vindt hij ons aan zijn zijde.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Elke avond zijn er gezinnen die tevergeefs wachten op een geliefde. Een stoel aan tafel blijft leeg, een stoel die het verhaal van verlies vertelt. Dat geeft ons een grote verantwoordelijkheid om met elkaar stappen te zetten naar veiligere wegen in Nederland.

Als ik met die kwestie in het achterhoofd kijk naar het kabinetsbeleid, gaan alle alarmbellen af. Het doel van halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers, wat nog steeds staat, is uit het zicht geraakt. Natuurlijk is niet alles op het conto van dit kabinet te schrijven, maar de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid loopt af, net als de middelen voor veiligere rijks-N-wegen. Met het wegvallen van de cofinanciering voor gemeenten durf ik op een briefje te geven dat veiligheidsaanpakken stil komen te vallen. De coalitie houdt zelf ook de luiken gesloten, nu een amendement van collega Stoffer en mijzelf voor 100 miljoen euro voor verkeersveiligheid is weggestemd.

Wat is de visie van deze minister op hoe het nu verder moet met een geloofwaardige aanpak van de verkeersveiligheid in Nederland? Laat ik het maar eens scherp vragen: hoeveel dodelijke verkeersslachtoffers of ernstige verkeersgewonden is de minister bereid te accepteren? Hoe denkt hij zonder geld serieus verkeersveiligheidsbeleid te gaan voeren? Hoe gaat hij ervoor zorgen dat gemeenten in verkeersveiligheid kunnen blijven investeren terwijl ze niet de nodige financiële ondersteuning krijgen?

Voorzitter. Dan de beruchte fatbike. Het debat is niet gevoerd als we het hier niet over hebben gehad. De minister heeft gelijk gekregen. Een aparte categorie "fatbike" gaat niet lukken, hoezeer ik het ook zou willen en hoe creatief ik het voorstel van collega Van Dijk van NSC ook vind. Aanvullende maatregelen zijn nodig. Het is namelijk niet zo dat de problemen die er spelen, minder zijn dan in oktober. We zien op de weg een stroom goedkope illegale fatbikes, geïmporteerd uit China. Ze hebben een veel te sterke motor en er is nauwelijks controle op veiligheid. Het CE-keurmerk is ondertussen een wassen neus, want daar wordt niet op gehandhaafd. We zien jongeren die door de stad scheuren en overlast veroorzaken. We zien veel te jonge kinderen zonder helm op zo'n

fatbike; het is levensgevaarlijk. Ik stel voor dat we beginnen met een helmplicht voor minderjarigen op de e-bike. Ik krijg daar graag een reactie van de minister op.

Weet de politie inmiddels onderscheid te maken tussen legale en illegale fatbikes? Werkt de inzet van rollerbanken al vruchten af? Hoe kijkt de minister naar een helmplicht, dus op de e-bike en voor minderjarigen? Is het niet verstandig om werk te maken van een generiek opvoerverbod voor elektrische fietsen? Is de minister bereid om dat uit te werken? En over de import van allerlei rommel uit Azië: hoe kan het dat Douane, NVWA, ILT en politie maar naar elkaar blijven wijzen? Hoe gaan de ministers die patstelling doorbreken om tot een effectievere handhaving te komen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Van Dijk.

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

Waardering voor de heer Grinwis omdat hij ook met een eigen voorstel komt, in dit geval helmplicht voor minderjarigen op een e-bike. Dat roept bij mij echter wel meteen de volgende vraag op. Als die keuze wordt gemaakt ... Er zijn juist in de categorie 75-plussers ontzettend veel verkeersslachtoffers, ook ouderen op e-bikes. Waarom zou de helmplicht niet voor hen gelden?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat is een goede vraag. Zoals altijd met voorstellen moet je diverse aspecten tegen elkaar afwegen. Denk aan de eigen verantwoordelijkheid en het specifieke issue dat jongens — zo zijn jongeren — situaties minder goed kunnen inschatten. Denk aan het aantal slachtoffers dat nu valt. De heer Van Dijk heeft zelf gezegd hoeveel 10- tot 14-jarigen met een e-bike een ernstig ongeluk krijgen, met name met een fatbike maar ook breder met e-bikes. Dan denk ik: laten we in ieder geval een voorstel doen om onze jongeren te beschermen. Dat neemt niet weg dat het iedereen vrijstaat om een helm op te zetten als hij dat voor zijn veiligheid wil. Ik sluit eigenlijk aan bij het goed gebruik in dit land dat 18-plussers als meerderjarig worden gezien en als voldoende volwassen om zelf afwegingen te maken. Bij jongeren — dat is geen diskwalificatie van onze jongeren — is het toch net iets anders; daar hebben wij een speciale zorg voor.

Dat is dus de reden dat ik dat onderscheid maak. Normen kunnen veranderen. Tegenwoordig zijn er weinig wielrenners die zonder helm op een racefiets zitten. Dus wie weet gaat zich dit als een inktvlek uitbreiden. Ik stel dit niet voor omdat ik het zo leuk vind, maar wel omdat het effectief is.

De **voorzitter**:

Helder. Vervolgt u uw betoog. O, ik zie een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

We hebben het over effectiviteit en ik hoor meneer Grinwis net wat roepen en aan de minister vragen: gaat u die opgevoerde elektrische fietsen verbieden en gaat u die opvoersetjes verbieden? Meneer Grinwis weet toch ook als geen ander dat het rijden op een opgevoerde fiets die tot meer dan 25 kilometer per uur trapondersteuning biedt, al verboden is? Sterker nog, dat levert een boete op van €310. Als je voor de tweede keer wordt gepakt, ben je je fiets kwijt. Als meneer Grinwis het heeft over effectiviteit, dan moet hij niet dit soort onzin gaan lullen. Sorry!

De **voorzitter**:

Uw vraag is?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik wil er wel op reageren. Het is een vrij onzinnige vraag, omdat de heer Heutink niet zo goed geluisterd heeft. Nee, meneer Heutink, ik stelde de vraag: is het niet verstandig om werk te maken van een generiek opvoerverbod voor elektrische fietsen? Wat is nou het geval? Op dit moment mag je op de openbare weg niet op een opgevoerde fiets rijden, maar thuis wel. Als je gewoon met je fietsje over een groot erf fietst, kan de overheid je niks maken. Als je dus generiek zegt "opvoeren doen we niet meer", is dat een fundamenteel andere maatregel. Dus, meneer Heutink, dank voor deze interruptie. Daardoor kon ik dit onderscheid nog even goed uitleggen

De **voorzitter**:

Vervolgt uw betoog.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nee, ik ben niet in de war, zeg ik tegen de heer Heutink. Ik dacht: meneer Heutink gaat vast nog verder met een nieuwe vraag.

Oké, voorzitter, ik vervolg mijn betoog. Het gebeurt nog veel te vaak dat bezopen bestuurders dodelijke ongevallen veroorzaken. Dat is vreselijk leed dat te voorkomen is door gewoon met de bus naar huis te gaan. Het is logisch dat een grote meerderheid van de Nederlanders dat beu is en zwaardere straffen wil, zo blijkt ook uit onderzoek van Fonds Slachtofferhulp. Dus niet rijden met maximaal twee borreltjes op, maar gewoon Bob zijn als je achter het stuur kruipt. Notoire overtreders moeten verplicht een alcoholslot in hun auto krijgen. Minister, mijn oproep is: vat deze koe bij de hoorns, ga hier werk van maken. Is hij daartoe bereid? Over deze bijdrage zijn de heer Heutink en ik het weer eens.

Over de veiligheid op N-wegen. Er is een aanpak nodig en er is geld nodig, maar dit kabinet komt met een strategische agenda. Ik daag de minister uit tot daden, niet tot woorden. De 200 miljoen van het vorige kabinet, geregeld met steun van oud-collega Geurts van het CDA, van collega Stoffer en van mijzelf, gaf een zwieper aan die aanpak. Het huidige kabinet heeft er echter geen cent voor uitgetrokken. Langs de N36, in Ommen, Vriezenveen en Hardenberg, is men het wachten intussen beu.

Naar het nu lijkt wordt nog geen kwart van de N36 van een middengeleider voorzien. Als de aanbesteding goedkoper uitvalt, vloeit het geld nota bene terug naar het Rijk, in plaats van naar extra meters middengeleider. Hoe is dat mogelijk? Waar blijft de urgentie? Wanneer gaan we de minister de eerste linten om rijbaanscheidingen zien doorknippen, iets wat hij graag doet? Wil hij toezeggen dat het geld voor de N36 niet terugvloeit naar het Rijk, mocht er wat over zijn, maar dat het gaat naar extra meters middengeleider?

Dan nog heel kort over fietsveiligheid, of ben ik al door mijn tijd heen? Bijna iedereen in Nederland zit wel op een fiets, maar de bescherming van de fietser mag best een versnellinkje hoger. Hoe staat het met mijn motie om de schoolfietsroutes zonder vrijliggend fietspad aan te pakken? Hoe staat het met de gerichte aanpak op veiligheid

bij spoorwegovergangen? Welke concrete vervolgstappen gaat de minister zetten om fietsen veiliger te maken?

Ik rond af met een felicitatie aan de minister met zijn nieuwe bonnenkanon, de focusflitser, die de pakkans bij appen achter het stuur vergroot. Hopelijk heeft dit een groot effect, en niet alleen qua opbrengsten voor het ministerie.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik zie tot dusver geen interrupties. Dan geef ik graag het woord aan de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Er is een Joods gezegde dat luidt: "Wie een leven redt, redt de hele wereld." De pijn van het verlies van een mensenleven is bij verkeersongevallen schrijnend voelbaar. Mensen zijn in de bloei van hun leven en opeens zijn ze er niet meer. Dat motiveerde mij, toen ik bij Rijkswaterstaat werkte, om wegen veiliger te maken. Het motiveert me nu ook als woordvoerder om hetzelfde via de Kamer te doen.

Ik moet zeggen dat het wel een beetje zeer doet als ik zie dat er rond een onderwerp als stikstof stad en land bewogen wordt om een mol depositiereductie te bereiken, terwijl we in het verkeer jaarlijks zo'n 600 mensen om het leven zien komen. Dit krijgt gewoon niet de prioriteit die het verdient. Ook in het hoofdlijnenakkoord had de verkeersveiligheid het nakijken. De heer Grinwis refereerde er zojuist al aan: ook het amendement dat we bij de afgelopen begroting indienden, haalde het helaas niet. Mijn vraag aan de minister is: hoe gaat hij dit rechtzetten? Kijkt hij ook naar structurele ondersteuning van gemeenten en provincies voor veiligere wegen en fietspaden?

Voorzitter. De fatbike is door iedereen al genoemd, dus ik kan natuurlijk niet achterblijven. We hebben als Kamer verschillende keren aangedrongen op een stevigere aanpak van fatbikes. Het is makkelijk om hard te gaan en het gaat vaak mis. We kennen alle gevolgen. De minister geeft aan dat hij het niet kan maken om juridisch verschil te maken tussen fatbikes en andere elektrische fietsen. Het is juridisch heel dun of het maakt voor de verkeersveiligheid niet uit. Ik moet zeggen dat ik zijn worsteling snap. Ik vind het echter wel te gemakkelijk om te zeggen dat we niets doen omdat we geen onderscheid kunnen maken op banddikte. Als je jezelf strikt wil beperken tot fatbikes, dan lijkt dit inderdaad een heilloze weg. En als christelijke partijen moeten we van heilloze wegen niets hebben. Ik kijk even naar mijn broeders, de collega's Grinwis en Krul.

Ik zie in het DTV-rapport juist aanknopingspunten om wat verder te kijken dan alleen naar fatbikes. Je zou kunnen kijken naar het koppel van de elektromotor. Fatbikes, maar ook andere krachtige e-bikes, hebben hoge koppelwaarden. Hoe hoger, hoe meer risico's. Fatbikes hebben alleen een rotatiesensor, wat eerder tot onveilige situaties leidt dan het geval is bij de e-bikes met een krachtsensor. Mijn vraag is hoe de minister aankijkt tegen de optie om e-bikes vanaf bepaalde koppelwaarden en zonder krachtsensor als een aparte categorie aan te merken en hiervoor een helmplicht en een minimumleeftijd in te voeren? Het zal vast niet helemaal sluitend zijn, maar het zorgt hoogstwaarschijnlijk wel voor meer veiligheid dan alleen het plan van de minister. Ik geef het maar gratis aan hem door.

Voorzitter. De minister kwam met de campagne "'t kan hard gaan", bedoeld voor jongeren en hun ouders. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat een slogan vind voor ouderen die de e-bike onderschatten. Voor jongeren is die slogan alleen maar een uitdaging. "Cool! Hoe harder, hoe beter." Ze denken de risico's wel aan te kunnen. Waar blijft dus de campagne gericht op jongeren, bijvoorbeeld "heb lef en trap op de rem"?

Voorzitter. Dan alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Daar blijven we als SGP ons onverminderd grote zorgen over maken. Het aantal staandehoudingen bij controles is gelukkig wel een klein beetje omhooggegaan, maar het alcohol- en drugsgebruik in het verkeer is verdubbeld. Klopt mijn beeld dat het aantal controles en blaastesten omlaag is gegaan? Dat is dus de verkeerde richting. Mijn vraag is: hoe gaat het kabinet de pakkans verhogen? Ik moedig de minister aan om opnieuw met het alcoholslot te komen. Het is een effectieve maatregel om drankrijders aan te pakken en hoort als instrument in de gereedschapskist.

De Kamer heeft meermaals bepleit om gemeenten meer ruimte te geven voor verkeershandhaving. Denk aan de verkeersboa en ook aan de lokale flitspalen. Er wordt al een paar jaar over gepraat, maar er is nog geen vooruitgang. Mijn vraag is of de bewindslieden voor de zomer een voorstel voor meer handhavingsruimte voor gemeenten naar de Kamer willen sturen.

Voorzitter. Tot slot de aanpak van de lange wachttijd voor rijexamens bij het CBR. Het voorstel om de tussentijdse toets te schrappen is voor de SGP en veel rijsschoolhouders een enorme graat in de keel. Juist de betere rijsscholen benutten de tussentijdse toets om leerlingen makkelijker te laten slagen voor hun examens. Voor leerlingen met faalangst en autisme is die tussentijdse toets een uitkomst. Hoe kan het dat een instructeur in de regio oost te horen krijgt dat er geen examinatoren meer nodig zijn, terwijl hij ondertussen wel de rekening gepresenteerd krijgt van het schrappen van de tussentijdse toets? Ik kan dat niet uitleggen. Zet ervaren rijinstructeurs in om de toets af te nemen. Geef tenminste leerlingen met faalangst en autisme de mogelijkheid voor die tussentijdse toets. Geef rijsschoolhouders weer ruimte om examens te ruilen of te annuleren, zodat slagingspercentages stijgen omdat leerlingen op het goede moment examens doen. Heel graag daar een reactie op.

Daar laat ik het bij. Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed, dank. Dan geef ik graag het woord aan de heer Krul van het CDA.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de collega's dat ik deel mag nemen aan dit debat. Ik vervang mijn collega Vedder en ik wens haar veel beterschap. Ik vervang haar heel graag omdat ik eerder lid ben geweest van deze commissie. Hier zijn voelt altijd als een warm bad. Het is goed om te zien dat sommige zaken zijn veranderd. Ik kan me nog lange interruptiedebatten herinneren met de woordvoerder van de VVD, toen hij de fatbike nog stoer en sexy vond. Gelukkig is dat veranderd. Ik kan me ook nog mooie verhalen van de PVV-woordvoerder herinneren over het stepgebruik van z'n zoontje. Dat vormt een heel verschil met de inbreng van de PVV nu. Wat ik ook altijd mooi vind van deze commissie is dat voor elke oplossing die een woordvoerder bedenkt, drie andere woordvoerders vier problemen hebben bedacht.

Voorzitter. Dat laat ook wel zien hoe ingewikkeld het is, want verkeersveiligheid gaat eigenlijk iedereen aan het hart. Ik moet ook beginnen met die verschrikkelijk fatbikes. Het zijn eigenlijk de tanks van het fietspad geworden. De minister zegt dat hij het verschil niet ziet, of in ieder geval het onderscheid niet kan maken. Omdat ik inval, wil ik hem gewoon nog één keer vragen om het voor mij uit te leggen: waarom kan dat eigenlijk niet? Leg het mij nog een keer uit, minister, want iedereen kan toch zien wat het verschil is? Wethouders kunnen dat in ieder geval wel. Want van alle politieke kleuren en uit heel het land schreeuwen zij al tijden om de mogelijkheid tot het invoeren van fatbikevrije zones. De minister heeft wat ons betreft tot op heden nog onvoldoende inzet gepleegd om zo'n modelverordening of zo'n wijziging op een modelverordening te realiseren. Met een modelaanpassing van de APV, in samenwerking met de VNG, kunnen we wethouders namelijk die tools geven. En ja, als een gemeente er dan voor kiest om van de hele gemeente een fatbikevrije zone te maken, zou dat wat ons betreft een goed idee zijn.

Voorzitter. Het zal geen geheim zijn dat wij ook voorstander zijn van een leeftijdsgrens. De discussie gaat hier vaak over de vraag of die dan 14 jaar of 16 jaar moet zijn. Maar hoe langer het duurt, hoe meer wij ervoor voelen om er gewoon 18 jaar of 21 jaar van te maken. Wij zien namelijk net te veel jongeren van 17 jaar of ouder die hetzelfde levensgevaarlijke gedrag vertonen. De noodkreet van artsen gaat door merg en been. Zij geven namelijk aan: alsjeblieft, niet nóg een kind met hersenletsel; wij gaan het zelf maar bijhouden.

Maar het handhaven is moeilijk. Denk aan de unaniem aangenomen motie van mijn voorganger, de heer Geurts. Er zijn trouwens inmiddels al wat moties-Van Dijk/Veltman overheen gegaan. Maar dit is een inzet die al langer wordt gepleegd. Dan gaat het bijvoorbeeld over het opvoeren van fatbikes, de beschikbaarheid van fatbikes, en het handhaven op opgevoerde fatbikes. Die moties liggen nog steeds op de plank. Er is wel nieuw beleid, maar het is nog steeds vrij eenvoudig om die opgevoerde fatbikes te kopen. Ik raad dit niemand aan, maar voor dit debat heb ik een aantal websites bezocht, en het is gewoon te simpel. Kunnen we niet heel concreet, zoals we dat ook bij andere zaken doen — ik noem legale designerdrugs — bepaalde websites gewoon op slot zetten?

Voorzitter. Deze motie was van mijn voorganger, Jaco Geurts. Maar mijn voorganger had nóg een motie. Die sluit ook aan bij de treffende woorden ... O, ik moet helaas even stoppen.

De **voorzitter**:

Ja, in de verwachting dat het blokje fatbikes nu voltooid is.

De heer **Krul** (CDA):

Het blokje fatbikes is voltooid!

De **voorzitter**:

Kijk! Dan heb ik dat goed ingeschat. Dan geef ik de heer Heutink het woord voor een interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik denk dat meneer Krul net "de treffende woorden van meneer Heutink" wilde zeggen. O, ik hoor dat hij dat ook wilde zeggen! Kijk, dat klinkt mij altijd als muziek in de oren. Ik wil vragen of meneer Krul, namens het CDA, het volgende kan aangeven. Het CDA associeert zich namelijk ook met de regio, het platteland. Kan meneer Krul een garantie geven aan al die jongeren die op een gewone e-bike naar hun school, naar vriendjes of naar opa en oma moeten gaan, en daarvoor misschien wel 10, 15 of 20 kilometer moeten fietsen? Kan het CDA die mensen, die kinderen, in ieder geval met rust laten?

De heer Krul (CDA):

Voorzitter. Ik heb ook in die omstandigheden gewoond. Ik moet zeggen dat jongeren er helemaal niet slechter van worden als ze elke ochtend en elke middag een halfuur op de fiets zitten. Maar wij begrijpen ook dat dit in de huidige tijd wel belangrijk is. Maar ik kan de jongeren niet garanderen dat ze binnenkort niet toch aan die helm moeten; daar ga ik straks iets over zeggen. Maar wat de heer Heutink zegt, klopt. Ontzettend veel mensen in de regio, in landelijk gebied, zijn afhankelijk van een andere vorm van mobiliteit, en dat is vaak een e-bike.

Ik denk dat iedereen kan zien dat er een onderscheid is tussen een fatbike en een e-bike. Wij begrijpen ook dat het juridisch gezien misschien ingewikkeld is, maar die inzet is onverminderd. Dan zou een modelverordening die per gemeente invoerbaar is, goed kunnen uitwerken. Denk aan het idee dat je in grote steden bepaalde wijken fatbikevrij maakt, maar dat je in landelijk gebied weer een andere keuze maakt. Dat zou ook een optie kunnen zijn. Ik hoop dat ik de heer Heutink zo ietwat gerustgesteld heb. Nee?

De voorzitter:

Vervolgt u desondanks uw betoog.

De heer Krul (CDA):

Zowel de heer Heutink als de heer Grinwis en de heer Stoffer ... Eigenlijk kent waarschijnlijk iedereen hier wel aangrijpende verhalen als het gaat om verkeersslachtoffers. Wat mij stoort, is het volgende, en daarbij sluit ik me aan bij de heer Stoffer. Bij elk mestdebat is er een permanente staat van crisis, maar hier hebben we het eigenlijk te weinig over. Sinds 2021 — 2021! — is de ambitie van het vorige kabinet, en inmiddels dit kabinet, al om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030. Maar elk jaar neemt het aantal toe. Bij mijn allerlaatste IenW debat in de vorige periode — toen had ik woordvoerder Madlener nog aan mijn zijde — zei de voorganger van de minister, Harbers, het volgende. Ik weet het nog goed; hij zei het een beetje mysterieus. Hij zei: het wordt tijd dat we gaan nadenken over vergaande maatregelen. Alle woordvoerders sprongen toen naar voren en vroegen wat de minister dan bedoelde. Daarop zei hij: "Daar ben ik nog op aan het broeden. Maar als we dit tij niet kunnen keren, is het tijd voor vergaande maatregelen." Ik ben benieuwd of deze minister dat ook vindt. Ik ben ook benieuwd welke maatregelen dat dan zijn.

Omdat ik niet alleen maar over de fatbike of over verkeersveiligheid in het algemeen wil spreken, heb ik toch nog een paar andere opmerkingen. Ik heb ook een stuk op de agenda gezien dat over verzorgingsplaatsen ging. Ook dat is een zorg. Het is in ieder geval een zorg van mij persoonlijk. Dit speelt al langer. We hebben een moratorium op de aanleg van nieuwe laadinfrastructuur gelegd. Dat is enerzijds jammer, want we willen die laadinfrastructuur graag hebben, maar anderzijds is er een risico dat de inrichting van die tankstations straks ingrijpend gaat veranderen. Nu is het vaak zo dat je links

moet tanken, dat de shop daarachter is, en dat je aan de rechterkant moet laden. Maar met het nieuwe systeem kan dit zomaar per locatie gaan verschillen. Er kan dan ook een extra shop bij het laadgedeelte komen, waardoor je meer lopend verkeer krijgt. Dat kan ook gevaarlijk zijn. Ik ben benieuwd hoe deze minister daarnaar kijkt.

Voorzitter. Dan richt ik me nu tot de minister van JenV: een alcoholslot is een goed idee; dat moeten we doen. Ik heb nog één vraag, over de pakkans: we zien dat steeds meer mensen die onder invloed rijden, gepakt worden. Maar we willen dat graag koppelen aan een aantal. Met andere woorden: worden er meer mensen gepakt met minder controles, of zijn er meer controles nodig om meer mensen te kunnen pakken? Die cijfers zouden ons kunnen helpen om iets over de causaliteit te kunnen zeggen.

Voorzitter. Ik ga afronden. Ik heb tot slot nog wel een compliment voor de minister. Ondanks de kritiek van de heer Grinwis vonden wij het wel goed dat de minister met een aanpak voor verkeersveiligheid op de N-wegen komt. We gaan het nog over de punten en de komma's hebben maar ik vind het goed dat de minister hier stappen in zet.

Voorzitter. Daarmee rond ik af.

De voorzitter:

Dank. Dan zie ik nog een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik sla even aan op het onderwerp verzorgingsplaats. Dan gaat het over de plekken langs de snelweg waar we kunnen tanken, laden en rusten. Ik vind dat u dit onderwerp heel terecht aanhaalt. In de transitie naar duurzamer rijden zie je het volgende. Er zijn bestaande verzorgingsplaatsen — dat zijn vaak mkb-bedrijven — waar men kan tanken, maar waar men nog niet kan laden. Dat hadden ze daar misschien wel graag gewild en misschien hebben ze ook al iets aangelegd, maar hebben ze de mogelijkheid om te laden nog niet geïnstalleerd. In het voorgenomen beleid — dat nog geen werkelijkheid is, maar nog in consultatie — is er sprake van een soort sterfhuisconstructie voor de bestaande mkb'ers die wel dat tanken kunnen aanbieden, maar door die tijdelijke beleidsregel dat laden nog niet mogen aanbieden. Is de heer Krul het met mij eens dat we echt moeten voorkomen dat die mkb-bedrijven in die sterfhuisconstructie terechtkomen?

De heer Krul (CDA):

Hier vindt de VVD het CDA aan haar zijde. Want inderdaad: enerzijds dreigt het risico dat in die transitieperiode, dus tot aan 2028, dat beeld van die sterfhuisen al een realiteit wordt, maar anderzijds krijg je straks misschien ook een soort kruisbestuiving. Daarmee bedoel ik dat hele grote partijen zich specifiek voor dat laden gaan inschrijven op een locatie waar al jarenlang of generatieslang een familiebedrijf actief is. Die partijen zouden dan ook een eigen shop erbij kunnen openen. Op die manier krijg je dan eigenlijk een gek soort concurrentie. Dit zijn vaak bedrijven die al generaties in dezelfde familie zijn. Wat ons betreft zouden die ook de kans moeten krijgen om bijvoorbeeld dat laden erbij te kunnen gaan aanbieden, gewoon onder één dak. Maar de vorige minister heeft daar een moratorium opgelegd. Ik ben heel benieuwd hoe deze minister daarnaar kijkt, want dit is echt een groot risico.

De voorzitter:

Dan zag ik ook nog een interruptie van de heer Van Dijk.

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

Ik ben blij dat de heer Krul vandaag deelneemt aan dit debat. Zijn enthousiasme, maar ook het stukje geschiedenis, verrijken dit debat. Laat ik dat gezegd hebben. Hij heeft ook een aantal mooie suggesties gedaan. De vraag die ik de heer Krul namens het CDA aan dit kabinet hoor stellen, is om welke vergaande maatregelen het gaat; de problematiek is heel duidelijk geschetst. Er zat een soort teaser in de bijdrage van de heer Krul, omdat hij zei dat hij nog zou komen met vergaande maatregelen. Die heb ik eigenlijk een beetje gemist. Misschien wil de heer Krul met deze extra spreektijd toch nog duiden wat die vergaande maatregelen van het CDA dan zijn?

De **voorzitter**:

Dan wil ik de heer Krul wel verzoeken om dat kort en bondig te doen.

De heer **Krul** (CDA):

De heer Grinwis maakt zich hier nooit populair mee, maar de SWOV heeft heel goed berekend wat een helmplicht zou opleveren. Ongeacht of die voor minderjarigen of voor meerderjarigen zou gelden, heb je het echt over honderden minder slachtoffers per jaar. Daar heeft het CDA tot nu toe nooit aan gezeten. Ik ga als invalwoordvoerder ook niet zeggen dat we dat gaan doen. Maar ik vind wel dat dat soort opties in ieder geval op tafel moeten komen. Iedereen voelt daar een bepaald ongemak bij, maar tegelijkertijd is het wel zo dat we ook met de volgende publiekscampagne het verschil niet gaan maken. Maar er zijn meer opties. Mensen hebben het weleens gehad over verplichte cursussen voor minderjarigen die op een e-bike willen rijden. Ik weet niet of dat echt zoden aan de dijk zet. Maar kijk naar dat doel voor 2030: de helft minder slachtoffers. We zijn inmiddels al over de helft en het aantal slachtoffers stijgt nog steeds. Dan moeten we misschien toch zeggen: dat is geen haalbaar doel, laat dat maar varen. Ik vind het een beetje ingewikkeld om je wel achter die totempaal te scharen, maar vervolgens niet de stappen daarnaartoe te zetten.

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

Dat snap ik, maar tegelijkertijd heb ik hier natuurlijk een voorstel gedaan ten aanzien van de categorie zware e-bikes, met name de fatbikes. Hopelijk kunnen we deze minister met een ruime Kamermeerderheid dwingen om dat verder uit te werken; misschien gebeurt dat vandaag, of anders tijdens het tweeminutendebat. Kan ik de heer Krul aan de zijde van Nieuw Sociaal Contract vinden? Kan hij steun geven aan het idee om daarvoor die minimumleeftijd van 14 jaar en die helmplicht in te voeren?

De **voorzitter**:

Dat is een concrete vraag. Meneer Krul?

De heer **Krul** (CDA):

Ik ga mijn woordvoerder hier niet met een probleem opzadelen, maar ik kan de heer Van Dijk wel toezeggen dat ik in ieder geval vanuit mijn perspectief hier een warm pleidooi voor zal houden. Maar uiteindelijk zal ik mij ongetwijfeld achter de woordvoerder scharen.

De **voorzitter**:

Dank. Dan zie ik nog een interruptie van de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik moet zeggen dat ik ook erg blij ben met de inbreng van de heer Krul, want hij heeft met zijn jarenlange ervaring in deze commissie een paar heel verstandige dingen geroepen. Ik kan me voorstellen dat hij zijn woordvoerder niet voor de voeten wil lopen, maar die helmplicht en die minderjarigen en zo ... Hij is zelf waarschijnlijk heel vaak naar zijn middelbare school gefietst. Zonder helm, neem ik aan?

De heer **Krul** (CDA):

Zeker.

De heer **Pierik** (BBB):

Als het dan gaat over de helmplicht, gaat het alleen over elektrische fietsen, neem ik aan, en niet over gewone fietsen. Wat is dan de minimumleeftijd die hij voor ogen heeft?

De heer **Krul** (CDA):

Een paar elementen in die vraag. Als mijn moeder mij had gedwongen om een helm te dragen, had ik 'm na honderd meter in de bosjes gegooid, denk ik. Waarschijnlijk had ik daar niet mee willen aankomen op de middelbare school. Kijk, als het verboden is voor minderjarigen, is het verboden voor minderjarigen. Dan maakt het natuurlijk niet uit of ze 12, 13 of 16 zijn. Dan zou het gewoon voor minderjarigen gelden. Natuurlijk is niet elke minderjarige zelf een gevaar op de fiets, maar het is wel een kwetsbare weggebruiker, die ook het slachtoffer kan zijn van een ongeluk dat veroorzaakt wordt door een veel grotere weggebruiker.

Ik herken deze interruptiedebatjes. Het is altijd leuk om een partij die met een betuttelingsvoorstel komt of daar vragen over gesteld heeft, er eens even goed over door te zagen. Ik ben gewoon benieuwd wat we echt gaan doen om het aantal naar beneden te brengen. Als de minister zegt "daar heb ik helemaal geen helmplicht voor nodig", zeg ik: nou, gelukkig. Dan ben ik gewoon benieuwd wat er wel op tafel ligt.

De **voorzitter**:

Duidelijk. Nog een vervolgvraag of is het zo duidelijk?

De heer **Pierik** (BBB):

Ik zit een beetje te zoeken naar: wat dan precies wel? Gaat het om fietsen, of misschien ook om andere vervoermiddelen waarmee jongeren, minderjarigen, kwetsbaar zijn? Hoever moeten we gaan in het verplichten van een helm?

De heer **Krul** (CDA):

Het liefst niet. Als het niet nodig is, dan liever niet.

De **voorzitter**:

Dan geef ik graag het woord aan de heer Pierik voor zijn inbreng.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. De verkeersveiligheid heeft recht op onze volle aandacht. Vooral fietsers en in toenemende mate e-bikegebruikers zijn zeer kwetsbaar in ons verkeer. De cijfers van de Nederlandse ziekenhuizen liegen er niet om. In slechts één oktoberweek vorig jaar belandden 480 e-bikers op de spoedeisende hulp, waarvan bijna 100

fatbikers. Dit betekent dat 37% van alle fietsslachtoffers op een elektrische fiets zat.

Voorzitter. We zien een zorgwekkende trend. Jaar na jaar stijgt het aantal verkeersdoden onder fietsers met 5%. Fietsers die in aanraking komen met een auto, lopen een verhoogd risico. Maar fietsers raken ook ernstig gewond zonder dat er een motorvoertuig bij betrokken is. Kan de minister toezeggen dat hij ingaat op wat dit zegt over de veiligheid van onze fietsinfrastructuur? Wat zegt dit over de veiligheid van e-bikers?

Voorzitter. De fatbike is de laatste tijd veel in het nieuws geweest, en met reden. Het lijkt juridisch en praktisch onmogelijk om fatbikers als een aparte categorie te bestempelen; er is al eerder iets over gevraagd en gezegd. Elk kenmerk dat we proberen vast te leggen, zoals banddikte, lijkt eenvoudig te omzeilen en kan ook ongewenste beperkingen opleveren voor andere e-bikes. Maar dat betekent niet dat we dan niets moeten doen. Het probleem zit namelijk niet in de fiets zelf, maar in het illegaal opvoeren en in het feit dat er ook onveilige fatbikes op de markt zijn. De kern van het probleem is dus dat veel fatbikes worden opgevoerd en harder rijden dan 25 km/u. Hierdoor is het geen legale elektrische fiets meer, maar een niet-gekeurde, onverzekerde en illegale bromfiets. Bovendien schiet de handhaving op het illegale gebruik van fatbikes zwaar tekort.

De minister en zijn voorganger hebben ingezet op een brede aanpak. Kan de minister vertellen hoe het staat met het verbod op opvoersets en opvoerapps? Waarom is dit verbod nog niet ingevoerd? Wanneer gaat dit gebeuren, zodat er een betere handhaving kan plaatsvinden? Kan de minister ook de illegale import aan banden leggen? Heeft de minister alles uit de kast gehaald om vast te stellen dat het juridische onderscheid tussen fatbikes en andere elektrische fietsen absoluut onmogelijk is? Ik moet zeggen dat ik enthousiast werd van het voorstel dat de heer Van Dijk naar voren schoof, namelijk om te kijken naar het koppel en naar andere technische kenmerken om toch een onderscheid te kunnen maken.

Voorzitter. De opkomst van de elektrische fiets en in het bijzonder van de fatbike heeft een nieuwe dynamiek in het verkeer gegeven. Het is een ontwikkeling met twee gezichten. Enerzijds is er de kans voor jongeren om mobiel te zijn, vooral in de regio, waar grote afstanden overbrugd moeten worden. Anderzijds is het ook een bron van toenemende zorg over de veiligheid. Voor de BBB is het echter wel belangrijk dat de mobiliteit van onze jongeren kan blijven bestaan, vooral in de regio. Bijna 32.000 scholieren zijn afhankelijk van een e-bike voor hun woon-schoolverkeer. Een minimumleeftijd voor fatbikes zou deze groep onevenredig hard treffen en de toegang tot het onderwijs belemmeren of bemoeilijken.

Ook moeten we ervoor oppassen dat we met specifieke maatregelen, zoals helmplicht, onnodig andere grotere groepen e-bikers raken. Welke concrete stappen gaat de minister zetten om het verkeersveiliger te maken voor e-bikers? De minister spreekt over het versterken van de huidige aanpak tegen het opvoeren van e-bikes en fatbikes. Kan de minister aangeven wat dit concreet betekent? Hoeveel extra capaciteit wordt er ingezet bij de politie, de ILT, de NVWA en de Douane om de handhaving te intensiveren? Welke meetbare resultaten worden nagestreefd?

De minister benadrukt het belang van een keurmerk. Hoe zit het daarmee? Wie

ontwikkelt dit? Wanneer is het operationeel? Wordt er daarnaast voor gezorgd dat dit keurmerk niet alleen een wassen neus wordt, maar daadwerkelijk bijdraagt aan de veiligheid van fietsen op de markt?

Ten slotte, voorzitter, vraagt de BBB-fractie nog extra aandacht voor de verkeersveiligheid op de N36 en de N50. Het rijden op deze wegen is nog steeds hartstikke gevaarlijk. We zijn blij met de eerste stappen om de verkeersveiligheid op deze wegen te verbeteren, maar het is van groot belang dat de verkeersveiligheid op de gehele N36 en N50 nog sterk verbetert. Kan de minister prioriteit geven aan de realisatie van fysieke rijbaanscheidingen op zowel de gehele N50 als de gehele rijksweg N36 Wierden-Ommen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Laat ik dit debat ook beginnen met stilstaan bij de mensen die afgelopen jaar een geliefde, een familielid of een kennis hebben verloren bij een ernstig verkeersongeval. Dat is hartverscheurend. Onze ambitie is volgens mij sinds 2018 — ik hoorde de heer Krul 2021 zeggen, maar dat maakt ook niet zo veel uit — om nul verkeersdoden te hebben. We zagen echter juist een stijging van het aantal dodelijke ongevallen met 745 doden in 2022. Ook het aantal ernstige verkeergewonden blijft fors stijgen. In de technische briefing werd geschetst dat deze ontwikkeling zich flink blijft doorzetten. De bulk van het letsel zit bij voetgangers, fietsers en gewone e-fietsers. Velen daarvan zijn ook ouderen. Zij veroorzaken veel vaker ongelukken en als het misgaat, lopen ze vaker en zwaarder letsel op.

Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat ik blij ben dat zo veel mensen tegenwoordig langer actief en vitaal blijven. Dat vinden we heel fijn. Maar ze worden daarmee ook vaker geconfronteerd met verkeersrisico's. Toen ik aan de vorige minister in alle voorzichtigheid vroeg naar de relatie tussen demografie en leeftijd bij het aantal ernstige verkeersongelukken, werd daar zeer terughoudend op gereageerd. Nu laat onderzoek duidelijk zien dat leeftijd een grote factor is. Ik lees in de stukken alleen nog geen oplossing, integendeel. Onze ondersteuning voor lokale maatregelen, zoals herinrichting en onderhoud van fietspaden, is onzeker. Gemeenten komen geld tekort. Er komt een campagne om het gebruik van de fietshelm door ouderen te ondersteunen. Ik hoop dat dat helpt, maar het is best vrijblijvend natuurlijk. Wat voor mogelijkheden ziet de minister om net als in Scandinavische landen het gebruik van een fietshelm nog verder actief te stimuleren? Dat geldt niet alleen voor onze ouderen, zeg ik erbij, maar ook voor kinderen en jonge ouders. In Denemarken heeft 60% van de mensen inmiddels een helm op, vrijwillig, door jarenlang gerichte campagnes.

Er is wat mij betreft geen ruimte voor vrijblijvendheid als het gaat om het besturen van een auto. In de verzamelbrief ...

De voorzitter:

Meneer De Hoop, ik zie een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

We kennen GroenLinks-Partij van de Arbeid natuurlijk als de partij die de auto haat, de partij van de open grenzen, waardoor onze bevolking enorm is toegenomen. We kennen GroenLinks-Partij van de Arbeid natuurlijk ook als de partij die fietsen stimuleert. Vandaag hoor ik de selectieve verontwaardiging van GroenLinks-Partij van de Arbeid over het feit dat het aantal ongevallen onder fietsers is toegenomen. Hoe zou dat komen, vraag ik aan de heer De Hoop. Zou het misschien komen doordat u zo graag wilt dat er zo veel meer fietsers bij komen? Zou dat misschien de reden kunnen zijn? Zou het misschien komen doordat de bevolking enorm is toegenomen? Dat is iets wat GroenLinks-Partij van de Arbeid heel graag wil. Waarom hoor ik u daar niet over, vraag aan ik de heer De Hoop via de voorzitter.

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

Ja, laat ik deze interruptie maar serieus proberen te beantwoorden, al vat ik die niet zo heel serieus op, moet ik eerlijk bekennen. We zien dat steeds meer ouderen nog heel lang fietsen. Dat is ontzettend fijn. Ze worden daar gezonder en vitaler door. Het aantal ouderen neemt de komende jaren zeker ook nog toe. Richting 2040 zullen er 800.000 75-plussers bij komen, bijvoorbeeld. Dat is niet een demografie die van buiten komt, zeg ik tegen collega Heutink. Dat zijn gewoon onze ouderen die ouder worden, en de babyboomgeneratie. Dat zijn mensen die langer op de fiets zitten. Zij worden daarmee ook langer geconfronteerd met verkeersrisico's. Als je dat stevig en goed wilt aanpakken, moet je ervoor zorgen dat ouderen zo veel mogelijk een fietshelm dragen, denk ik. Zeg ik dat dat verplicht moet worden? Nee, maar ik vind wel dat je dat zo veel mogelijk moet stimuleren. Bovendien is de inrichting van ons verkeer een heel groot probleem. Daar trekt dit kabinet veel en veel te weinig geld voor uit. Dat zijn serieuze oplossingen. Ik zie dat er in de coalitie heel veel problemen worden benoemd en dat er heel veel symboolpolitiek is, maar echte oplossingen zie ik niet. Die zitten met name in de infrastructuur en met name in het stimuleren van mensen om een fietshelm op te zetten.

De **voorzitter**:

Dan de laatste interruptie van de heer Heutink in deze eerste termijn.

De heer **Heutink** (PVV):

Is het dan niet één keer bij de heer De Hoop opgekomen dat op het moment dat je meer mensen naar Nederland haalt en dus meer mensen laat fietsen — dat staat nog even los van mensen die oud worden, want die moeten dat in alle gezondheid en veiligheid gewoon kunnen doen — de kans statistisch gezien gaat groeien dat er een ongeval gebeurt onder fietsers?

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

De heer Heutink kan in ieder geval het vinkje zetten dat hij ook tijdens dit debat migratie tot een probleem heeft gemaakt, maar dat is natuurlijk niet het probleem waar het nu echt om draait. Met alle respect: ik heb van de PVV toch weinig oplossingen gezien als het hierom gaat. Ik stel volgens mij hele serieuze dingen voor. Kijk nou naar de inrichting van het wegverkeer! Ook moeten de snelheden omlaag van 50 km/u naar 30 km/u binnen de bebouwde kom. Ik zie dat dit kabinet 130 km/u wil rijden. Los van dat ik denk dat dit in de praktijk heel ingewikkeld is, weten we allemaal dat harder rijden meer verkeersdoden veroorzaakt, terwijl ons doel nul doden is. Ik vind het beleid dus best wel ... Als je echt naar nul verkeersdoden wilt, dan is dit niet de weg om in te slaan. Ik doe

daar serieuze voorstellen voor.

Ik vind het heel erg leuk dat de heer Heutink een karikatuur van mijn partij wil maken. Prima, dat vind ik helemaal niet erg, maar ik zal doorgaan met serieuze voorstellen in het debat. Ik had eigenlijk gehoopt dat we die ook van de PVV hadden gezien vandaag, maar dat viel vies tegen.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Wie niet veilig kan rijden, mag niet meer rijden. Die moet zijn rijbewijs inleveren, want anders is zo iemand een gevaar op de weg, voor zichzelf en voor anderen. Ik vind dat geen keuze. Dat doen we immers ook niet bij rijexamens. Daar beslist de kandidaat ook niet zelf.

Voorzitter. Gisteren kwam het bericht dat 84% van de Nederlanders graag ziet dat het alcoholslot terugkomt. Daar ben ik voor, maar ik denk niet dat we moeten lezen dat die 84% de oproep doet om alcoholmobilisten veel harder aan te pakken, terwijl ik daar nog veel meer voor ben. Het alcoholslot is uiteindelijk een middel om drankrijders weer te laten rijden. Zouden we niet meer het Duitse model moeten volgen en veelplegers harder moeten aanpakken? Wie meermaals heeft bewezen dat hij de verantwoordelijkheid niet aankan, gaat voortaan maar lopen; ja, sorry. Bij alcohol, veel te hard rijden en drugs past wat mijn fractie betreft gewoon een rijontzegging, dus niet per se een hogere boete, maar gewoon niet meer de weg op. Mijn fractie is er nog steeds voor om dit soort mensen van de weg te halen. Negen van de tien Nederlanders steunt dat ook.

Dan kom ik bij de grootste groep verkeersdoden: fietsers die zijn aangereden door een automobilist. Ook hierbij spelen zaken als leeftijd en onoplettendheid een rol. Vooral een lagere maximumsnelheid en gescheiden verkeersstromen bieden de beste bescherming aan fietsers en voetgangers. Beide vragen om een andere inrichting van dorpen en steden, en kosten veel geld. Elke euro die we besteden aan veilige fietspaden, autoluwe steden, ov en snelheidshandhaving verdienen we, denk ik, ook weer dubbel en dwars terug.

Voorzitter. Het voorkomen van een verkeersdode is natuurlijk ook op geen enkele manier in geld uit te drukken. Welke gevolgen gaat de minister verbinden aan zijn onderzoek? Hieruit bleek bijvoorbeeld dat SUV's veel dodelijker zijn voor voetgangers en fietsers, en vooral voor kinderen. Kan hij er concreet op ingaan wat daar extra voor nodig is? Het is in ieder geval niet veiliger om harder te rijden. Dat blijkt uit elk onderzoek. Toch zet dit kabinet zijn wens om 130 kilometer per uur te rijden door. Is de minister het met ons eens dat dit niet mag leiden tot meer verkeersdoden? Welke mitigerende maatregelen gaat de minister nou concreet nemen om dit te voorkomen? Als daar mogelijk maatregelen voor zijn, waarom worden die met het oog op verkeersveiligheid dan niet nu al genomen?

Voorzitter. Dan heb ik nog een paar korte vragen aan de minister van JenV, maar ik zie dat u mij wilt onderbreken.

De **voorzitter**:

Ja. Ik zie nog een interruptie van de heer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Zo kan ik er ook eentje van mijn trip down memory lane afvinken, want nu is ook de heer Koerhuis weer een beetje bij ons, die in 2022 met het idee kwam voor die permanente rijontzegging. De onmogelijkheid daarvan was dat het maximum op dit moment tien jaar is. Toen was eigenlijk de vraag hoe we dat dan gingen doen. Ik ben wel benieuwd of de heer De Hoop met een concreet voorstel komt. Ik ben er namelijk op zich best wel in geïnteresseerd, maar ik ben dan ook benieuwd hoe GroenLinks-PvdA dit in de praktijk gaat brengen en of ze met een voorstel gaan komen.

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

Ik leg 'm in dit debat eerst als vraag neer, ook om te kijken bij de minister van JenV wat daar nu de mogelijkheden voor zijn. Als er meer mogelijkheden zijn, vind ik dat we daar verder in zouden moeten gaan. Dat leg ik hier open op tafel. Weet je, hogere boetes zijn allemaal leuk en aardig, maar als mensen echt een gevaar op de weg zijn, is een rijontzegging veel effectiever voor de maatschappij. Ik vind dat we daar best ver in zouden mogen gaan.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Ik heb nog een paar vragen aan de minister van JenV. Het lijkt mijn fractie goed als we naast de jaarlijkse rapportage over feitcodes ook jaarlijks publiceren welke boetes direct betaald worden en welke verder het incassotraject ingaan en hoeveel verhogingen er zijn. Dat zegt ook iets over de legitimiteit en de betaalbaarheid van de boetes.

Voorzitter. Tot slot. Het motto van dit kabinet luidt "doen wat wel kan". Alleen lijkt deze minister daar of weinig van begrepen te hebben, of niet zoveel zin in te hebben. Een van de twee is in ieder geval waar als het gaat om de fatbike. Wat mijn fractie betreft, voert hij de Kamermotie gewoon uit. Ik ben ook bereid om te kijken naar andere mogelijkheden om wat tegen de fatbike te doen, want dat moet. Hij is een groot gevaar en mensen ervaren hem ook als heel erg onveilig. Tegelijkertijd zeg ik, in mijn afsluitende woorden, dat het ook wel een beetje een symbool is. Als we daadwerkelijk de problemen van verkeersveiligheid willen aanpakken, moeten we niet 130 kilometer per uur gaan rijden, moeten we niet alleen maar focussen op de fatbike en moeten we niet allemaal leuke kentekens met elkaar bedenken, maar moeten we serieus beleid maken op Infrastructuur en Waterstaat. Dat mis ik echt bij deze coalitie en ik hoop dat daar verbetering in komt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord graag aan de heer El Abassi.

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

Voorzitter, dank. Ik vond dat mooie termen, "ervaren veiligheid" en inderdaad, "symboolwetgeving". Laat ik gelijk eerlijk zijn en ook mijn mening delen. Ik vind de fatbike op z'n zachtst gezegd geen mooie fiets. Hij heeft te brede banden, een te hoog gewicht, een lelijk frame en een nog lelijker zadel. In die zin zou ik dus iedereen thuis,

alhoewel ik niet denk dat de betreffende leeftijden nu mee aan het kijken zijn, willen oproepen: stap alstublieft niet op zo'n fiets. Het is gewoon lelijk. Maar dat is mijn mening. Dat is mijn mening en wie ben ik om mijn mening aan anderen op te dringen? Want de kijker zal denken dat het stoer is. Ook dat kan ik niet weerleggen, want in de Kamer weten we allemaal dat het invoeren van een helmplicht veiliger is en toch besluiten we niet om dat te doen. Ik kan me heel goed voorstellen dat Kamerleden dat niet doen, omdat we dat aan de mensen moeten vertellen en sommigen vinden zo'n helm niet stoer genoeg. Maar goed, nu heb ik dan toch mijn mening met jullie gedeeld. Dan ga ik over naar mijn tekst, oftewel naar het thema verkeersveiligheid.

Voorzitter. De verkeersboetes zijn weer hoger. Ieder instituut met enig verstand van zaken is tegen een verdere verhoging van verkeersboetes: het Openbaar Ministerie, de Raad voor de rechtspraak, het CJIB, de politie, de Raad van State en de Kamer. Het maakt het verkeer ook niet veiliger. Waarom verhoogt u dan toch de boetes, zou ik aan de minister willen vragen.

De voorzitter:

Meneer El Abassi, u heeft een interruptie van de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Dit is mijn laatste volgens mij, dus de heer El Abassi kan hem ook gewoon open beantwoorden. Ik begrijp dat het zijn mening is. Ik begrijp ook dat heel veel mensen uit de doelgroep nu niet kijken, maar wie wel kijken zijn verschillende artsen die de noodklok hebben geluid. Die hebben aangegeven: ik wil niet nog een kind hier op tafel hebben met hersenletsel. Die zijn zelf gaan registreren. Je kan zeggen: dat is ook een mening. Maar hoe oordeelt de heer El Abassi dan daarover? Is hij het er niet mee eens dat we wel degelijk vergaande stappen moeten zetten om iets te doen aan de fatbike of de e-bike?

De heer El Abassi (DENK):

Ik gaf in mijn bijdrage aan dat ik het ook een lelijke fiets vind. Dat was voor mij reden om op zoek te gaan naar een reden om überhaupt die fiets af te schaffen, weg te krijgen, uit het straatbeeld te krijgen. Een fiets heeft geen apk-keuring, dus je ziet helaas heel veel verschrikkelijk lelijke fietsen rondfietsen. Maar dat is voor mij geen reden om een aanpak voor fietsen te introduceren die niet helpt, die niet werkt. We hebben hier gezeten. Deskundigen zijn hier aan het woord geweest. Die hebben eigenlijk allemaal gezegd: joh, zo'n fiets is niet onveilig, is intrinsiek niet onveilig. Sterker nog, die lelijke banden zijn juist veiliger. Ik kan niet anders dan concluderen dat het een lelijke fiets is, maar hij is wel veiliger dan andere fietsen. We verdoen heel veel van onze tijd hier, maar laten we vooral naar de cijfers kijken over de echte onveiligheid. Die zal ik hier ook zo noemen.

De voorzitter:

Duidelijk, dank. Dan zie ik nog een interruptie van de heer Van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ook mijn laatste, in aanvulling op de heer Krul. Dit is toch wel de kern van dit debat, denk ik. Het gaat over verkeersveiligheid. Ik zou de heer El Abassi toch wel willen voorhouden dat het over heel veel meer gaat dan over het lelijk zijn van deze producten. We horen nu al twee of drie jaar berichten dat deze fietsen wel degelijk onveiliger zijn.

Dat is niet alleen beleving. Die beleving hebben we volgens mij wel allemaal. Die heb ik in ieder geval wel. Ik ben ook een paar keer bijna aangereden, met al die capriolen die men uithaalt. Zelfs in Barcelona hadden ze last van fatbikes op de stoep, zeg ik tegen de heer El Abassi. Dat is niet alleen "ervaren verkeersonveiligheid", dat is gewoon verkeersonveilig. Als je kijkt naar het product met het DTV-rapport in de hand, zie je dat er twee kenmerken zijn die echt wel vrij uniek zijn voor een fatbike. Dat heb ik natuurlijk betoogd in mijn inbreng. Dan gaat het om het koppel, het acceleratievermogen. Dat staat echt in relatie tot verkeersveiligheid. Dat staat gewoon in dit rapport. En voor gewicht geldt hetzelfde. Erkent de heer El Abassi dat deze aspecten, die vooral kenmerkend zijn voor een fatbike, een relatie hebben met verkeersveiligheid?

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

Er is een correlatie tussen snelheid en veiligheid. Maar als we kijken naar de uiterlijke kenmerken van de fatbike, zien we dat dat niet het geval is. Ik zou willen dat dat wel het geval is, want dan had ik aan jullie zijde kunnen staan. Maar dat is niet het geval. Als dat wel het geval is, kom dan ook met iets. Kom met bewijsstukken. Kom met deskundigenadviezen. Die zijn er niet.

Om terug te komen op Barcelona: daar hadden ze het breed over fietsen die op de stoep kwamen, waardoor er inderdaad een stukje onveiligheid was. Dat heeft ermee te maken dat Nederland veel verder is in de infrastructuur dan zij. Dat is toch wel ergens een compliment dat we aan Nederland kunnen geven. Dat wil ik graag geven.

De **voorzitter**:

Ik zie nog een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nog even over de opmerking van de heer El Abassi dat niemand heeft gezegd dat die dingen onveilig zijn. De NVWA controleert op elektrische fietsen, maar niet op opgevoerde elektrische fietsen. Een groot deel van die fatbikes die rondrijden, is opgevoerd. Daarom zeiden zij: "Dat is een grijs gebied. Daar komen wij niet. Dan is het aan de ILT. Wij kijken alleen naar fietsen die binnen de definitie van de elektrische fiets vallen." Als die voldoet aan de regels, kun je natuurlijk zeggen dat er sprake is van een veilige fiets. Het is ook ingewikkeld waar we het hier over hebben. Daarom is het ook zo leuk voor meneer Madlener om dit op te lossen. Het is dus niet zo eenvoudig. Je kunt niet zeggen dat er helemaal niets aan de hand is met die fatbikes. Daarmee ondersteun ik nog maar eens wat een aantal van ons net tegen de heer El Abassi heeft gezegd. Het is niet zo dat partijen zeggen dat de fatbike over het algemeen niet intrinsiek onveilig is. De goedgekeurde, niet-opgevoerde fiets is veilig, maar het gaat natuurlijk juist om die dingen die mensen opvoeren met een gashendeltje. Mijn vraag aan de heer El Abassi is eigenlijk: heeft hij zelf weleens op zo'n opgevoerde fatbike gezeten? Ik wel, en je weet niet wat je meemaakt. Je kijkt ernaar en hij schiet al onder je vandaan. Dus zeg niet dat hij niet onveilig is.

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

Ik weet niet of het verstandig is om mij te vragen of ik op een opgevoerde fatbike heb gezeten. Dat is één. Het antwoord is uiteraard nee. Ik vind dat we integer moeten zijn, zeker als Kamerleden. Ik vind dat ook Kamerleden keihard gestraft moeten worden als ze er wel voor kiezen om op zo'n fatbike rond te fietsen. Maar goed, ik hoop dat mevrouw Veltman een goede reden had om ...

De **voorzitter**:

Het is goed dat mevrouw Veltman nog interrupties heeft, want dan kan ze dit nader toelichten.

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

Precies. Gelukkig.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Er geldt nog geen algemeen opvoerverbod in Nederland, dus op eigen terrein mag het. Dat is in een beveiligde omgeving gebeurd, met mensen van de branche, om het verschil te kunnen zien. Ik denk dat het ook echt heel belangrijk zou kunnen zijn voor andere Kamerleden om te weten wat een goedgekeurde e-bike is, waar het misgaat en welke e-bikes er zo veel ellende op de openbare weg veroorzaken. Vanzelfsprekend ben ik daar heel integer in.

De **voorzitter**:

Kunt u uw vraag misschien nog kort herhalen? Heeft u nog een vraag aan de heer El Abassi, of kan hij door met zijn betoog? Vervolgt u uw betoog.

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

Mevrouw Veltman gaf inderdaad aan dat het ging om een opgevoerde fatbike, maar dat dit niet in het openbare verkeer heeft plaatsgevonden. Dat mag. Dat is precies een maatregel waarvan ik zou zeggen: denk daarover na. Mag dat wel? Is bijvoorbeeld een generiek verbod niet beter? Dat is voor de heren ook makkelijker om mee te geven en is beter handhaafbaar. Ik ben er persoonlijk geen voorstander van. Maar goed, dat zouden wel maatregelen zijn die er echt toe kunnen doen, in tegenstelling tot symboolwetgeving, zoals mijn buurman het wat mij betreft ook correct benoemde, of symbolisch iets gaan invoeren wat totaal niet gaat werken.

De **voorzitter**:

Prima. Vervolgt u uw betoog.

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

Dan ga ik toch verder, voorzitter. Ik was bij verkeersboetes. Wat we wel weten, is dat de verhoging van de verkeersboetes de schatkist weer zo'n 40 miljoen gaat opleveren. Ik heb het vaker aangegeven: verkeersboetes zijn niet bedoeld om de staatskas te spekken. De hardwerkende alleenstaande moeder die zich iedere maand afvraagt hoe ze rond moet komen en rondrijdt met een kapot remlicht, wordt hierdoor keihard geraakt. En dan zijn er ook nog verzekeringsboetes. Mensen met schulden die hun verzekeringen niet kunnen betalen, krijgen boetes van honderden euro's die door verhogingen oplopen tot boven de €1.000. In totaal incasseert de overheid hier jaarlijks bijna 50 miljoen euro mee.

Voorzitter. Alsof dit niet schrijnend genoeg is, werden er vorig jaar aan daklozen 1.500 boetes uitgeschreven voor wildkamperen en 775 boetes voor bedelen. Wat heeft dat nog met handhaving te maken? Dat is gewoon het straffen van armoede. En terwijl de gevangenen overvol zitten en we geen capaciteit hebben, worden mensen vastgezet die een boete moeten betalen. Een kwart van de gevangenen zit vast omdat zij de boete niet kunnen betalen. Is de minister het met mij eens dat we deze ruimte en de capaciteit

beter kunnen besteden aan de echte criminelen, in plaats van aan mensen zoals een alleenstaande moeder waarvan het knipperlicht niet werkt of Nederlanders die een boete hebben gehad vanwege onnodig claxonneren tijdens een voetbalwedstrijd van het Nederlands elftal?

Dan kom ik bij mijn volgende punt. Het debat over nieuwe regels voor fatbikes lijkt eindeloos. De minister heeft geconcludeerd dat een helmplicht en een minimumleeftijd voor fatbikes niet haalbaar zijn, en dat er geen aparte wettelijke categorie voor deze fietsen mogelijk is. Toch is het belangrijk om te beseffen dat de problematiek rondom de elektrische fiets veel breder is dan alleen de fatbikes. In Nederland zien we meer slachtoffers en doden bij fietsgebruik dan bijvoorbeeld bij autogebruik. Het is opmerkelijk dat de realiteit is dat fietsen relatief onveilig is, terwijl de aandacht steeds bij auto's lijkt te liggen. Zo belanden wekelijks zo'n 360 verkeersslachtoffers van 55 jaar en ouder op de spoedeisende hulp. Als ik hier de redentie van de Kamer zou moeten volgen, zijn mensen van 55 jaar en ouder het probleem. Het overlijdensrisico van fietsers is ook nog eens ruim acht keer zo hoog als dat van automobilisten.

In plaats van op symbolische maatregelen die nauwelijks effect hebben, moeten we inzetten op bredere handhaving en ook op bewustwording. We moeten de illegale opvoering van elektrische fietsen, en dus niet alleen die van fatbikes, aanpakken, en investeren in een structurele verbetering van de verkeerseducatie. Alleen zo kunnen we bijdragen aan een veiligere verkeersomgeving voor alle weggebruikers.

Met deze feiten in het achterhoofd, stel ik dan de volgende vraag aan de minister: wat gaat de minister doen om de groep fietsers van 55-plus beter te beschermen op de fiets? Ik schrik namelijk van de cijfers. In 40% van alle gevallen gaat het om 55-plussers. Deze groep moeten we echt gaan beschermen. Ik hoor graag een antwoord van de minister.

Dan wil ik toch kort stilstaan ...

De **voorzitter**:
Rondt u af?

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

De **voorzitter**:
Rondt u langzaamaan af?

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

Ik wilde stilstaan bij de onrust bij het ministerie van I&W. Nu wilde ik het debat afwachten, maar deze minister slaagt er keer op keer in om een groot deel van de samenleving pijn te doen. Eerder is deze minister namelijk geconfronteerd met discriminerende uitspraken van Donald Trump, waarin de suggestie werd gewekt dat immigranten katten en honden eten. De heer Madlener kon toen niet uitsluiten dat dit gebeurt. Nu wordt hij geconfronteerd met de uitspraak waarin Trump zijn plan kenbaar maakt om Gaza etnisch te zuiveren. Zijn antwoord was: ik heb liever een mooie kustlijn

dan een terrorismestroom. De mensen die dit stuk tekst voor de minister hebben geschreven ... Dit doet wat met deze mensen. Wat vindt de minister hiervan? Dit doet mensen echt pijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan sluit ik bij dezen de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik kijk even naar rechts. Hoeveel tijd denken jullie nodig te hebben? We gaan uiteraard ook eten. We gaan om 18.45 uur verder. Het wordt toch 19.00 uur. We gaan om 19.00 uur verder.

De vergadering wordt van 18.08 uur tot 19.01 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom bij het tweede gedeelte van dit commissiedebat. Het verzoek is gedaan om eerst de beantwoording van de minister van Justitie en Veiligheid te doen. Daarna gaan we kijken of er nog vervolgvragen of interrupties zijn en zullen we ook eventuele toezeggingen doornemen. Het verzoek is dat de minister van JenV dit commissiedebat vervolgens verlaat. We proberen het zorgvuldig te doen. Volgens mij moet dit mogelijk zijn, maar ik kijk nog even naar jullie om te zien of dit akkoord wordt bevonden. Ik zie dat de heer Heutink wil reageren.

De heer Heutink (PVV):

Wat doen we dan met de tweede termijn?

De voorzitter:

Mijn voorstel zou zijn om na afloop van de eerste termijn van de minister gewoon goed de tijd te nemen voor vragen die u anders wellicht in de tweede termijn zou hebben gesteld; ik zal daarvoor ook wat ruimte geven. En de minister van IenW is er uiteraard nog. Voor nu lijkt dit me werkbaar. We proberen het zorgvuldig te doen en we proberen zowel de minister als de Kamer recht te doen. Ik denk dat we daar met elkaar wel uit moeten komen. Ik stel voor dat de minister begint met zijn beantwoording.

Minister Van Weel:

Dank, voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn. Werken aan verkeersveiligheid is voor ons allemaal van belang. We willen allemaal zo veilig mogelijk kunnen deelnemen aan het verkeer en we willen allemaal dat er zo min mogelijk slachtoffers vallen. Daarvoor is het nodig dat we ons op verschillende terreinen blijven inzetten: educatie, de inrichting van de infrastructuur, maar ook de handhaving. Vanuit mijn verantwoordelijkheid als minister van Justitie en Veiligheid zet ik uiteraard vooral in op versterking van de handhaving. Zo wordt er momenteel flink geïnvesteerd in de uitbreiding van het aantal geautomatiseerde en innovatieve handhavingsmiddelen, zoals de flexflitser en de focusflitser. Op die laatste kom ik nog terug. "Het bonnenkanon" werd die flitser door een van uw leden al genoemd, hoorde ik, maar dat is uiteraard niet het doel.

Daarnaast blijft de politie zich ervoor inzetten om het aantal staandehoudingen te laten stijgen, want de laatste jaren zien we helaas weer een toename van bijvoorbeeld het rijden onder invloed. Om dit effectiever aan te kunnen pakken wordt momenteel gewerkt aan een wetsvoorstel voor de verbetering van de aanpak van rijden onder invloed. Ik streef ernaar de beantwoording van de vragen uit het verslag bij dit wetsvoorstel zeer

binnenkort naar de Kamer te sturen. Ook de komende tijd kijken we hoe de verkeershandhaving nog verder kan worden verbeterd. Zo wordt nog dit jaar de wet-Mulder geëvalueerd. De uitkomsten van dat onderzoek leiden mogelijk tot verdere verbetering voor een efficiëntere en effectievere afdoening van verkeersovertredingen. Tot slot wordt momenteel in het kader van de propositie verkeershandhaving die eerder dit jaar onder leiding van de G4 is gelanceerd, samen met betrokken partners bekeken welke aanvullende maatregelen nog genomen kunnen worden om zowel de objectieve als de subjectieve pakkans te vergroten.

Dan kom ik nu bij mijn beantwoording. Ik heb een aantal blokjes. Ik begin met fatbikes, althans, het deel daarvan dat mij aangaat. Daarna komen handheld telefoongebruik en focusflitser, rijden onder invloed, hogere straffen en veelplegers, boetes en overig. Ik begin met de fatbikes. De grote vragen over de fatbikes liggen uiteraard op het terrein van de minister van IenW, maar ik heb een aantal specifieke vragen gekregen. Eentje was van de heer Grinwis, over de rollerbanken. Een andere vraag van de heer Grinwis was of de politie inmiddels beter onderscheid weet te maken tussen legale en illegale fatbikes. Ten slotte vroeg de heer Pierik nog hoeveel extra capaciteit er wordt ingezet door de politie om de handhaving te intensiveren.

Ik begin met de rollerbanken. Met de nieuwe rollertestbanken beschikt de politie over middelen om opgevoerde fietsen op te sporen. Inmiddels beschikken alle politie-eenheden over deze rollertestbanken. De handhavingsmogelijkheden zijn hiermee dan ook sterk toegenomen. Uit de cijfers van de in 2024 opgelegde boetes voor het gebruik van voertuigen zonder goedkeuring voor toelating tot het verkeer op de openbare weg — kort gezegd: illegaal opgevoerde voertuigen — valt af te leiden dat de handhaving op opgevoerde fatbikes behoorlijk is geïntensiveerd sinds de rollerbanken worden ingezet. Uit cijfers van het CJIB blijkt dat het aantal opgelegde boetes voor het laten staan van of rijden met een ongekeurd voertuig op de openbare weg is gestegen van 643 in 2023 naar 4.845 in 2024. Hoewel deze cijfers niet kunnen worden uitgesplitst naar het soort illegaal opgevoerd voertuig, betreft het merendeel van deze overtredingen volgens de politie een fatbike. Ik denk dus dat dat een aanzienlijke toename is, mede dankzij de inzet van de rollerbanken.

De heer Grinwis vroeg ook of de politie inmiddels beter onderscheid weet te maken tussen legale en illegale fatbikes. De politie controleert of fietsen met trapondersteuning aan de eisen voldoen om zonder goedkeuring op de openbare weg te worden gebruikt. Controle vindt onder andere plaats met de rollertestbank, waar we het net over hadden. Als uit de test blijkt dat het voertuig trapondersteuning biedt tot boven 25 kilometer per uur, kan er worden gesanctioneerd met een geldboete. Ook kan worden opgetreden wanneer is vastgesteld dat door middel van een gashendel wordt gereden. Dan voldoet de fiets namelijk niet meer aan de criteria om te kunnen worden aangemerkt als fiets met trapondersteuning. Dan wordt het juridisch gezien een bromfiets of een speedpedelec. Bij de eerste overtreding wordt een boete opgelegd en een waarschuwing dat bij de volgende staandehouding inbeslagname volgt. Dat is ook gebaseerd op jurisprudentie over wat redelijk wordt geacht door de rechter.

Wordt er dan extra capaciteit ingezet door de politie om die handhaving te intensiveren? Verkeershandhaving valt onder de reguliere politietaak en die valt weer onder het lokale gezag, dat beslist over waar de prioriteit ligt in waar de politie wordt ingezet. Maar er wordt al wel meer gedaan. Ik noemde al de enorme stijging in het aantal boetes, die ook

verband houdt met fatbikes. De politie doet wat ze kan, maar het is ook weer niet mogelijk om elke dag zonder aanleiding duizenden elektrische fietsen aan de kant te zetten. Men reageert of op het feit dat men zo'n fiets te hard ziet rijden of men doet steekproeven op bepaalde plekken, of op verzoek van het lokale gezag, dus de burgemeester of het OM, op bepaalde locaties. Maar het zal nooit overal en altijd zijn, want handhaven is immers het sluitstuk van een bredere aanpak en niet de oplossing als zodanig. In die zin kan ik u geen concrete aantallen noemen, anders dan dat we wel de effecten zien van een betere handhaving over het algemeen.

Dat brengt mij aan het einde van mijn deel over de fatbikes.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank aan de minister voor de toelichting. De minister zei net dat de politie de fatbikes op straat kan aanpakken. Als ze ze zien rijden en ze vermoeden dat het te hard gaat, kunnen ze ze aan de kant te zetten en dan gaan meten, of ze alsnog naar een rollerbank brengen. Zeker bij die steekproeven, als ze groepen of meerdere tegelijk naar zo'n plek voor rollerbanken brengen, heb ik vorige week bij de technische briefing begrepen dat de politie op zo'n moment heel vaak niet kan overgaan tot een sanctie, omdat de definitie van elektrische fiets in de Wegenverkeerswet in haar ogen onvoldoende grondslag biedt daarvoor, en daardoor zou de beslagketen of de strafketen zeg maar onnodig worden belast. Dat is de opvatting van de politie. Ik ben blij om te horen dat de minister nu zegt dat dat in principe geregeld zou moeten zijn. Maar toch is daar onduidelijkheid over. Is de minister bereid om dat nog even goed uit te zoeken en te zorgen dat dat helder wordt?

Minister **Van Weel**:

Op de categorisering komt de minister van IenW nog terug. Dat gaat over wanneer iets een elektrische fiets is en wanneer niet. Als ik kijk naar wat de politie nu kan, op basis van de huidige wetgeving, en naar het aantal boetes, dat enorm is toegenomen tussen 2023 en 2024, dan zit dat voornamelijk in het bekeuren van fatbikes. Dat zijn 4.800 boetes die de politie heeft opgelegd voor fatbikes die te hard reden en opgevoerd waren. Ik herken het signaal als zodanig niet, maar nogmaals, als dat samenhangt met de categorisering, dan komt het terug bij de minister van IenW.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb begrepen dat dat niet zozeer samenhangt met de categorisering maar met hoe ze op het moment van het meten op die rollertestbank ermee verder kunnen. Als dat wel goed geregeld was, zou het nog veel meer zijn dan die 4.800. Soms kunnen ze niet die constatering doen, omdat ze het niet hebben zien gebeuren. Dan moeten ze dat met de testbank doen. Het is best wel een technische discussie, maar het zou mij een lief ding waard zijn als de minister dit intern wil bespreken met de politie, om te kijken waar dat probleem zit waar zij in de praktijk tegenaan lopen.

Minister **Van Weel**:

Daar ben ik uiteraard toe bereid. Ik ken de signalen niet, maar ik zal me daarin verdiepen.

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

Goed om te horen dat de handhaving geïntensiveerd is en dat de opgevoerde fatbikes worden beboet. Als we een boete uitdelen, hebben we altijd een zekere marge. We

weten allemaal hoe dat zit, ook bij de normale boete bij de autosnelheden. In de media las ik dat deze bij de fatbikes veel hoger ligt en dat je pas een boete krijgt als op die rollerbank wordt geconstateerd dat je ver in de 30 kilometer per uur zit. Klopt dat? En is er misschien wat aan te doen zodat die marge omlaag kan?

Minister Van Weel:

Ook dit signaal herkennen wij niet; 25 is de norm zoals die is vastgesteld. Ik ga er ook van uit dat de rollerbanken daarop zijn afgesteld. Maar als ik toch het gesprek aanga met de politie, zoals ik heb toegezegd aan mevrouw Veltman, dan neem ik dit, dus de marges, daarin mee.

Dat brengt mij bij het kopje handheld telefoongebruik. Ik moet eerlijk zeggen ... U heeft waarschijnlijk meegekregen dat ik gisteren de eerste focusflitser van het Openbaar Ministerie hier in Den Haag heb geïnstalleerd. Het klinkt alsof die heel mobiel is. Die is ook mobiel, maar het ziet er toch uit alsof er een soort halve zeecontainer staat. Dat komt ook omdat dit, anders dan de MONOcam die de politie al voor dit doel inzet, een vaste opstelling is. Ook deze camera moet dus de tand des tijds en vandalisme kunnen doorstaan. Het is dus best een behoorlijk apparaat, maar we verwachten hier ook veel van. Dat is ook nodig. Ik schrok van het onderzoek waaruit blijkt dat 7 van de 10 Nederlanders nog steeds af en toe zijn mobiele telefoon bedient tijdens het besturen van een voertuig. Dat is ontzettend veel. Dat leidt, hoewel we dat niet kunnen uitspitsen, toch echt tot op z'n minst tientallen verkeersdoden, zou ik hier willen zeggen, als gevolg van het gebruik van die mobiele telefoon.

Het gebeurde al met de MONOcam, het gebeurde al vanuit touringcars — ook daar heeft u waarschijnlijk de media-aandacht over meegekregen — en het gebeurde al door staandehoudingen. Daar komt de focusflitser nu dus bij. De komende twee maanden wordt daar nog mee getest om te kijken of het systeem werkt, of de goede data wordt doorgestuurd naar het CJIB en of daarmee de boeteafhandeling ook op een goede manier kan geschieden.

Vanaf april gaat de echte handhaving met de focusflitser van start. Daarmee wordt niet alleen de objectieve pakkans, maar ook de subjectieve pakkans vergroot. Het is belangrijk bij handhaving dat mensen het idee hebben dat er op elk moment zo'n camera kan zijn, waardoor ze dus worden afgeschrikt van het gebruik van hun mobiele telefoon op enig moment.

De MONOcam wordt vooral ingezet op snelwegen, zeg ik in antwoord op één van uw vragen, en de focusflitser vooral op N-wegen en drukke toegangswegen tot steden. Het is wat dat betreft echt een aanvulling op de middelen die al gebruikt worden.

Als je kijkt naar 2024, zie je dat er voor handheld telefoongebruik achter het stuur 165.000 boetes zijn uitgeschreven. De verwachting is dat dat aantal met de inzet van de focusflitser nog verder zal stijgen. Maar nog belangrijker dan dat het aantal boetes stijgt, is natuurlijk dat het gedrag uiteindelijk wordt aangepast en dat het aantal overtredingen naar beneden gaat. Dat is toch echt het doel van deze handhaving.

Het is een flinke boete. Er staat €430 op handheld telefoongebruik in de auto. In combinatie met de verhoging van de pakkans, gaat hier naar verwachting een behoorlijk afschrikwekkende werking van uit. Naast de handhaving zal de minister van IenW straks

ingaan op wat er verder wordt gedaan om afleiding in het verkeer tegen te gaan.

Voorzitter. Dan kom ik bij het kopje rijden onder invloed.

De voorzitter:

Minister, ik zie een interruptie van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Het is een goede zaak dat appen achter het stuur wordt aangepakt; dat delen wij volledig. Maar ik zat nog heel even te kijken naar een foto van zo'n focusflitser. Iedereen kan dat ding natuurlijk zien. Is dat wel handig? Want als je 'm van zó ver al kunt zien ... Hij is echt hoog, hij is groot; het lijkt een beetje op die beveiligingscamera's die ook langs de snelweg staan. Laat ik het zo vragen: verwacht de minister daar nog problemen mee?

Minister Van Weel:

Eerlijk gezegd zag ik, toen ik gisteren met die groepering en journalisten langs de weg stonden, al dat de gemiddelde snelheid van de auto's die langsreden naar beneden ging. Het heeft dus niet alleen een effect als die werkt of aan staat; het gaat ook om de uitstraling. Ze gaan natuurlijk wel van locatie wisselen. Ik moet u eerlijk zeggen dat er bij mij in de buurt in Rotterdam, op een beruchte plek voor te hard rijden, ook een tijdje zo'n mobiele flitspaal heeft gestaan. Die was duidelijk herkenbaar, in politiekleuren, en hartstikke groot. Het aantal mensen dat daar alsnog te hard voorbijrijdt en dus toch een boete krijgt, is enorm groot. Er zullen echt mensen zijn die snel hun mobieltje weggoeien op het moment dat ze zo'n ding zien. Dan hoop ik dat ook die schrikreactie ertoe leidt dat mensen denken: "Ik moet alerter zijn. Ik moet dit niet doen, want dit was bijna €430." Dus ook als die boete niet wordt uitgedeeld, heeft die een psychologisch effect. Het feit dat mensen deze apparaten zien, draagt ook bij aan de subjectieve pakkans. Mensen weten dan namelijk dat deze apparaten in omloop zijn. Het is dus altijd een beetje een trade-off; je kunt dat helemaal stealthy doen, bijvoorbeeld met touringcars waar politie in zit — ook dat moet je af en toe doen — of je kunt het meer openlijk doen, maar dan wel op wisselende locaties.

De heer Pierik (BBB):

Ik begrijp van de minister dat de focusflitser de komende twee maanden nog in een testomgeving uitgeprobeerd wordt. Vanaf april zou die echt ingezet kunnen worden om ook te gaan beboeten. Is er ook een communicatieplan voorzien? Gaan we de samenleving ook informeren dat de focusflitser in gebruik genomen wordt?

Minister Van Weel:

Ik heb gisteren mijn uiterste best gedaan om zo veel mogelijk media naar Madurodam te lokken, om daar de lancering te doen. Het OM zal daar ook aandacht voor blijven vragen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik voor de gemiddelde beleidsbrief niet zo veel animo heb gehad als voor het openen van een focusflitser. Dit is dus wel iets waar mensen mee bezig zijn. Het is natuurlijk wel goed dat mensen beseffen dat dit echt een probleem is. We zullen daar op die manier aandacht voor blijven vragen.

Dan rijden onder invloed. De leden Stoffer en Krul hebben gevraagd of het aantal controles en blaastesten naar beneden is gegaan en hoe we de pakkans gaan vergroten. Worden er nou meer mensen gepakt met minder controles? Hoe zit dit nu

precies? Het handhaven op het verbod op rijden onder invloed is en blijft een van de hoofdprioriteiten op het gebied van verkeershandhaving, zowel voor het OM als voor de politie. Dat is ook zo vastgelegd in de leidraad verkeershandhaving. De politie zet nog steeds in op alcoholcontroles of de zogenaamde fuiken. Toen ik net mijn rijbewijs had, zag je die nog heel veel. Maar door de invloed van social media en allerlei apps — daar hebben we die mobiele telefoon weer — is de invloed van zo'n fuik heel kortstondig; binnen no time weet men ervan. Dan rijden mensen om en dan sta je daar voor niks met je hele operatie van 100 politieagenten. Je moet dat dus op een andere manier inrichten. De politie maakt daarbij bijvoorbeeld gebruik van informatie over grootschalige samenkomsten, feesten en evenementen, en zorgt dat ze dat middel heel gericht invult.

Het aantal alcoholcontroles bedroeg vorig jaar 1.220. Dat waren er in 2023 nog 1.364. Maar het aantal controles zegt niet direct iets over hoeveel blaastesten er in totaal zijn afgenomen, omdat er in één controle soms tientallen blaastesten kunnen ontstaan. Dat wordt ook niet bijgehouden. Je kunt het aantal controles dus niet een-op-een met elkaar vergelijken. Hetzelfde geldt voor het aantal speekseltesten dat wordt afgenomen door de politie om het gebruik van drugs in het verkeer op te sporen. We zien dat het aantal bloedonderzoeken voor drugs in het verkeer de afgelopen jaren flink is toegenomen: van ongeveer 1.500 in 2017 naar ruim 20.000 in 2024. De risicogestuurde aanpak die de politie hierbij heeft, werpt zijn vruchten af. Het totaal aantal opgemaakte processen-verbaal voor rijden onder invloed is het afgelopen jaar namelijk gestegen, van ruim 25.000 in 2017 tot ruim 40.000 in 2024. Dat is dus echt behoorlijk. Ik moet daarbij aantekenen dat het merendeel van deze stijgingen zit in het rijden onder invloed van drugs. Het aantal processen-verbaal voor het rijden onder invloed van alcohol is over de afgelopen jaren ongeveer gelijk gebleven. Er worden in totaal ongeveer evenveel mensen gepakt met minder controles, zeg ik samenvattend.

Over het alcoholslot heb ik in de openbaarheid wel wat gezegd, maar primair ligt de behandeling daarvan bij de minister van IenW. Die zal daar nog op terugkomen.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik neem aan dat de minister klaar is met zijn blokje. Ik schrik toch heel erg van deze cijfers, want ze zijn absurd hoog. Blijkbaar zijn er heel veel mensen in ons land die onder invloed achter het stuur kruipen. Ik hoorde de minister net zeggen dat hij met wetgeving gaat komen. Hoe gaat deze wetgeving dit aantal dan omlaag brengen?

Minister **Van Weel**:

Je kunt dat nooit met wetgeving alleen doen. Ik zei aan het begin al dat ik hier met name zit voor de handhaving. De handhaving is heel belangrijk, zowel voor de objectieve en subjectieve pakkans alsook voor de gerechtigheid. Mensen moeten het idee hebben dat er recht wordt gedaan na het begaan van een overtreding of strafbaar feit. Maar het is ook het sluitstuk van mijn hele aanpak. Als je het hebt over schrikbarende aantallen mensen die voor rijden onder invloed worden gepakt — ik vind het ook hele hoge aantallen — dan heb je het natuurlijk over straffen, over maatregelen treffen, over het alcoholslot als mogelijkheid, waar ongetwijfeld nog over gesproken gaat worden, maar dan heb je het ook over preventie. Dan moet ik bijvoorbeeld denken aan de succesvolle Bob-campagne, die ooit in België is gelanceerd. Die had een enorm effect. Van preventie tot aan repressie, dat hele spectrum zul je moeten bestrijken om dit uit te bannen.

De **voorzitter**:

Tot slot op dit onderwerp, een korte vraag.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoorde de minister net spreken over rechtvaardigheid. Ik heb in mijn betoog een schrijnend voorbeeld aangehaald waaraan je kan zien dat er veel misgaat in deze hele keten. Ik weet niet of de minister daar nog op terug gaat komen. Maar ik ben wel heel erg benieuwd naar het volgende. Als hij dit zo hoort — en ik heb hier meerdere voorbeelden van — hoe vindt hij dan dat het gaat met het opsporen van mensen die onder invloed rijden en mensen doodrijden? Die mensen komen vervolgens maar een paar dagen of zelfs helemaal niet vast te zitten. Ik ben benieuwd wat de minister daarop te zeggen heeft. Hoe vindt hij zelf dat het gaat?

Minister **Van Weel**:

Dat brengt mij bij het volgende blokje, dat gaat over hogere straffen en veelplegers. Meerderen van u, ook de heer Heutink, hebben daar vragen over gesteld. Wellicht zijn er nog andere interventies wat betreft het blokje alcohol.

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

Voordat de minister overgaat op het volgende blokje, zou ik dan toch nog even willen inzoomen op handhaving. Wat betreft alcoholcontrole ligt de focus enorm op de auto; ik gaf het in mijn bijdrage al aan. Maar deskundigen hebben laten zien dat er enorm veel te winnen valt als het gaat om de fiets. Wat betreft de auto hebben we een kreukelzone en automatische remmen; AI zal dit alleen nog maar verder brengen. De auto is dus behoorlijk veilig. Laten we daar vooral mee doorgaan, zou ik zeggen. Maar laten we ook kijken waar we terrein kunnen winnen. Dan wil ik inzoomen op de fiets. Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat mensen in uitgaansgebieden in 42% van de gevallen met te veel alcohol op op de fiets stappen. Het risico op ongevallen wordt daarmee enorm verhoogd. Ik zou de minister willen vragen waarom we wat betreft alcoholgebruik niet focussen op de fiets.

Minister **Van Weel**:

Er wordt niet gecontroleerd op fietsers en alcohol. Ik zie wel degelijk de risico's die zich daarbij voordoen; ook de politie is daar alert op. Het is wel zo dat de gevaarstelling bij een auto groter is. De snelheden zijn groter. U heeft het over al die AI, maar de auto is wel gewoon een metalen object dat met grote snelheid over de weg rijdt. Als je het hebt over de auto en de fietser, is het duidelijk wie er beter van af komt. Ik ben het dus met u eens dat daar ook aandacht voor moet bestaan in de handhaving. Maar ik zou de auto zeker niet uitvlakken. Ik denk dat de meest ernstige ongevallen nog steeds worden veroorzaakt door aanrijdingen met auto's waarbij mensen rijden onder invloed.

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

Dan zou ik de minister toch willen vragen om het SWOV-onderzoek te lezen. Daarin staat namelijk dat er op dat gebied juist heel veel te winnen valt, terwijl de auto al behoorlijk veilig is gemaakt; daar valt weinig meer aan te verbeteren. Dat hebben we ook uit een ander onderzoek kunnen halen. Juist wat betreft de fietsers — daarbij gaat het om enorm veel ongevallen en heel veel verkeersdoden — kunnen we echt een enorme slag slaan. Ik zou de minister dus toch willen vragen om daar beter naar te kijken en daar een reflectie op te geven.

De **voorzitter**:

Uw punt is helder.

De heer **Krul** (CDA):

Dank aan de minister voor de goede beantwoording. Maar het is ook wel interessant. Je ziet dus dat we iets minder zijn gaan controleren — dan gaat het over een slordige 10% — maar dat de pakkans is gestegen. Dat kan twee dingen betekenen. Misschien wordt de politie steeds slimmer en doen we het goed wat betreft evenementen, of misschien gaan er meer mensen met alcohol op achter het stuur zitten. Wat zeggen deze cijfers deze minister? Is dit ook een aansporing om in plaats van 10% minder volgend jaar 20% meer te controleren? Als die pakkans stijgt, hebben we namelijk ook iets te pakken met elkaar.

Minister **Van Weel**:

Deze minister van politie zal natuurlijk altijd zeggen dat het komt door het slimmer en daarmee effectiever inzetten van de politie. Dat risicogestuurd optreden werpt natuurlijk zijn vruchten af. In die zin denk ik dat dit voor een groot deel te verklaren is door het gegeven dat wij die controles slimmer uitvoeren. Ik kan niet met zekerheid zeggen of er ook sprake is van een autonome groei van het aantal mensen dat rijdt onder invloed. Dat vertellen deze cijfers helaas niet. Ik zou ook niet durven zeggen of 10% meer controleren ... Dan zouden we ongetwijfeld meer mensen pakken. Maar het is ook aan het lokale gezag om continu af te wegen waarop die politie wordt ingezet. We weten hier allemaal dat de politiecapaciteit beperkt is en zwaar onder druk staat. Meer alcoholcontroles betekenen dus minder agenten in de wijk. Ik denk dat het lokale gezag aan zet is om daarin elke keer de goede afweging te maken.

Ik kom op het hoger bestraffen. De vraag van de heer Heutink, naar aanleiding van een concreet geval, was: kunnen we verkeersovertredingen niet hoger bestraffen dan we nu doen? Ik kan hier in uw Kamer niets zeggen over individuele gevallen. Ik kan dus niet ingaan op het voorbeeld dat u noemt. De straffen die we in Nederland kunnen opleggen voor verkeersmisdrijven, zijn al vrij hoog. De SWOV geeft ook aan dat het verder verhogen van de straffen an sich niet effectief of gewenst is. Het is veel belangrijker om de pakkans bij dit soort zaken te verhogen.

Uit eerder onderzoek naar het strafklimaat bij verkeersmisdrijven bleek dat het strafklimaat in algemene zin goed is. Geconstateerd werd dat naarmate de schuld, de gevolgen en de ernst toenemen, ook de straf hoger wordt. Dus is er schuld en sprake van een dodelijk ongeval, dan volgt er vrijwel altijd een onvoorwaardelijke hechtenis. Maar uit dit onderzoek bleek ook dat voor een aantal individuele delicten, zoals het rijden onder invloed, de straffen zouden moeten worden verhoogd. Daarom is in 2020 de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten in werking getreden. Daarmee werd de maximumstraf voor bijvoorbeeld het rijden onder invloed en het doorrijden na een ongeval verhoogd van drie maanden naar een jaar. Ook werd roekeloosheid duidelijker in de wet gedefinieerd. Deze wet zal dit jaar worden geëvalueerd, zeg ik ook tegen de heer Heutink, want dat doen we altijd vijf jaar na inwerkingtreding van een wet. Onderzocht zal worden wat het effect is geweest van onder andere de strafverhogingen.

Daarnaast wordt met het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed, dat ik al

eerder noemde en nu bij uw Kamer in behandeling is, beoogd om rijden onder invloed en enkele andere ernstige verkeersdelicten effectiever te bestraffen. Zo wordt het met dit wetsvoorstel voor de rechter mogelijk gemaakt om het rijbewijs ongeldig te verklaren, kan er vervangende hechtenis worden toegepast bij bestuurders die rijden tijdens een rijontzegging en kan een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar worden verklaard, waardoor deze direct van kracht wordt, ook in afwachting van een eventueel hoger beroep.

De heer De Hoop vroeg nog: gaat u het mogelijk maken om bij verkeersshuffers die bewezen hebben de verantwoordelijkheid van hun rijbewijs niet aan te kunnen, eerder of vaker een rijontzegging op te leggen? Het opleggen van een rijontzegging is al mogelijk voor veel overtredingen: bij het veroorzaken van een aan schuld te wijten dodelijk ongeval of een verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel, bij het verlaten van de plaats van een ongeval en bij het rijden onder invloed.

Maar ik hoor tegelijkertijd de roep van uw Kamer om meer mogelijkheden voor een strengere aanpak. Met het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed doe ik daartoe verschillende voorstellen. Die heb ik net genoemd. Zo is daarin voor rechters de mogelijkheid opgenomen om een rijbewijs ongeldig te verklaren voor die overtredingen waarvoor nu ook al een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd. Dat kan bijvoorbeeld gepast zijn in het geval van recidive, maar rechters kunnen hier ook in andere gevallen toe besluiten. De betrokkene dient bij een dergelijke ongeldigverklaring van het rijbewijs na afloop van de ontzegging van de rijbevoegdheid opnieuw de rijvaardigheid en rijgeschiktheid aan te tonen voordat er een nieuw rijbewijs kan worden verkregen. Daarnaast wordt met dit wetsvoorstel mogelijk gemaakt dat bestuurders die een ontzegging van de rijbevoegdheid hebben maar toch de weg opgaan, vervangende hechtenis kunnen krijgen. Ook kan een ontzegging van de rijbevoegdheid straks direct ingaan, ook in afwachting van een eventueel hoger beroep.

Dat brengt mij aan het einde van dit kopje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan is er een interruptie van de heer Heutink. Ik wil graag iedereen de ruimte geven, dus ik moedig u aan om het bij dit blokje alstublieft bij één interruptie te houden.

De heer Heutink (PVV):

Ik heb er volgens mij ook nog maar één, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, daar doen we niet zo moeilijk over, als we maar een beetje rekening met elkaar houden.

De heer Heutink (PVV):

Oké! Nou, ik ben heel goed in rekening houden met anderen. Ik hoor de heer De Hoop lachen.

Natuurlijk moet de pakkans omhoog. Daar ben ik het helemaal over eens met de minister. Maar wat heeft het nou voor zin dat we mensen oppakken maar daar vervolgens bijna niks mee wordt gedaan? Ik heb een aantal voorbeelden opgeschreven en uitgezocht. Iemand was na drie dagen op vrije voeten nadat er iemand doodgereden

was. Hij kreeg weliswaar 3,5 jaar cel, maar is spoorloos. Of deze: €1.500, ook toen er iemand was doodgereden. Of weer een ander voorbeeld: 24 maanden cel, maar ook hij is spoorloos. Wat heeft het voor zin, vraag ik aan de minister. We gaan de pakkans verhogen. Dat moet natuurlijk. Maar vervolgens raken we iedereen kwijt of wordt er niks mee gedaan of worden de straffen te laag.

Dus nogmaals mijn vragen. Ten eerste, wat kan deze minister doen om ervoor te zorgen dat de straffen die ten laste worden gelegd ook daadwerkelijk ten uitvoering komen? En ten tweede, wat gaat de minister doen om die straffen hoger en strenger te maken?

De voorzitter:
Duidelijk.

Minister Van Weel:
Dit zijn twee gevallen. Nogmaals, ik kan niet ingaan op die individuele gevallen. Dat past mij gewoon niet als minister van Justitie, want dat is aan het Openbaar Ministerie en de rechterlijke macht.

Eén, hebben we de mogelijkheid om hoog genoeg te kunnen straffen voor dit soort gevallen? Met andere woorden, zijn de strafmaxima — daar gaan wij als wetgevers over — voldoende en worden die door de rechterlijke macht en door het OM als voldoende ervaren? Dat is een vraag die we hier met z'n allen kunnen stellen. De vraag die we hier moeilijker kunnen beantwoorden, is of die straffen dan ook worden geëist door het OM en worden opgelegd door rechters. Met hoe het geregeld is in onze rechtsstaat, is dat echt aan die twee instanties zelf.

Dan kun je alsnog bij een evaluatie kijken — dat gaan we dus ook doen bij de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten — of er gebruik is gemaakt van de strafmaxima die we hebben gezet. En zo niet, waarom niet? Wat vertelt ons dat dan? Moeten we daarmee de wet aanpassen? Moeten de strafmaxima omhoog of omlaag? Welke knelpunten worden er gezien? Dat zijn allemaal hele terechte vragen. Die kunnen we onszelf stellen, maar het is heel moeilijk om aan de hand van individuele uitspraken, waarvan we niet kunnen beoordelen wat er allemaal heeft meegewogen in de strafzaak, nu ons beleid hier te maken.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Ik ben blij met de woorden van de minister. Ik merk dat hier echt verregaandere stappen in worden gezet dan bij eerdere commissiedebatten over verkeersveiligheid. Ik ben zelf nog nieuwsgierig naar het volgende. De minister had het over de rijontzegging. Is daar dan een termijn aan gekoppeld, die nu bijvoorbeeld maximaal tien jaar is, of niet? In hoeverre wordt het vooral gezien als strafverzwaring? Dat is volgens mij nu nog steeds zo. Maar de minister had het vooral over de geschiktheid. Wordt er ook meer een onderscheid gemaakt? Het gaat mij niet eens zozeer om de verzwaring van de straffen; het gaat mij er meer om dat ik iemand gewoon niet meer geschikt vind om de weg op te gaan. Ik ben benieuwd of daar juridisch onderscheid in zit. Wordt dat nu anders gewogen door de minister?

Minister Van Weel:
Zoals het nu geregeld is en zoals het ook voorligt in het wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed — ik kijk ernaar uit om daarover met uw Kamer van

gedachten te wisselen om die wet te vervolmaken — is het aan de rechter om een rijbewijs al dan niet ongeldig te verklaren. Daar heeft hij dus een scala aan aanleidingen voor. Zelfs buiten dat scala aan mogelijkheden die worden gegeven, kan de rechter alsnog besluiten tot ongeldigverklaring. Dus er worden een aantal voorbeelden gegeven. Het kan bij recidive. Het kan ook in de gevallen die u noemt, dus bij herhaaldelijk roekeloos rijden of anderszins. De vrijheid ligt bij de rechter om dit op te leggen.

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

Zou de minister nog wat specifieker kunnen ingaan op de termijn die daaraan zit? Volgens mij was het eerst vijf jaar en daarna bij meerdere overtredingen tien jaar. Wordt daar iets anders gedaan? Zit daar nog een termijn voor de rechter aan, of kan daar zelfs nog verder van afgeweken worden?

Minister **Van Weel**:

Daar zal ik schriftelijk bij u op terug moeten komen, tenzij ik dat nu tijdens mijn termijn nog binnenkrijg. Dan zal ik u dat antwoord geven.

De **voorzitter**:

Nog kort over dit onderwerp, meneer De Hoop.

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

Heel fijn als de minister daar schriftelijk op terug kan komen. Die toezegging wordt gewaardeerd. Ik wil vragen of er in die schriftelijke toezegging nog iets meer duiding kan komen over het volgende punt. Wordt het nu gezien als strafverzwaring of beweegt het meer richting die geschiktheidsverklaring? Dat is mij nog niet helemaal duidelijk.

Minister **Van Weel**:

De termijn heb ik inmiddels binnen. Die blijft tien jaar. Dat was die al. Dus dat blijft zo. We komen nog te spreken over het wetsvoorstel. In aanloop daarnaartoe zal ik graag meer informatie geven over uw vraag.

De **voorzitter**:

Dat noteren we als toezegging. De heer Krul. Het hoeft niet, hoor. Oké, u wilt niet meer interrumperen? Mooi dat het zo kan. Vervolgt u uw betoog.

Minister **Van Weel**:

Dat brengt mij bij het kopje boetes. De heer De Hoop vroeg of het CJIB jaarlijks cijfers kan publiceren over hoeveel boetes direct worden betaald en welke worden verhoogd dan wel een incassotraject ingaan. Daar kan ik heel kort over zijn. Ja, dat kan ik u toezeggen. U zult daarover worden geïnformeerd.

De heer El Abassi vroeg: kunnen we de capaciteit in de gevangenissen niet beter besteden aan echte criminelen in plaats van aan mensen die hun boete niet hebben betaald? Ik beperk me even tot verkeersboetes, want daar hebben we het vandaag over in dit commissiedebat. Mensen worden niet gegijzeld als ze hun verkeersboete op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften niet kunnen betalen. Gijzeling bij verkeersboetes vindt echt zelden plaats, alleen als er sprake is van betalingsonwil. Vorig jaar, in 2024, was het aantal gegijzelden op die titel nul. Ik kan dus bevestigen dat de schaarse capaciteit in de gevangenissen — die is er inderdaad — niet wordt ingezet voor het gijzelen van mensen die een onbetaalde verkeersboete hebben

openstaan.

De heer El Abassi had ook een vraag over het blijven verhogen van de boetes. Ook daar hebben we meerdere debatten bij stilgestaan, dus ik weet wat de heer El Abassi hiervan vindt. Ik heb hem ook al eerder toegezegd — dat zal ik hier ook doen — dat ik niet voor een autonome verhoging van de verkeersboete ben, en al helemaal niet om budgettaire redenen. Dat is in een vorige kabinetsperiode wel gebeurd. Dat zullen wij hier niet doen. Wij gaan wel jaarlijks indexeren om de geldontwaarding en de strafmaat in relatieve zin gelijk te houden. Dat is dus per 1 februari ook weer gebeurd. Het ging in dit geval om een indexering van 3,2%. Maar nogmaals, de boetes zijn dit jaar niet aanvullend verhoogd. Ik heb ook al toegezegd dat ik dat in de toekomst niet ga doen.

Ik wil daarbij wel het volgende aanmerken. Er werden een aantal voorbeelden genoemd van mensen die in de knel komen. Daar is ook een remedie voor. Het zijn ook vermijdbare kosten. Iemand hoeft die kosten niet te maken als hij zich gewoon aan de verkeersregels houdt. De stijging van 3,2% betekent overigens dat de gemiddelde boete naar verwachting met ongeveer €3 stijgt. Daarnaast hebben we afgesproken dat burgers die moeite hebben met het betalen van hun boete, een betalingsregeling kunnen treffen met het CJIB of kunnen vragen om een noodstopprocedure. Dan wordt de inning vier maanden gepauzeerd onder de voorwaarde dat schuldhulp wordt aangevraagd bij de gemeente. Tot zover over de boetes.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voor dit antwoord. Heel goed dat de boetes in ieder geval niet beleidsmatig verhoogd gaan worden. Toch heb ik een vraag: is er een alternatief voor die jaarlijkse indexatie? Ik las het bericht, net zoals velen hier, dat het aantal verkeerboetes in 2024 met een half miljoen gedaald was. Dat had niet alleen te maken met het feit dat Nederlanders zich veel netter zijn gaan gedragen in het verkeer, maar ook met het feit dat bij bepaalde trajecten de controle is weggehaald. Wat is de afruil die mogelijk is tussen het aantal controles en de te controleren trajecten et cetera, en de hoogte van de boete? Het lijkt wel alsof dat twee gescheiden debatten zijn, terwijl als je zegt "we indexeren niet, maar we gaan op een aantal extra plekken flitspalen neerzetten", je dat toch met elkaar kunt verrekenen? Dat kan misschien begrotingstechnisch niet, maar inhoudelijk wel.

Minister **Van Weel**:

De reden dat ik geen beleidsmatige verhoging van de verkeersboetes wil, is omdat ik dat inderdaad de verkeerde systematiek vind. Boetes zijn er niet om de begroting rond te krijgen. Boetes zijn er omdat er een bepaalde sanctie moet staan op een bepaalde gedraging. Daar past indexatie nou juist wel bij, omdat dat ervoor zorgt dat de strafmaat relatief gezien hetzelfde blijft ten opzichte van de geldontwaarding. Daarom is er wel wat te zeggen voor indexatie. Ik moet er wel bij aantekenen dat we het rapport Boetestelsel in balans hebben gehad. Dat rapport geeft aan dat de verhouding tussen de verkeersboetes en de overige boetes die door het OM kunnen worden opgelegd scheefgegroeid is in sommige opzichten. Daar kijken we naar. We zullen zien op welke manier we daaraan tegemoet kunnen komen. Daarbij wil ik overigens zeggen dat dat natuurlijk wel geld kost. Daar zullen we dan ook een dekking voor moeten vinden. Ik hoor uw suggestie. Die wil ik graag meenemen, zonder dat ik perverse prikkels wil creëren. Dat is namelijk wat ik wil voorkomen bij handhaving.

De **voorzitter**:

Graag korter, minister. De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Naar dat laatste was ik inderdaad op zoek. De achtergrond van mijn vraag was inderdaad de volgende. Geen beleidsmatige verhoging en alleen een indexatie is natuurlijk fantastisch, maar als iets uit zijn verband is gegroeid, dan blijft het dus uit zijn verband. De verhoudingen tussen de diverse boetes en ... Het was aantrekkelijker om paar kilometer per uur te hard te rijden en in het strafrecht terecht te komen dan om binnen het bestuursrecht te blijven. Dat zijn rare, perverse prikkels. Mijn vraag is of de minister kan toezeggen dat hij eens gaat kijken hoe we dat misschien iets anders kunnen doen zonder dat er een financieel gat valt, bijvoorbeeld met een handhavingsinspanning in combinatie met toch wat bijstellingen. Wanneer kan hij ons daarover informeren? Het zou wel prettig zijn als dat kan in combinatie met het rapport, de evaluatie die de minister aanhaalt.

Minister **Van Weel**:

Ik kan toezeggen dat ik daar voor de zomer op terugkom.

De **voorzitter**:

Dat is fijn.

Minister **Van Weel**:

Dit traject liep al. Daar nemen we deze suggesties ook in mee.

De **voorzitter**:

Fijn, dank. Een korte interruptie van de heer El Abassi.

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

Ook ik wil niet in herhaling vallen, want we hebben hier inderdaad vaker over gedebatteerd. Het ging mij ook om dat onderzoeksrapport met die disbalans. De Hoge Raad heeft daarover ook aangegeven dat de boetes niet proportioneel waren. Een verlaging van 30% is vanuit het OM gekomen. We hebben schuldhulpverleners die zeggen: we hebben onze handen vol aan mensen die op ons afkomen en in de problemen komen. Met dat in het achterhoofd snap ik het gewoon niet. Dan is iedere verhoging te hoog. We moeten juist 30% omlaag. Met die insteek wilde ik de minister vragen: hoe kan het zo zijn dat die boetes nog omhooggaan, terwijl wij de andere kant op willen? Wij willen omlaag met z'n allen.

De **voorzitter**:

Graag een kort antwoord van de minister.

Minister **Van Weel**:

Ik wil niet in herhaling vallen, maar de indexatie is de indexatie. Daarom voer ik die wel door. Tegelijkertijd heb ik toegezegd dat ik ga kijken naar die balans. Daar kom ik voor de zomer op terug.

Dat brengt mij bij het kopje overig.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van de heer Van Dijk.

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

Ik had inderdaad ook mijn hand hierover opgestoken, want volgens mij had u er wel op gereageerd en dat had ik ook begrepen, maar het antwoord ging net wel even de andere kant uit. Zoals ik het begrijp was het aantal uitgeschreven boetes vorig jaar lager onder andere doordat er heel veel flitspalen uit stonden of doordat daar onderhoud aan was. Ik denk dan: daar kun je ook op sturen. Wat Nieuw Sociaal Contract betreft moeten de boetes inderdaad niet hoger worden, maar moet de handhaving beter en meer. Misschien kun je de boetes dan zelfs verlagen. Dat was volgens mij ook de vraag van de heer Grinwis. Misschien mag ik die vraag hier nu neerleggen. We hebben nu ook de focusflitsers en ik neem toch aan dat die heel veel zullen opleveren aan boetes en aan middelen in die zin. Krijg je daarmee niet de ruimte om die boetes in ieder geval niet verder te verhogen? En als er inderdaad meer binnenkomt, kan dat dan worden besteed aan verkeersveiligheid?

De **voorzitter**:

Heldere vraag.

Minister **Van Weel**:

Ik leer elke keer weer wat over mijn portefeuille. Een van de zaken die ik heb geleerd als het gaat over het opleggen van verkeersboetes is dat het neerzetten van een flitspaal ... Iedereen denkt dat je dat gewoon kunt doen op ieder kruispunt waar te hard wordt gereden; daar wordt het veiliger van en je verdient er nog geld mee ook. Maar een knelpunt bij het neerzetten van een flitspaal en het handhaven is de strafrechtketen. Een percentage van de mensen die een boete krijgen, gaat in beroep. Dat leidt weer tot zaken waar de rechtbanken capaciteit en tijd aan kwijt zijn. We moeten kijken naar de hele balans van wat we kunnen handhaven en wat dat oplevert in verhouding tot het aantal zaken dat we uiteindelijk doorbelasten aan de strafrechtketen. Nogmaals, ik heb toegezegd dat ik de suggesties meeneem in het onderzoek dat we nu doen en waar we op terugkomen, maar het zonder meer verhogen van het aantal boetes levert weer andere problemen op.

Dat brengt mij bij de categorie overig. Ik begin bij de heer Van Dijk, die vroeg: kan de politie prioriteit geven aan controle op roodkruisnegatie? Aanrijding met voertuigen van weginspecteurs door roodkruisnegatie is echt een ernstige zaak. Ik durf overigens te zeggen dat hier ook een link ligt met het onderwerp dat we eerder bespraken, namelijk het gebruik van de mobiele telefoon, waardoor mensen zijn afgeleid. Dat maakt het eigenlijk nog veel cynischer. De vraag is: kunnen we daar prioriteit aan geven? Zoals we hebben aangegeven in de antwoorden op uw Kamervragen wordt door de politie gehandhaafd op roodkruisnegatie. Ook hebben Rijkswaterstaat en de politie daarover werkafspraken gemaakt. Op verzoek van Rijkswaterstaat kan de politie bij vooraf geplande werkzaamheden waarvoor rijstroken moeten worden afgekruist, op basis van een risico-inschatting en beschikbare capaciteit ter plaatse controleren op roodkruisnegatie. Voor incidentele afkruisingen, bijvoorbeeld bij een aanrijding of als er obstakels op de weg liggen, is er een protocol afgesproken tussen Rijkswaterstaat en de politie. Als het noodzakelijk is, treedt eerst een weginspecteur van Rijkswaterstaat ter plaatse handhavend op. Als er geen weginspecteur beschikbaar is, neemt Rijkswaterstaat contact op met de regionale politiemeldkamer en wordt door de politie beoordeeld of er een politie-eenheid beschikbaar is die voor die melding op pad kan.

Daarbij wordt de maat van gevaarstelling, dus op welke weg het gebeurt en wat de verkeersdrukke is, uiteraard meegenomen in de afweging. De bestraffing van deze overtreding is echt niet licht. Het gaat hier echt om een gevaarlijke overtreding en daarvoor worden dan ook hoge boetes opgelegd. Die worden in dit geval bepaald door het OM. Ook levert dit een aantekening in de justitiële documentatie van de overtreder op.

Voorzitter. Dan was er nog een vraag van de heer Stoffer over de handhaving door gemeenten. Er is meermaals voor gepleit om hun meer ruimte te geven. Er ligt een propositie; daar refereerde ik eerder aan. Hoe gaan we daar nou mee om? Er wordt al een paar jaar over gepraat zonder dat er veel voortgang wordt geboekt, zo vat ik de woorden van de heer Stoffer samen. Nogmaals, ik ben blij dat gemeenten verkeersveiligheid de aandacht geven die het verdient en dat ze daar zelf een belangrijke rol in willen vervullen. In de verzamelbrief die voor dit debat is uitgegaan, ben ik ook ingegaan op de ontwikkelingen rond de propositie, die precies over die handhavingsruimte voor de gemeenten gaat. Een aantal van de maatregelen stuiten op praktische en juridische bezwaren, maar hebben wel aanleiding gegeven tot de start van een verkenning naar het vergroten van de pakkans. Onder voorzitterschap van mijn ministerie werken de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, de gemeente Rotterdam, het OM, de politie, het CJIB en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen om effectieve proportionele en uitvoerbare maatregelen uit te werken. In de verzamelbrief voor het volgende debat zal ik u daarover informeren.

Op één onderwerp wil ik wel specifiek ingaan, namelijk de verkeersboa en of daar sprake kan zijn van een uitbreiding. Boa's hebben sinds 1 januari van vorig jaar al extra bevoegdheden op het gebied van verkeershandhaving. Dan gaat het om fietsverlichting, handheldtelefoongebruik en het negeren van rood licht door fietsers. Op dit moment ben ik bezig met een diepgaandere beschouwing van het hele boastelsel. Dat gaat niet alleen over de verkeersboa's maar over alle boa's. Hoe verhoudt het zich tot de politietaken? Waar moet de balans liggen? Moeten de capaciteiten worden vergroot? Moeten de bevoegdheden worden vergroot? Zoals ik ook heb toegezegd aan een andere commissie van uw Kamer, kom ik voor de zomer met een beschouwing van dat boabestel. Daar neem ik deze aspecten in mee, want verkeershandhaving is een belangrijke taak daarin.

Voorzitter, dat brengt mij aan het einde van de aan mij gestelde vragen.

De voorzitter:

Dank. Dan richt ik mij even tot de commissie. Voordat we overgaan tot verdere interrupties of verhelderende vragen, vraag ik eerst: zijn al jullie vragen beantwoord? Laten we ook even kritisch kijken naar de toezeggingen. Laten we dat eerst afwerken, voordat we doorgaan met mogelijk verhelderende vragen of interrupties richting de minister. Ik begin van links naar rechts. Mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Hartelijk dank voor de antwoorden en alle informatie die we hebben gekregen. In het begin heeft de minister aangegeven in gesprek te gaan met de politie over ...

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, ik wil eerst graag even afhechten of alle vragen zijn beantwoord, voordat we overgaan tot verdere interrupties of een vervolgvraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dit is geen interruptie, maar een inleiding. Ik heb een antwoord op een vraag gekregen, maar ik vraag me af of er een toezegging kan komen dat ik er in een brief een terugkoppeling van krijg. De minister gaat in gesprek met de politie over de metingen op de rollerbanken. De vraag is of hij kan toezeggen om daar in een brief over terug te rapporteren aan de Kamer. Het is een verfijning van waar we het over gehad hebben, een antwoord op mijn vraag.

De **voorzitter**:

Dat had ik eigenlijk hierna willen doen. Ja, die kunt u krijgen. Dat gaan we noteren. Verder: zijn er vragen onbeantwoord? Kijk met name kritisch naar de toezeggingen, voordat we ingaan op eventuele verdere vragen aan de minister. De heer Van Dijk.

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

Ik heb natuurlijk de antwoorden op mijn Kamervragen goed gelezen. Dank dat de minister daaraan refereert. Maar ik heb toen geen antwoord gekregen op mijn vraag, en nu ook niet, of de roodkruisnegatie nu wel of niet toeneemt. Ik hoor dat het belangrijk is. Dat vinden wij natuurlijk ook. Het is ernstig dat dit plaatsvindt. Maar ik zou toch willen dat daarnaar gekeken wordt en dat we daarover geïnformeerd worden.

Minister **Van Weel**:

Die cijfers heb ik op dit moment niet. Ik weet niet of de minister van IenW die heeft? Dan komt hij daarop terug in zijn termijn.

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter, ik heb er persoonlijk wel behoefte aan dat u of de minister de toezegging die de heer De Hoop heeft gekregen, even scherp formuleert. Misschien kan ik er anders nog wat aan toevoegen.

De **voorzitter**:

Dank dat u die behoefte aangeeft. Voordat de minister het debat verlaat, zullen we de toezeggingen doornemen die hij gedaan heeft richting de Kamer. De heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb alleen maar slappe antwoorden gehoord op alle vragen die ik heb gesteld, en antwoorden die met een grote omweg om het probleem heen draaien. Dus ik ben geen stap verder gekomen. Ik vind het ook heel erg jammer dat de minister niet eens ingaat op de strafeis, of het feit dat we lage straffen opleggen of dat straffen niet eens worden uitgevoerd. Dat zijn concrete zaken. Ik vind dat heel erg. Daar kopen we helemaal niks voor.

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

Toch even. De minister maakt nu volgens mij best een grote beweging met een wetsvoorstel waarmee hij naar de Kamer komt. Het enige wat tot nu toe mist — dat is waar de heer Heutink om gevraagd heeft — is dat iedereen wordt vastgezet die ooit een verkeersdode heeft veroorzaakt, of weet ik veel wat allemaal. Volgens mij is het kijken naar een rijontzegging een veel logischere oplossing. Mensen vastzetten is allemaal

prima, leuk en aardig, maar voor je het weet, moet mevrouw Coenradie ze toch weer uit de cel laten. Volgens mij is het veel beter om voor een rijontzegging te gaan. Ik weet niet precies waar de heer Heutink nu nog extra naar op zoek is. Dan moet hij die vraag concreet aan deze minister voorleggen. Dit is een beetje bashen, maar er zitten niet echt een vraag en een oplossingsrichting in. Dus daar ben ik wel heel erg benieuwd naar. Dat mogen we volgens mij ook wel verwachten van de grootste partij.

De heer **Heutink** (PVV):

Volgens mij was ik toch echt bezig met een interruptie richting de minister en was ik niet in een tweede termijn van een debat beland met meneer De Hoop. Ik wil met alle liefde vragen beantwoorden. Het is heel simpel. Wij verwachten dat deze minister met maatregelen komt om strenger te straffen. Wij verwachten dat er een reflectie wordt gegeven over hoe die straffen nu worden uitgevoerd en worden opgelegd, over hoe we moeten omgaan met nabestaanden, waar nu schandelijk mee wordt omgegaan. Dat is verschrikkelijk. Het enige wat ik vraag, is een reflectie. Kom met betere maatregelen. Kom met strengere straffen en zorg ervoor dat al die mensen die mensen doodrijden, onder invloed of met welke reden dan ook, worden vastgezet en nooit meer op de weg komen. Dat is wat wij vragen van de minister. Dan krijgen we een heel verhaal over betere preventie. Dat zal allemaal wel. Ik wil gewoon dat de straffen worden verhoogd, zeg ik via de voorzitter tegen de heer De Hoop.

De **voorzitter**:

Prima. Ik wijs u erop dat er nog een tweede termijn komt. Zijn er tot slot nog verhelderende vragen aan de minister voordat we de toezeggingen doornemen? Ik kijk even rond. Ik stel voor dat we de toezeggingen gaan doornemen.

- De eerste toezegging is aan meneer De Hoop. De minister van JenV stuurt de Kamer een brief met informatie over hoeveel boetes direct en hoeveel boetes pas na verhoging vanwege het verstrijken van de betaaltermijn worden betaald.

De vraag aan de minister is: wanneer?

Minister **Van Weel**:

Excuus, ik werd even afgeleid. Kunt u de toezegging nog een keer herhalen?

De **voorzitter**:

Het betreft de toezegging dat de minister van JenV de Kamer een brief stuurt met informatie over hoeveel boetes direct en hoeveel boetes pas na verhoging vanwege het verstrijken van de betaaltermijn worden betaald.

Minister **Van Weel**:

Dit gaan we nu inregelen, dus dat zal aan het einde van dit jaar worden, want dan hebben we een kalenderjaar met data.

De **voorzitter**:

Aan het einde van het jaar.

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

Heel fijn. Voor de precisie: het wordt dus een jaarlijkse rapportage? Dus niet alleen

volgend jaar, maar jaarlijks.

De **voorzitter**:

Een jaarlijkse rapportage.

- De tweede toezegging: de minister van JenV zal in het onderzoek naar herziening van het boetestelsel de suggesties van de commissie, zoals juist lagere verkeersboetes, meenemen en de Kamer hierover voor de zomer per brief informeren. Dat is een toezegging aan de heer Grinwis.

- Dan de laatste toezegging: de minister gaat in gesprek met de politie over fatbikes op de rollerbanken en over de vraag of er marges gehanteerd worden bij het meten van snelheden van fatbikes, en informeert de Kamer schriftelijk over de uitkomsten van het gesprek.

De vraag is nog wel even: wanneer?

Minister **Van Weel**:

Dat zal ik ook doen voor de zomer. In diezelfde brief die ik ga sturen combineer ik dat met een andere toezegging, die ik heb gedaan aan de heer De Hoop, namelijk over de rijontzegging en de mogelijkheden voor de rechter, termijnen et cetera.

De **voorzitter**:

Eén moment. Een vierde toezegging?

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

De minister corrigeert mij vast als dit niet is wat hij wilde toezeggen, maar voor het wetsvoorstel zou er nog worden ingegaan op de duur en ook of de rijontzegging nou als strafverzwaring werd gezien of juist als geschiktheidsverklaring. De minister zou voordat het wetsvoorstel in de Kamer behandeld wordt, daarover nog een uitgebreide brief naar de Kamer sturen.

De heer **Krul** (CDA):

Daar zou ik graag de vraag aan willen toevoegen of de minister in die brief of in ieder geval voor de wetsbehandeling ook kan ingaan op het idee om die termijn van tien jaar te verdubbelen, te verhogen. Want tussen het geblaas van de heer Heutink en de inbreng van de heer De Hoop hoor je wel een gemene deler, namelijk: we willen zwaarder straffen. Een van de dingen is dat een permanente rijontzegging niet mogelijk is, want op het moment dat je de rijbevoegdheid intrekt, kan iemand na afloop van de termijn een nieuw rijbewijs halen. Na tien jaar verloopt nu immers ... Ik ben benieuwd of de minister hierop kan ingaan. Volgens mij heeft hij hier al praktisch een meerderheid voor.

De **voorzitter**:

Zou dit onderdeel kunnen worden van het vierde verzoek?

Minister **Van Weel**:

Jazeker. Dit vraagt bijna om een amendement, voorzitter.

De **voorzitter**:

Tot slot mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voor de helderheid. De derde toezegging betreft dus de meting door de politie via de rollerbanktesten, maar ook in relatie tot de definitie van de elektrische fiets in de Wegenverkeerswet.

Minister **Van Weel**:

Daar komt de minister van IenW nog op terug. Hier ging het erom of de politie bij de handhaving nadelen ervaart van de categorisering. Op dat deel kom ik nog terug, maar niet op de categorisering als zodanig.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Correct, maar het gaat er juist om dat er verschil van inzicht is tussen IenW en JenV. Ik zou het fijn vinden als u beiden dat kunt verhelderen. Er is een verschil van inzicht en ik hoop dat dat opgehelderd kan worden.

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

En daar zaten de marges voor de snelheden ook bij hè, maar goed.

Minister **Van Weel**:

Even voor de helderheid ...

De **voorzitter**:

Even centraal allemaal. De minister.

Minister **Van Weel**:

De toezegging wordt net wat anders. Wat ik heb toegezegd naar aanleiding van de signalen die u heeft gekregen van de politie en die ook betrekking hebben op het hebben van moeite met het handhaven vanwege de gehanteerde definitie van "elektrische fiets", is dat ik daarover het gesprek zou aangaan met de politie en daarover zou rapporteren. Dat doe ik. Ik heb ook toegezegd dat ik voor de heer Van Dijk meeneem welke marges er gehanteerd worden en of er knelpunten dan wel verbeterpunten mogelijk zijn. Dat zijn de twee zaken volgens mij.

De **voorzitter**:

Goed. Dan dank ik de minister voor zijn aanwezigheid en zijn uitgebreide beantwoording en gaan we door naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik stel voor om nu drie interrupties te doen, in de wetenschap dat er nog een tweede termijn aankomt. Ik geef graag het woord aan de heer Madlener.

Minister **Madlener**:

Voorzitter. Ik heb de volgende blokjes. Ik heb een stukje algemeen. Dan ga ik naar de fatbikes en e-bikes. Daarna volgt infrastructuur. Dan kom ik op voertuig, een blokje alcoholslot, een blokje gedrag en daarna een blokje overig.

In 2023 zijn in Nederland na deelname aan het verkeer 7.400 ernstig gewonden in het ziekenhuis opgenomen en zijn 684 mensen nooit meer thuisgekomen. Dat is wel een daling ten opzichte van 2022, dat je als een soort piekjaar kunt zien. De trend is helaas wel dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt. Het wordt natuurlijk ook drukker in Nederland. In het regeerprogramma staat dan ook dat we gaan uitzoeken welke extra maatregelen de trend van toenemende verkeersslachtoffers kunnen keren. Daarnaast zetten IenW en JenV samen met de medeoverheden dagelijks in op het verbeteren van de verkeersveiligheid in Nederland. Ik stip een aantal maatregelen aan.

U heeft in de media gelezen dat de meerderheid van de respondenten een alcoholslot wilde invoeren. Daar ben ik voor, omdat het bewezen effectief is voor de verkeersveiligheid en we daarmee veelplegers in het verkeer kunnen aanpakken. Momenteel loopt er een onderzoek naar hoe we dit juridisch weer mogelijk kunnen maken. Dat zal uiterlijk in het tweede kwartaal van dit jaar naar de Kamer worden gestuurd. Ook, en dat is nieuw, laat ik onderzoek doen naar het invoeren van een puntenrijbewijs. Dat is een goed middel om mensen die meerdere keren over de schreef gaan in het verkeer, aan te pakken. We hebben hiervoor goede voorbeelden uit het buitenland: Duitsland, Engeland. De bedoeling hiervan is dat veelplegers die ernstige verkeersovertredingen begaan weten dat als ze dit nog een keer doen, ze bijvoorbeeld hun rijbewijs kwijt zijn. Dat kan een effectief middel zijn. Ik laat nu dus onderzoek doen of dat in Nederland ook uitgevoerd kan worden.

We zijn ook weer een nieuwe Bob-campagne gestart: Top, jij blijft Bob! Dat is de nieuwe slogan van de campagne die op 9 december is gelanceerd in Den Haag, samen met de politie en wethouder Arjen Kapteijns. De Bob-campagne is al meer dan twintig jaar succesvol. Dat laat zien dat alcohol en het verkeer absoluut niet samengaan.

Ook is de investeringsimpuls dit jaar weer geopend. Gemeenten, provincies en waterschappen kunnen weer aanvragen indienen waarbij het Rijk en de wegbeheerder ieder de helft betalen van kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Daarbij valt te denken aan het aanleggen van een vrijliggend fietspad en rotondes en het inrichten van schoolzones of rijrichtingscheiding op 80 km/u-wegen. Op het rijkswegennet investeren we in verkeersveiligheid met de 200 miljoen voor de rijks-N-wegen. We hebben ook het programma Meer Veilig net afgerond. Daarmee worden berm- en kruispunten veiliger ingericht en worden er rijbaanscheidingen aangelegd. Nog dit jaar brengen we bijvoorbeeld een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding aan op de N57 en de N59. Langs de N9 wordt bermverharding aangebracht en worden in- en uitvoegmogelijkheden aangepast.

Daarnaast werken we aan een verkeersveiligheidsagenda voor de rijkswegen, waarbij het rijkswegennet wordt ingedeeld naar risicocategorieën. Hierdoor kunnen we investeringen nog beter richten op de grootste veiligheidsrisico's. Ik streef ernaar om deze strategische agenda voor de zomer naar de Kamer te sturen.

De fietshelmstrategie heeft u in oktober ontvangen. In april start de campagne hiervoor. Hierin werken provincies en Veilig Verkeer Nederland, ANWB, BOVAG en VeiligheidNL en ook andere partners samen.

Tot slot de fatbike. De Kamer spreekt duidelijk haar zorgen uit over de hinder en veiligheid van dit voertuig. Ik begrijp de wens van de Kamer om aparte regels voor

gebruikers in te stellen, maar op basis van onafhankelijk onderzoek blijkt dat een heilloze weg. Daarom zet ik in op het versterken van de huidige aanpak op het gebied van communicatie, toezicht en handhaving. Dat was het kopje algemeen.

Dan heb ik nog een paar vragen in het kopje algemeen. Het lid Grinwis vroeg naar mijn visie op hoe het nu verder moet met een geloofwaardige aanpak van verkeersveiligheid. Hoeveel doden accepteren we nog? Elk verkeersslachtoffer is er natuurlijk een te veel. Wij zetten graag in op veilige wegen, veilige voertuigen en veilig gedrag. Er is nog 236 miljoen beschikbaar voor het onderliggende wegennet vanuit de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Er is 200 miljoen euro geïnvesteerd in rijks-N-wegen en er is nog 50 miljoen beschikbaar voor vernieuwende maatregelen voor fietsveiligheid. Daarnaast onderzoeken we in het traject Trendbrekers verkeersveiligheid welke extra maatregelen wenselijk zijn om de trend te breken. Uiterlijk in mei van dit jaar ontvangt u de uitkomsten hiervan. Er is ook nog een landelijke raadpleging geweest waarin we Nederlanders hebben gevraagd hoe zij de verkeersveiligheid zouden kunnen bevorderen. Die is door meer dan 10.000 mensen ingevuld.

Hoe gaan we ervoor zorgen dat gemeenten in verkeersveiligheid kunnen blijven investeren zonder de benodigde financiële ondersteuning? Vanuit het Rijk is er tot 2030 450 miljoen beschikbaar via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Daarvan is dus nog 236 miljoen over. Van 26 februari tot en met 9 april kunnen provincies, gemeenten en waterschappen hier weer aanvragen voor indienen. Daarmee kan er tot 2030 dus nog worden geïnvesteerd in de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet.

De heer Stoffer vraagt of verkeersveiligheid niet meer aandacht had moeten krijgen in het hoofdlijnenakkoord. Ook dit kabinet vindt verkeersveiligheid erg belangrijk. Elk verkeersslachtoffer is er natuurlijk een te veel. Over verkeersveiligheid staat in het regeerprogramma dat we in het traject Trendbrekers verkeersveiligheid onderzoeken welke extra maatregelen wenselijk zijn om de trend te breken. Ook zetten we met de investeringsimpuls in op veilige wegen bij medeoverheden en steken we 200 miljoen in onze eigen rijks-N-wegen. Meer is natuurlijk altijd welkom, maar dit is wat er nu is, en dat is gelukkig ook niet helemaal niks. Daarmee ben ik aan het einde van het eerste blokje gekomen.

Dan ga ik naar de fatbikes. Of nog niet?

De voorzitter:

U weet allen dat er nog inhoudelijke blokjes komen, maar als u vragen heeft over deze inleiding, dan staat u dat vrij. De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Volgens mij komen de N-wegen niet meer terug. Wel? Dan kom ik er later op terug, excuus.

De voorzitter:

Minister, kunt u misschien herhalen wat uw blokjes zijn?

Minister **Madlener:**

Ik ga zo verder met fatbikes en e-bikes, ook met dikke wielen en banden. Dan ga ik door met infra. Daarna komen voertuigen, alcoholslot, gedrag en overig.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Valt 130 km/u rijden onder overig?

Minister **Madlener**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor dat we gaan beginnen.

Minister **Madlener**:

Fatbikes zijn elektrische fietsen met dikke banden, voor wie dat nog niet wist. Of ze lelijk zijn, laat ik aan degene die dat beoordeelt, maar ik vind ze zelf eigenlijk best wel leuk. Ze zien er stevig uit. Ik heb er zelf ook op gefietst, kan ik u vertellen. Ik denk niet dat die opgevoerd was. Hij is vrij laag, dus je kunt met beide benen bij de grond. Je hebt dikke banden, dus je zal niet zo snel over de tramrails vallen. Het is niet per se een gevaarlijke fiets, maar goed, als je 'm opvoert of als je je misdraagt, gaat het natuurlijk mis, en dat gebeurt helaas te vaak.

Het maken van aparte regels voor fatbikes heb ik laten onderzoeken. U heeft een prachtig onderzoek gekregen van DTV. Het is een ontzettend leesbaar onderzoek. Mensen die daarin geïnteresseerd zijn, zou ik het echt aanbevelen. Het is leesbaar, het is heel duidelijk geschreven, in blokjes, en er staat duidelijk in wat wel en niet kan. De uitkomst is heel eenduidig, namelijk dat een aparte voertuigcategorie voor fatbikes niet kan. Als we nieuwe regels maken, en ik luister natuurlijk naar de Kamer, dan moeten ze wel handhaafbaar en effectief zijn. Dat is natuurlijk teleurstellend voor de indieners van de motie, maar ik kan dit niet negeren.

Je kunt die fatbikes of elektrische fietsen zo makkelijk aanpassen dat er niet iets te bedenken is waarmee je de fatbike an sich aanpakt. Ik heb het geprobeerd. Ik heb ook gekeken naar bijvoorbeeld het gewicht. Een gewicht van 30 kilo werd al genoemd. Heel veel fatbikes zitten daar net onder of net boven. Je kunt ze ook weer aanpassen. Als we een gewichtsgrens gaan stellen — je kunt bijvoorbeeld stellen dat er bepaalde regels gaan gelden voor alle elektrische fietsen boven de 30 kilo — zijn we bang dat fabrikanten zullen bezuinigen op materiaal en ervoor zullen zorgen dat ze net onder de 30 kilo komen, zodat je geen helm op hoeft. Dat zal niet leiden tot meer veiligheid, maar eerder tot minder veiligheid. Ook dat is dus heel lastig. Heel veel bakfietsen en normale elektrische fietsen zijn ook zwaar. Als je een normale elektrische fiets hebt — laten we zeggen een ouderwetse, Hollandse, elektrische fiets, met een flinke batterij — kun je ook boven de 30 kilo zitten. Het is natuurlijk heel moeilijk om de politie met een weegschaal op pad te sturen zodat ze kunnen zeggen: weegt je fiets iets meer, dan moet je een helm op; blijft hij eronder, dan hoeft dat niet. Voor de handhaving moet het duidelijk zijn en dat is met zo'n kilogramgrens niet makkelijk.

Dat geldt ook voor de newtonmetergrens. De kracht van de motor kan variëren. Er zijn piekvermogens en continuvermogens. Ten eerste zijn die moeilijk te meten. Ten tweede kun je aan een fiets niet zien of die fiets wel of niet voldoet. De politie moet in de handhaving wel weten of een fiets wel of niet legaal is. Dat is dus een onbegaanbare weg.

De goede weg is de weg die we op zijn gegaan, dus gewoon de rollerbank, die meet hoe hard die fiets gaat, hoe hard je met de trapondersteuning gaat. Dat is de weg. Daar gaat het om. Ik denk dat de keuze voor de rollerbank — ieder korps beschikt er nu over een — de goede weg is. Alleen, die moet wel ingezet worden. Daarom ben ik heel blij dat de minister van Justitie en ik in onderling overleg hebben gezegd dat we gaan kijken of de boa's, de buitengewoon opsporingsambtenaren van de gemeente, lokale handhavers, daar een grotere rol in kunnen vervullen, ook met die rollerbanken. Want zij zijn toch het meest aanwezig in alle stadscentra. Op die manier kunnen we de handhaving enorm versterken. Dat is dus de weg die we op willen, de weg die ik zoek. Ik ben blij dat de minister van Justitie heeft toegezegd die weg te gaan onderzoeken.

Dan de vraag van Veltman en Van Dijk over de koppelwaarde, de krachtsensor. Dat is dus onderzocht. Behalve het gehele onderzoek heb ik nog apart gevraagd of zo'n route, met een gewicht van 30 kilo en een koppel van 60 newtonmeter, of een ander getal, mogelijk zou zijn. Maar daar is in de handhaving gewoon heel moeilijk mee om te gaan. Ook dat is dus een heilloze weg.

Het lid Pierik vroeg: welke concrete stappen gaan we zetten om het verkeersveiliger te maken? We willen meer doen in communicatie, handhaving, zoals gezegd, en markttoezicht. Er komt een vervolg op de campagne "t kan hard gaan", waarbij jongeren en hun ouders worden gewezen op de risico's als ze de regels niet volgen. Met name ouders spelen hierin een rol, want als jonge gebruikers op een opgevoerde fiets zich misdragen, is dat natuurlijk ook aan de ouders: hou je kind in de gaten, zodat het niet misgaat. Hier hebben we al 3 miljoen mensen mee bereikt.

De komende tijd ga ik onderzoeken hoe de samenwerking tussen markttoezichthouders verbeterd kan worden. De NVWA is al genoemd, maar het gaat ook om de ILT, de Douane en de politie. Samen met Justitie en Veiligheid wil ik zorgen dat we de markttoegang, dus de manier waarop die fietsen ons land in komen, intensiever controleren. Dat gebeurt al, want we zien dat de ILT er veel actiever in is geworden om juist naar deze voertuigen te kijken. Ze worden veel in beslag genomen. We hebben nog wel een weg te gaan, want ze worden nog allemaal aangeboden. Ik kijk ook weleens op internet en dan zie ik inderdaad dat ze nog worden aangeboden, maar we werken er wel aan om die markttoegang te sluiten. Daarnaast ben ik aan het onderzoeken ... Kijk, wat is nou een legale fiets? Daar zijn al regels voor in Europa. Dat heet het CE-keurmerk. Alleen, dat CE-keurmerk is zo lek een mandje. Er worden tal van producten aangeboden, op allerlei sites, waar "CE" op gedrukt staat, maar die niet voldoen aan de eisen van de Europese CE-standaard. Dat is een Europees keurmerk, en dat vind ik eigenlijk ook aantrekkelijk, want de Europese markt is groot genoeg om een echt goed en betaalbaar aanbod van dit soort fietsen te krijgen. En ik vind de Europese aanpak eigenlijk beter dan de Nederlandse. Ik heb dus liever een goedwerkend Europees keurmerk dan een Nederlands keurmerk, ook omdat veel mensen gewoon iets kopen in het buitenland. Er zijn dus goede Europese normen, maar die worden niet gehandhaafd. En die fietsen komen van allerlei kanten Europa binnen: via Griekenland, via andere havens, via de Rotterdamse haven; van allerlei kanten komen die fietsen onze kant op. Dit moet dus een Europese aanpak zijn. Maar ik wil heel graag werken aan een beter vertrouwen in CE, dus dat dat CE-keurmerk echt waarde krijgt en je weet: als er "CE" op mijn product staat, is het een goed product. En dat geldt niet alleen voor fietsen; dat geldt natuurlijk voor alles wat je koopt. Want ja, China is toch de producent van de wereld. En we zien het ook bij opladers die in brand kunnen vliegen, of andere spullen

waar soms wel "CE" op gedrukt staat maar niet die goedkeuring hebben. Je ziet dat dat gewoon enorm zou moeten verbeteren, om het vertrouwen in dat CE-keurmerk te krijgen. En ik denk dat ook de Europese Unie en de Europese Commissie dat zo willen, want hier is Europa voor, zou je kunnen zeggen. Ik ben niet zo'n fan van de Europese Unie zoals u weet, vanuit mijn partij althans, maar de interne markt is bij uitstek iets waar Europa goed in is. Dat keurmerk zou dus echt kracht bijgezet moeten worden. Daar ga ik me hard voor maken in Brussel, en dat doe ik graag.

Dan het lid Stoffer en de campagne gericht op jongeren. Ja, 't kan hard gaan ... De heer Stoffer kon het leuk vertellen. Het kan jongeren natuurlijk ook enthousiast maken voor zo'n fiets die je op kunt voeren. Die campagne is natuurlijk ook voor de ouders bedoeld. En er zijn ook verstandige jongeren. Het is niet zo dat iedere jongere denkt: o, ik ga de regels overtreden. De pakkans moet natuurlijk ook geregeld zijn. Maar goed, we hebben dit al met de minister van JenV besproken. We gaan dus kijken of die boa's hierbij ook echt de pakkans kunnen verhogen. Verder ben ik natuurlijk bereid om te bekijken of die campagne wel effectief is. Het is dus niet alleen een leuke campagne; het kan echt gevaar opleveren, en daar dient die campagne natuurlijk voor.

Dan mevrouw Veltman en de heer Van Dijk: de NVWA had nooit gehoord van veiligheidsproblemen met fatbikes. Ik ga dus de komende tijd onderzoeken hoe ik vanuit mijn ministerie samen met JenV de samenwerking op het gebied van toezicht kan verbeteren, dus tussen de ILP, de Douane en de politie. Specifiek gaat mijn ministerie in de komende tijd ook in gesprek met de minister van Financiën over de inzet van de Douane bij grenscontroles op fatbikes en andere elektrische fietsen. De stroom van voertuigen die niet voldoen aan de regelgeving willen we natuurlijk beperken, maar we zullen dat in heel Europa moeten doen, want nogmaals: die handel gaat via alle Europese havens.

Dan: de politie geeft aan dat een wijziging van de Wegenverkeerswet nodig is voor de handhaving op straat met betrekking tot fatbikes. Kunnen we de Wegenverkeerswet aanpassen? Dit vraagt mevrouw Veltman. In de regelgeving is al vastgelegd dat trapondersteuning moet ophouden bij 25 km/u. Daar wordt dus al op gehandhaafd. Het zou wellicht intensiever kunnen, en dat gaan we met elkaar proberen.

Even kijken ... Waarom is er nog niet een verbod op opvoersets en opvoerapps ingevoerd? Nou, het is al verboden om opvoersets en opvoerapps te gebruiken. Het ministerie is bezig met het verbod op de aanwezigheid van hard- en software waarmee controles worden bemoeilijkt of beïnvloed. Daarmee wordt het verboden om een fiets zo aan te passen dat de trapondersteuning snel kan worden beperkt bij een controle. Naar verwachting treedt de wijziging van de Regeling Voertuigen per 1 juli '25 in werking. Dat klinkt allemaal mooi, maar dit blijft natuurlijk software. Jongeren zijn daar heel handig mee, bedrijven kunnen erop inspelen, dus laten we elkaar niet wijsmaken dat dit een waterdicht middel is. Er zullen altijd weer mensen zijn die net iets slimmer zijn, zeker als het om software gaat, om de regels te omzeilen. Dus het blijft toch een soort kat-en-muisspel. Maar er moet gehandhaafd blijven. Dat is echt onvermijdelijk.

Hoeveel capaciteit wordt er ingezet bij de politie, ILT, NVWA en Douane om de handhaving te intensiveren? Ik ga de komende tijd onderzoeken hoe we de samenwerking van mijn ministerie met JenV kunnen verbeteren. Ik zal de Kamer hierover informeren, ook over de capaciteit en de meetbare resultaten, zeg ik tegen de

heer Pierik.

De heer Olger van Dijk vraagt om toe te zeggen voor de zomer een voorstel uit te werken over de invoering van een vorm van typegoedkeuring voor e-fietsen. Over het keurmerk worden gesprekken gevoerd met de RAI Vereniging, de vereniging van de Nederlandse fabrikanten. Ik ben aan het kijken of het een toegevoegde waarde heeft om een Nederlands keurmerk te hebben, maar dat zal toch ook overeen moeten komen met de Europese eisen, anders wordt het ook voor de fabrikanten heel moeilijk, denk ik. Ik zal u voor de zomer daarover informeren.

De RAI Vereniging is samen met de industrie bezig met de ontwikkeling van dat keurmerk. Het idee is dat er een onafhankelijke derde partij komt die de e-bikes toetst aan bestaande eisen en criteria. Het gaat dan om snelheid, vermogen en antiopvoermaatregelen. Het keurmerk maakt het werk van controlerende instanties makkelijker en het is natuurlijk makkelijker voor consumenten om te weten of een fiets voldoet aan de eisen, of zij een veilige, legale fiets kopen. In het voorjaar zal ik u informeren.

Dan de suggestie van de heer Grinwis over een helmplicht op de e-bike voor minderjarigen. Ik moet zeggen: het is een optie. Het is in ieder geval uitvoerbaar. Het is duidelijk: een fiets is elektrisch of niet, dus iedereen weet waar hij aan toe is. Ik heb uitgezocht hoe het zit met die helmplicht en ik heb u daarover geïnformeerd. Je kunt ook een leeftijd aanwijzen. Dat doen ze in veel landen. Je kunt zeggen dat je een helmplicht hebt tot 18 jaar. Dat kan en dat is handhaafbaar, dus dat is een optie. Ik ben nog niet zo ver dat ik daarvoor kies, maar het is in ieder geval uitvoerbaar, in tegenstelling tot die aparte fatbikecategorie.

Is het niet verstandig om werk te gaan maken van een generiek opvoerverbod voor elektrische fietsen? Het gebruik van opgevoerde elektrische fietsen op de openbare weg is al verboden. De politie kan dus al handhavend optreden tegen opgevoerde fietsen op de weg, maar niet op privéterrein. Ik begrijp de wens om dat ook te doen bij privéfietsen, maar ik weet niet of dit uitvoerbaar is, want dan gaan we wel hele strenge eisen aan fietsen stellen. Dat valt niet onder de Wegenverkeerswet en dan zou het een hele nieuwe wet moeten worden. Ik zie zelf het meest in het CE-keurmerk, het echte Europese keurmerk, voor onze Europese interne markt, zodat alle fabrikanten in de wereld, ook de Chinese, weten dat die fiets voldoet. Als je als consument een fiets koopt en er staat "CE" op, weet je dat die fiets voldoet aan Europese eisen. Dat is natuurlijk de allerbeste weg. Dan hoeven we niet allerlei ingewikkelde Nederlandse wetten te gaan maken, want die fietsen komen anders toch wel binnen. Als er een vraag is, ontstaat er ook aanbod, dus ik vind dat CE-keurmerk toch de beste lijn.

Dan de vraag van de heer Grinwis over importtrommel uit Azië: kan de minister illegale import aan banden leggen? Ja, het allerbeste is natuurlijk dat we de illegale import aan banden leggen. Het grote voordeel daarbij is, en dat is echt een belangrijk punt, dat een consument die zo'n fiets op internet koopt geen enkele terugroepactie kan doen, als er iets mis is met die fiets. Je kunt de fabrikant niet aansprakelijk stellen. Die fietsen zitten in een half illegaal circuit. Ze worden soms in garages verkocht en je kunt nergens terecht als er iets mis is met zo'n fiets. Dat is ook voor de consument echt niet zoals we het willen hebben. Als er een fabricagefout in een fiets zit, ben je als fabrikant ook aansprakelijk en moet je in feite een terugroepactie kunnen uitvoeren, en dat kan hier

allemaal niet. Ik vind dat echt een probleem. Vandaar dat het echt beter moet, met dat CE-keurmerk.

Ik zie dat er in veel andere landen in Europa ook problemen beginnen te ontstaan met die snelle elektrische fietsen. Die vraag is er in heel Europa. Ik zag dat in Engeland precies hetzelfde speelt; ook de politieke vraag wat er aan de hand is op hun wegen. Die snelle of in ieder geval makkelijk opvoerbare fietsen worden massaal verkocht. Consumenten willen ze hebben, en ze zijn ook nog eens goedkoop. Ik denk dat het heel goed is om hiervoor op Europees niveau samen te werken.

Kunnen we de websites niet op slot zetten, vraagt het lid Krul van het CDA. We zien veel advertenties voor illegale bromfietsen; dat zijn het eigenlijk. Het moet voor consumenten natuurlijk wel duidelijk zijn wat ze aanschaffen. De ILT kan websites niet op slot zetten. Maar we maken wel afspraken met marktplatforms. Als de ILT ziet dat er ongekeurde bromfietsen — dat zijn dus die dikkebandenfietsen — op de markt worden aangeboden, treedt de ILT op tegen deze marktdeelnemers. Als ILT-inspecteurs niet-conforme advertenties aantreffen, wordt er in eerste instantie geacteerd richting de betreffende aanbieder, en anders via het platform. De ILT is dus wel bezig om te bekijken hoe die kanalen lopen en hoe die handelaren kunnen worden uitgeschakeld.

Dan vroeg het CDA naar een fatbikevrije zone. Dat gaat dus niet, want we kunnen de fatbike niet echt categoriseren als een apart voertuig. Daarmee is dit niet mogelijk. Je zou wellicht wel een zone voor elektrische fietsen kunnen aanwijzen, maar ik weet niet of dat wenselijk is. Je gedragen op je fiets zou volgens mij nog het allermooiste zijn.

Als laatste in dit blokje kom ik op de vraag van het lid Pierik: "Fietsers raken vaak ernstig gewond zonder dat daar een motorvoertuig bij betrokken is. Wat zegt dit over de stabiliteit van e-bikes?" Het SWOV stelt dat het niet duidelijk is of fietsen op een elektrische fiets risicovoller is dan fietsen op een normale fiets zonder trapondersteuning. Daarnaast zien we de ontwikkeling van nieuwe fietsmodellen, bijvoorbeeld met een lagere instap. Maar denk zelfs aan driewielerfietsen, die meer stabiliteit bieden. Ik zie trouwens veel meer ouderen die echt op leeftijd zijn met een driewieler rondrijden. Eigenlijk is het natuurlijk heel slim en goed om op die leeftijd nog in beweging te blijven. Dat zien we dus graag.

Dat was het blokje.

De **voorzitter**:

Dan beginnen we met de interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoorde de minister zeggen dat hij luistert naar de Kamer. Vervolgens heeft hij echt heel veel woorden gebruikt om uiteindelijk tot de conclusie te komen dat hij toch niet luistert naar de Kamer. Want de Kamer heeft hem een duidelijk verzoek gedaan, namelijk: kom met een aparte categorie voor fatbikes. Desnoods moet u deze trouwens als twee interrupties tellen, voorzitter. Ik heb namelijk toch een fundamentele tegenstrijdigheid in de beantwoording van de minister geconstateerd. Waar hij aan de ene kant in zijn antwoorden richting de Kamer aangaf dat een aparte categorie voor fatbikes een heilloze weg zou zijn, omdat men die fatbikes dan zou gaan aanpassen en de markt dan met andere dingen zou komen, hoorde ik hem net hetzelfde zeggen over

het aanpassen van de RVV; daarbij ging het over het terugschroeven van de software zodat de politie er niet meer bij kan. Maar dat zou óók een kat-en-muisspel worden. Jongeren zijn ingenieus; die kunnen allemaal andere dingen gaan doen en dat zo weer terugdraaien. Waarom kan de minister dan wel de RVV aanpassen, als daarbij blijkbaar ook sprake is van een kat-en-muisspel dat exact lijkt op het probleem dat we volgens de minister gaan krijgen bij de fatbike?

Minister Madlener:

Dit kan totaal niet vergeleken worden, want je kunt natuurlijk zeggen dat het verboden is om software beschikbaar te maken die het makkelijk maakt om een fiets sneller te laten gaan. Dat is een software-thing. Je kunt natuurlijk stellen dat dit niet mag. Ik heb een heel mooi onderzoek laten doen naar de fatbike als aparte categorie. Dat onderzoek heb ik aan uw Kamer gestuurd; u kent het onderzoek. Daarin wordt gezegd: "Wat is een fatbike nou precies? Heeft dat te maken met de dikke banden, of gaat het om een combinatie van een aantal zaken?" Dat is véél lastiger. Het is natuurlijk heel logisch om software te verbieden die snel en makkelijk een hogere snelheid mogelijk maakt. En als de politie constateert dat die software op een bepaalde fiets aanwezig is, kunnen ze die fiets illegaal verklaren.

De heer Heutink (PVV):

Maar dan gaat die vergelijking toch nog steeds op? Want dat zou dus het volgende betekenen. Stel dat je een aparte categorie voor fatbikes maakt, waarbij het gaat over het koppel en het gewicht. Iedereen weet natuurlijk wat voor fiets die in huis heeft en bekijkt op internet wat voor specificaties zo'n ding heeft. Dan weet je gewoon: dit is een fatbike of een fiets die in die zware categorie valt, dus moet ik dat dan wel doen? Wij zeggen hier met elkaar dan toch dat dit het is? Dat geeft dan toch een signaal af aan iedereen in Nederland? Dan weet men toch waar men aan toe is? Het doel is dan in eerste instantie dat ze die fiets gewoon laten staan, maar in tweede instantie dat ze de nodige bescherming gaan dragen om leed van anderen in ieder geval te voorkomen.

De voorzitter:

De minister. Kort, alstublieft.

Minister Madlener:

Ik weet niet wat de vraag precies is, maar alle software voor alle elektrische fietsen waarbij de trapondersteuning boven de 25 km/u instelbaar is, is verboden.

De voorzitter:

Duidelijk.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik heb drie verschillende vragen, voorzitter. Wilt u dat ik die apart stel, of in één keer?

De voorzitter:

Het liefst apart.

Mevrouw Veltman (VVD):

Oké. Dan begin ik met de eerste. De minister zegt dat zo'n aparte categorie er niet kan komen, omdat zijn rapport dat zegt. Fabrikanten zouden te makkelijk dingen aan kunnen passen. Die zouden wat betreft die verschillende kenmerken kleine aanpassingen

kunnen doen, waarna je alsnog weer met dit probleem zit. Maar zoals ik in mijn bijdrage al heb gezegd: dan zitten wij hier weer. Wat wij nu eigenlijk horen van de minister, is dat hij zich laat gijzelen door de fabrikanten die dan dit soort gedrag zouden gaan vertonen, in plaats van zich te laten leiden door verkeersveiligheid en de veiligheid op straat. Volgens mij zouden die laatste punten leidend moeten zijn. Ik zou het prettig vinden als de minister hier even op reflecteert.

De voorzitter:

Een korte reflectie van de minister hierop.

Minister Madlener:

Het hebben van dikke banden op je fiets betekent niet dat je een gevaarlijke fiets hebt. Als jij je goed gedraagt op een fiets met dikke banden, is er niks aan de hand; dan is dat een prima fiets. Als jij je slecht gedraagt op een fiets met normale, smalle banden, is dat een groot probleem. Het heeft dus niets met de dikte van de banden te maken. Dan kun je vragen: hoe ziet een fatbike eruit? Ja, dat is een fiets met dikke banden. Maar het heeft voor mij weinig zin om wettelijk een maximale banddikte te gaan verplichten en de politie de straat op te gaan sturen met een schuifmaat om te bekijken of iemands banden te dik zijn. Daar gaan we niets mee oplossen. In het kort gezegd, is dat het probleem. Dikke banden zijn dus het probleem niet; het gaat om het gedrag en om het opvoeren van die fietsen. Dat kunnen we controleren met een rollerbank; dat is de manier om dat te bewijzen.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik heb het niet alleen maar over dikke banden gehad. Het gaat om het hele rapport dat u uit heeft laten brengen. Daar zitten verschillende kenmerken in. Er worden hier vandaag ook suggesties op tafel gelegd rond het gewicht en het koppel. Maar de suggestie is vooral: "Beste minister, wees alstublieft creatief. Legt u zich alstublieft niet neer bij de conclusie uit het rapport, maar ga zelf creativiteit tonen en ervoor zorgen dat er wel iets kan met die kenmerken, of met een combinatie van die kenmerken. Zoek naar wat er wel kan!"

Minister Madlener:

Maar ik ben niet de minister die "wel iets wil doen". Ik wil een probleem oplossen. Als ik "wel iets" zou doen, zou ik zeggen: nou, misschien kunnen we met een bepaalde combinatie van dikke banden, een vast zadel en — weet ik het — een bepaald gewicht een derde van de fatbikes eruit halen. Maar hebben we het probleem dan opgelost? Nee. Zijn we dan creatief geweest? Tja, misschien zegt u dan: dat is wel creatief. Maar dan hebben we geen probleem opgelost. Dus u moet van mij niet alleen creativiteit vragen. We moeten met elkaar een probleem oplossen. Dat probleem gaat niet over dikke banden of over een breed zadel, maar over gedrag, over het opvoeren van die fietsen, en over de inkoopkanalen voor onveilige fietsen die veel te makkelijk op te voeren zijn. Die worden eigenlijk bijna op de markt gebracht met het label "koop mij, want ik ben snel op te voeren". Die fietsen gaan we eruit halen. Daar is het CE-keurmerk, de Europese toelatingseis, eigenlijk voor bedoeld. Dat is de juiste route. Creativiteit lijkt me in dezen ongepast.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De minister zegt: ik wil problemen oplossen; ik wil iets aan verkeersveiligheid doen. Het rapport is kraakhelder, en de minister is dat ook: het is een heilloze weg om een aparte

categorie voor fatbikes te determineren, ongeacht wat je dan combineert. Het voorstel van de heer Van Dijk was: doe maar een combinatie van het koppel en het gewicht. Dat is dus een heilloze weg, zegt zowel het rapport als de minister. Ik hoor de heer Heutink zeggen dat het rapport dat niet zegt. Maar dat is wel zo. Kijk maar naar de conclusies en de aanbevelingen op pagina 24 van 27. Het staat er gewoon letterlijk. Ik kan citeren. Maar dat even terzijde.

Dan stel ik een praktische vraag. De minister heeft weinig geld, dus hij kan niet eindeloos veel aanleggen. Hij heeft een duidelijk rapport. Hij wil het fietsen voor jonge kinderen veiliger maken. Die kun je namelijk eindeloos aanspreken op gedrag, maar luisteren is vers twee. Waarom zegt hij nu dan niet: "Oké, ik ben minister. Ik sta voor de verkeersveiligheid. Ik weet niet of ik een meerderheid in de Kamer heb, maar ik ga gewoon leiderschap tonen en bijvoorbeeld een voorstel voorleggen voor een helmplicht, voor minderjarigen of tot een bepaalde leeftijd"?

De voorzitter:
Helder.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dat is toch een heldere vraag?

De voorzitter:
Een heldere vraag.

Minister Madlener:
Ik heb al gezegd: zo'n maatregel is in ieder geval handhaafbaar en uitvoerbaar. In die zin zou dat dus kunnen. Sommige landen doen dat ook: die zeggen dat zij een helmplicht hebben tot 13 jaar, 18 jaar of wat je maar wil. Dat kan, maar ik ben er nog niet aan toe om dat te doen. Ik wil eerst nog kijken of daar draagvlak voor is. Ik wil ook kijken of Nederland daaraan toe is, want er zijn ook heel veel jonge mensen die je de elektrische fiets dan eigenlijk een beetje af stuurt. Dat willen we ook niet, want op zich gaan heel veel jonge mensen met zo'n elektrische fiets naar hun school. Een helmplicht is in Nederland niet populair. Het is toch een belasting. Het is een stukje verlies van vrijheid als je niet meer zonder helm mag rijden.

De voorzitter:
Uw antwoord is volgens mij duidelijk.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik snap het antwoord van de minister als je redeneert vanuit het heden, vanuit het nu. Ik weet ook dat ik me niet populair maak door deze vraag te stellen, want ik weet dat heel veel kinderen, jongeren of andere mensen in Nederland het suf, betuttelend of wat dan ook vinden, maar een aantal jaren geleden stapte bijna niemand met een helm op een racefiets. Tegenwoordig doet bijna iedereen dat. Normen kunnen door de tijd heen veranderen. Als we een bijzondere verantwoordelijkheid voelen voor de verkeersveiligheid van onze kinderen, moet je soms misschien iets impopulaires durven te entameren. Wie weet is het over twintig jaar volstrekt normaal en heeft niemand het over "de Madlenerhelm", maar gewoon over "de gezondverstandhelm".

Minister Madlener:

Het is verstandig om een helm op te zetten. De racefietshelm zetten we nu inderdaad allemaal op, want een racefiets gaat ook hard; die haalt soms makkelijk 40 à 50 kilometer per uur. Dat is zonder plicht gebeurd; dat is niet verplicht en toch gebeurt het. Ik hoop natuurlijk dat we door campagnes mensen, ook ouderen, kunnen verleiden om die helm op te zetten, zeker als ze elektrisch fietsen. Want ik zie ook heel veel oudere mensen op een elektrische fiets en we zien ook in de statistieken dat juist de ouderen de meeste brokken maken met een elektrische fiets. Ik hoop dus inderdaad dat mensen massaal die helm op gaan zetten. Sterker nog, ik zie in mijn omgeving steeds meer ouderen met helm op een elektrische fiets. Ik kan dat niet staven met cijfers, maar dat valt mij op. Misschien heeft ook dit soort gesprekken zin en kunnen we inderdaad naar die vrijwillige helm. Ik ben er dus nog niet aan toe om een plicht neer te leggen voor kinderen. Ik hoop dat ouders ... Ik leer mijn zoontje ook dat hij een helm moet opzetten als hij fietst. Dat is verstandig, of je nou elektrisch fietst of niet. Je hoopt dan hij dat blijft doen als hij ouder wordt. Ik hoop dus dat we met z'n allen langzaam toch naar een helmnorm kunnen gaan in plaats van naar een helmwet.

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

Ik denk dat het goed is dat ik pas als zesde een interruptie doe, want ik heb even moeten afkoelen. Ik vind het namelijk onbestaanbaar hoe deze minister reageert op dit voorstel. Na een vraag van een collega noemt hij niet het gewicht en het koppel maar noemt hij weer de dikke banden. Hij maakt daarmee een karikatuur van het voorstel dat we hebben willen doen, alsof we daarmee maar een derde zouden willen vatten. Ik denk dat de minister zich bewust is van zijn positie: wat hij zegt en wat hij doet, moet kloppen. Ik ga de vraag op basis van het rapport hier gewoon aan de minister voorleggen: is het karakteristieke kenmerk gewicht te vatten in regelgeving en geldt dat ook voor het koppel van de elektromotor? Kan wettelijk worden vastgelegd dat elektrische fietsen met een koppel boven een bepaalde grens worden gezien als fatbikes of als zware e-bikes, dus als een aparte categorie? Dat is mijn vraag. Is de minister het ermee eens dat dat kan, ja of nee?

De **voorzitter**:

Is de minister het daarmee eens?

Minister **Madlener**:

Hiermee wordt geciteerd uit het onderzoek. Ik heb het hier bij me. Daar staat inderdaad dat het koppel te vatten is in regelgeving. Je kan een regel of wet maken die zegt dat het koppel maximaal zo hoog mag zijn, maar als u verder leest, ziet u ook: is dat uniek voor een fatbike? Want er zijn heel veel fietsen met dat koppel. Is het makkelijk te handhaven? Nee, voor een politieagent op straat is niet te zien hoe hoog het koppel van je fiets is. Pak je zonder die kenmerken hiermee de fatbikes? Nee. Kun je het handhaven? Nee. Bovendien is dat koppel heel makkelijk aan te passen via de software. Dat maakt dat ook het koppel niet geschikt is voor categorisering, zoals u vraagt. Dat is een heilloze weg.

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

Ik constateer dat de minister inderdaad concludeert dat het te vatten is in regelgeving. Dat staat ook in het rapport. Dat is dus winst. Hij gooit het op het punt van de handhaafbaarheid, maar hij vergeet het verkeersveiligheidsargument. Daar zitten we hier voor bij elkaar, want beide elementen hebben daar een relatie mee. In het betoog dat ik namens Nieuw Sociaal Contract heb gehouden, heb ik al gezegd dat het ons gaat

om een categorie "zware e-bikes". Dan vind ik dat de minister hier niet moet aankomen met "u pakt daarmee niet alleen alle fatbikes". Als we een categorie zouden maken van 30 kilo en 65 newtonmeter of meer, pakken we uit de bestaande markt 90% à 95% of misschien wel bijna 100% van alle fatbikes. Daar zitten inderdaad ook wat andere categorieën bij. Dan is het inderdaad een kwestie van de wil om met fabrikanten te voorkomen dat dit wordt omzeild. Dan is het een kwestie van het door deze minister uitspreken dat dit kan en van het door hem aanspreken van de fabrikanten, zodat hij met een nieuw keurmerk voor nieuwe fietsen gaat voorkomen dat dit gebeurt. Mijn vraag is dus nog één keer: is deze minister bereid om die categorie "zware e-bikes" in het leven te roepen of dit in ieder geval te onderzoeken en met een voorstel te komen en ook te kijken hoe je dit handhaafbaar zou kunnen doen?

Minister Madlener:

Ik heb dat onderzocht en het antwoord daarop is nee. Het is niet zinvol, want als je 30 kilo als gewicht neemt, zal je zien dat al die fietsen binnen de kortste tijd 29,99 kilo wegen. Hoe doen ze dat? Misschien wel door aan de veiligheid te sleutelen door de materialen wat dunner te maken of door andere zaken van de fiets af te halen. Lossen we dan een probleem op? Nee, eerder het tegenovergestelde, ook al prijs ik uw creativiteit en ook al is het goed dat u nadenkt. Hierbij komt dat heel veel bestaande fietsen al boven die 30 kilo zitten. Dat geldt niet alleen voor bakfietsen. Er zijn tal van fietsen, zeker elektrische fietsen, die zwaarder dan 30 kilo zijn en die totaal niet lijken op een fatbike. Die mensen zullen nooit begrijpen waarom zij wel een helm op moeten, terwijl hun buurman, die wel op een fatbike fietst, dat niet hoeft. Want er zijn ook heel veel fatbikes onder de 30 kilo.

De voorzitter:

Helder, helder.

Minister Madlener:

Ik zie daar dus echt niks in.

De voorzitter:

De laatste interruptie van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik denk dat mensen dat heel goed begrijpen, want er is een verkeersveiligheidsargument. Het is zwaarder; dat wordt hier ook beschreven. Het is groen. Het is inderdaad logisch en uitlegbaar dat een zwaardere e-bike een verkeersveiligheidspunt heeft. Dan zul je dus ook aan een helmplicht moeten en dan geldt er een minimumleeftijd. Het punt dat de fabrikant dit ontwijkt, kun je, zoals wij ook hebben betoogd, inderdaad ondervangen door het aanspreken van die producenten.

De voorzitter:

Wat is uw vraag, meneer Van Dijk?

De heer Olger van Dijk (NSC):

De vraag is simpelweg: kan de minister naar aanleiding van die criteria toch een voorstel uitwerken met inderdaad niet 30 kilo maar misschien iets daaronder of met regelgeving die weer makkelijk kan worden aangepast, zodat in ieder geval de huidige markt van fatbikes en misschien wat andere categorieën daarmee worden afgedekt? En is hij

bereid de Kamer daarover te informeren?

Minister **Madlener**:

Ja, ik ben bereid de Kamer te informeren over wat zo'n soort regel zou doen, maar waar leg je de grens? Met 30 kilo pak je dus niet de fatbikes. Bij de fatbikes of wat u "een fatbike" noemt — dus een fiets met dikke banden, elektrische aandrijving en misschien een zadel — zitten ook fietsen onder de 30 kilo. Ik vind het dus echt zinloos om op kilo's te gaan zitten. Heel veel zware fietsen — u noemde al de bakfietsen, die heel populair zijn — ga je dan natuurlijk wél een helmplicht geven. Dat kun je willen, maar ik denk niet dat dat het probleem oplost. Het lost in ieder geval niet het probleem op dat hier in de Kamer besproken wordt, namelijk het gedrag op die fatbikes en het opvoeren van fatbikes. Het is in de handhaving heel lastig. Ik moet de politie op pad sturen met een weegschaal.

De **voorzitter**:

Minister, ik concludeer, ook met het oog op het tempo van de vergadering, dat het antwoord op de vraag van de heer Van Dijk nee is.

Minister **Madlener**:

Ik denk dat het niet zinvol is. Nogmaals, ik heb het dus laten onderzoeken. Het is klip-en-klaar. Ik vind dit niet een goede weg.

De **voorzitter**:

Duidelijk.

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

Ik wil de minister bijna smeken om met een creatieve oplossing te komen om die fatbikes alsnog uit de hele markt te krijgen, zodat we kunnen overgaan naar waar het echt om draait, namelijk verkeersveiligheid. Maar ik zie dat de minister echt alle creativiteit heeft gebruikt. Dat kun je ook teruglezen in het rapport. Ik zie echt oprecht geen andere oplossing — die hoor ik ook niet van de collega's — behalve "zoek naar creativiteit", die er niet is. Toch zou ik de minister willen vragen of hij in alle creativiteit misschien ook kan omdenken. Wellicht kunnen we hier met 150 Kamerleden allemaal op verschillende fietsen ergens in een ruimte rondfietsen, waarbij een deel op een fatbike fietst en een deel niet. Ik ben benieuwd of degenen die op een fatbike fietsen, dan meer ongelukken krijgen. Ik kan me heel goed voorstellen dat de oudere Kamerleden sneller ongelukken zullen krijgen.

De **voorzitter**:

Uw vraag?

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

Kan de minister niet op die manier creatief zijn? Ik wil gewoon van deze hele discussie af.

De **voorzitter**:

Dat lijkt me eerder een oproep dan een vraag, maar wellicht kan de minister hier kort op reageren.

Minister **Madlener**:

Deze discussie is natuurlijk heel zinnig, want er zijn problemen met tal van elektrische fietsen. Die worden goedkoper, ze zijn populair en ze komen in de mode. Je ziet tal van jongeren fietsen op fietsen die ze ook nog heel makkelijk kunnen opvoeren. Daar praten we hier over; dat is het probleem waar het om gaat. Dat proberen we met elkaar aan te pakken. Met eenieder die hierin meedenkt — of dat nou om het gewicht, de newtonmeters, het koppel of wat dan ook gaat — zoeken we met z'n allen naar een manier om dit aan te pakken. Ik denk dat het beter afschermen van de markttoegang de manier is, dus met een keurmerk. Een fiets moet voldoen aan de Nederlandse en Europese wetgeving. Ik denk ook dat beter handhaven zal helpen. Dat is net al besproken. We gaan de boa's daar mogelijk voor inschakelen. We hebben die rollerbanken aangeschaft. We zien een enorme stijging van het aantal fatbikes dat van de weg wordt gehaald. Ik denk dat dat een goede weg is. Dat is eigenlijk ook de weg die we vroeger bewandelden met al die opgevoerde brommers. Dit is niet anders. Maar ik wil de discussie ook niet tekort doen, meneer El Abassi, want we zijn hier met elkaar bezig om een lastig probleem op te lossen. Het lijkt simpel, maar het is lastig in de uitwerking. Ik vind dat ieders creativiteit hier een toegevoegde waarde biedt. Dit gesprek biedt mij ook de steun om te bekijken hoe we het wel kunnen oplossen.

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

Dat is het precies: wat lossen we op? Het gewicht zorgt niet voor de onveiligheid, hebben we meegekregen. Het frame zorgt ook niet voor de onveiligheid. De bandenbreedte zorgt juist voor meer veiligheid. Dat is waar we iedere keer met z'n allen op terugkomen. Het staat op bladzijde 24: een aparte categorie voor fatbikes is een heilloze weg. Ik ben echt op zoek naar hoe we hier van af kunnen. Het doel moet niet zijn dat we de fatbike aanpakken. Het doel moet zijn dat we de veiligheid bevorderen. Ik hoop dat we er op die manier met z'n allen naar kunnen kijken. Dit was geen vraag.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman voor een laatste interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Allereerst moet mij iets van het hart. In reactie op mijn interruptie zei de minister dat creativiteit hem niet gepast lijkt en een minuut geleden zegt hij dat alle creativiteit welkom is. Volgens mij is dat inderdaad het gesprek dat we hier hebben met elkaar.

Mijn vraag gaat over intensiever markttoezicht. Waarom heeft de minister daar niet eerder werk van gemaakt? Hij geeft net in zijn bijdrage aan dat hij dat in de komende tijd gaat onderzoeken, dat hij er binnenkort mee aan de slag gaat en dat hij het CE-verhaal heel goed vindt en beter wil maken. We zijn al een jaar aan het praten. Vanaf het eerste moment heeft de minister, volgens mij heel terecht, laten weten dat handhaving en toezicht belangrijk zijn. Maar toch is hiervoor nog niet een gezamenlijk plan van NWWA, ILT, Douane en eventueel de politie gepresenteerd. Mijn vraag is dus waarom dat zo lang geduurd heeft.

Twee. Hoe kan het eigenlijk dat ongekeurde bromfietsen door de ILT uit de verkoopkanalen kunnen worden gehaald, maar dat de minister het onderscheid tussen die ongekeurde bromfietsen en elektrische fietsen niet kan maken? De ILT heeft dat onderscheid kennelijk wel gemaakt.

Minister **Madlener**:

Om te beginnen over de creativiteit. Kijk, creativiteit in denken om een probleem te benaderen is natuurlijk goed. Maar creativiteit in wetgeving vatten en denken "ik doe maar wat", waardoor na een week mijn wet weer verouderd is, is niet goed. Creativiteit moet wel leiden tot goede wetgeving. Daar kom ik dus niet uit.

Hoe kan het zijn dat de ILT een voertuig kan identificeren dat niet is toegelaten op de Europese markt? Dat is omdat het voertuig niet voldoet aan de eisen die we stellen, namelijk een maximummotorvermogen of een bepaalde stevigheid van frame en remmen. Ik ben nu zeven maanden minister. Ik zie dat de ILT enorm veel inspanningen heeft gedaan in de afgelopen maanden om die markt echt af te snijden. We hebben heel veel inbeslagnames van deze fietsen gezien. Ik zie dat de minister van Justitie en Veiligheid echt bezig is om te kijken hoe we de handhaving kunnen verbeteren. Zeggen dat er niets gebeurt, vind ik geen recht doen aan wat we allemaal doen. Het is wel een proces waarin we achterstand hebben opgelopen, want inmiddels zijn die fietsen heel populair. Ze rijden inmiddels al jaren rond op onze wegen en er wordt al jaren over gesproken. Ik ben er zelf nog bij geweest als Kamerlid. Ik vind niet dat er niks gebeurt. Ik vind juist dat er veel gebeurt. Maar we moeten nog meer doen om het probleem echt tegen te gaan. Wat mevrouw Veltman hier zegt over het samenwerken om de markttoegang af te snijden, is natuurlijk een heel goede weg. Dat moeten we ook doen. Ik ben graag bereid om die weg te gaan en de Kamer snel te informeren over de manier waarop we de samenwerking tussen al die diensten kunnen verbeteren.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik vind het toch mooi om te horen dat de minister zijn zoontje adviseert om een fietshelm op te doen. Ik ben dan wel benieuwd of hij die ook echt opdoet. Maar ik zou zeggen dat de minister als verkeersvader van heel Nederland dat advies dan toch ook vast kan leggen voor alle kinderen in Nederland. Op dat punt ondersteun ik de heer Grinwis wel. Ik zal er nog eens over nadenken, wie weet wat het dan wel niet wordt.

Mijn vraag is een andere. Ik heb de minister aangehoord en denk dat hij gewoon een goed verhaal heeft over de fatbikes. Je ontkomt er niet aan; je leest het hier ook, enzovoorts. Volgens mij is dit de beste weg, met rollerbanken en boa's, ook vanuit de gemeente. Ik ben blij verrast dat de minister van Justitie heel enthousiast is over verkeersboa's vanuit de gemeente; hij is de eerste die ik hier meemaak die daar positief over is. Om een lang verhaal kort te maken: je kunt dit heel lang laten wachten, maar kan de minister als de uitwerking komt van Justitie nog voor de zomer aangeven aan de commissie IenW hoe de verkeersboa's en rollerbanken gaan werken, zodat we er een beetje druk op houden? Ik ben het dus helemaal eens met de richting van de minister en zie graag, als dat kan, voor de zomer een stukje uitwerking.

Minister **Madlener**:

Dank voor de mooie woorden, zeg ik allereerst. Als vader ben ik blij dat mijn zoontje ... Hij is 11 jaar, dus hij zit nog niet in z'n dwarse periode, nog net niet; nu luistert hij nog naar me. Maar ik weet dat het moeilijker wordt als hij 14 jaar is en stoer wil doen met vriendjes. Ik hoop dat alle kinderen verstandig zijn en dat ouders dat ook leren aan hun kinderen, want als kinderen omkomen in het verkeer of hersenletsel oplopen is dat natuurlijk afschuwelijk. We hebben het allemaal gezien; het is bijna niet te verdragen. Ik denk dat dit een taak voor ons allen is. Een helmplicht tot een bepaalde leeftijd is wel mogelijk, dat is zo, maar ik ben zelf nog niet zover om zo'n verplichting in te stellen. Maar ik denk er wel over na.

De **voorzitter**:
Helder.

Minister **Madlener**:
Dan de vraag over ...

De **voorzitter**:
Verkeersboa's.

Minister **Madlener**:
Ja, de verkeersboa's. Ook ik ben heel blij met de houding van de minister van Justitie. Ik werk graag met hem samen. Verkeersboa's is een onderwerp dat we allebei zien zitten. Het ontlast de politie. Ik heb ook wat rondgevraagd bij boa's. Die hebben er naar mij toe allemaal enthousiast op gereageerd. Ik zie ook dat die boa's het meest aanwezig zijn in heel veel steden en dorpen; meer eigenlijk dan de politie. Ik verwacht hier dus veel van. Als we dit waar kunnen maken met elkaar, denk ik dat we de handhaving echt enorm veel kracht bij kunnen zetten. Ik denk dat dat ook precies de target is voor de overlast die we dan aanpakken, want die overlast zit 'm dikwijls in het gedrag van toch vaak jonge mensen die zich misdragen op zo'n fiets, die gevaarlijke capriolen uithalen en veel te hard fietsen op plekken waar dat echt onverantwoord is. Ik verwacht er dus veel van en ben heel blij met de aanpak van de minister van JenV. En inderdaad, ik wil mij inspannen om samen met de minister van JenV snel met resultaten te komen en te bekijken wat die precieze aanpak kan doen voor dit probleem.

De heer **Stoffer** (SGP):
Heel concreet was mijn vraag of de minister daar voor de zomer op wil terugkomen bij de commissie.

De **voorzitter**:
De minister antwoordt "ja". Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Toch nog even het volgende, voor de scherpste van het debat en naar aanleiding van het interruptiedebat dat de minister met de VVD en NSC had. Zij noemden een concreet voorstel dat ze wilden doen voor de fatbike: de koppel en dat gewicht. Heb ik de minister goed geïnterpreteerd dat zelfs als dat voorstel wordt gedaan door de Kamer en de motie wordt aangenomen, de minister nu al zegt dat hij die dan alsnog niet gaat uitvoeren, mede naar aanleiding van het rapport dat hij heeft laten opstellen? Gewoon in alle scherpste: zegt de minister "zelfs als die motie komt en wordt aangenomen, ga ik die niet uitvoeren"? Begrijp ik de minister zo goed?

Minister **Madlener**:
Ik zal mij altijd inspannen om een motie uit te voeren, want ik vind dat een Kamermotie in beginsel uitgevoerd moet worden, tenzij dit niet kan. Ik denk dat het hier niet kan. Ik heb de vraag meerdere keren gesteld. We hebben in allerlei combinaties gekeken naar wat zo'n fiets die je eigenlijk niet wil hebben, nou precies is. Wat betreft gewicht en koppel: ook dat zal gehandhaafd moeten worden. En een wet die niet gehandhaafd kan worden, is niets waard. Ik vind het ook mijn taak om de kwaliteit van wetgeving te bewaken. Ik ben dus niet zo van de lijn: we doen het en dan zien we daarna wel hoe het

gaat. Nee, hiervan kun je van tevoren zien dat het problemen in de handhaving gaat geven. Ik vind het dus niet de goede weg. Als er een motie komt, zal ik die ontraden. Maar het is natuurlijk uiteindelijk aan de Kamer om mij opdrachten te geven. Dan zal ik zien of ik die opdracht alsnog kan uitvoeren. Op dit moment kan ik dat niet toezeggen.

De heer **Pierik** (BBB):

Toch nog even een vraag over de inzet van de minister. Markttoezicht, handhaving en communicatie zijn de speerpunten en zouden de oplossing moeten zijn. Kijken naar technische aanpassingen ziet de minister echt als een heilloze weg. Maar ik denk dat bij de eerste hulp van ziekenhuizen heel veel chirurgen zullen zeggen "markttoezicht, handhaving en communicatie hebben helemaal niet geholpen, dat lijkt ons dus een heilloze weg." Mijn vraag is daarom: wat is nou echt een heilloze weg en waar staan we over een halfjaar, zodanig dat de weg die de minister nu kiest, met meer inzet op markttoezicht, handhaving en communicatie, geen heilloze weg blijkt?

Minister **Madlener**:

We gaan natuurlijk met z'n allen voor resultaat. Dat betekent dat je niet makkelijk meer een fiets kan kopen die niet voldoet aan de regelgeving, dat als je zo'n fiets hebt gekocht en je je ermee gaat misdragen — je voert hem op, wat niet mag — je gepakt wordt en een boete krijgt, en dat als je dat twee keer doet, je je fiets kwijt bent. Dat moet dan leiden tot goed gedrag. Zal dat honderd procent helpen? Nee, er zullen altijd mensen zijn die opnieuw proberen om toch de regels te overtreden. Maar gaat het helpen? Ja, dat denk ik zeker. Tot nu toe hebben we nog niets gedaan; we hebben dit probleem jarenlang zien aankomen, maar we hebben nog nooit wat gedaan. Het is voor het eerst dat we nu gaan proberen om dit probleem kleiner te maken in plaats van groter. En ik zie resultaten. De rollerbanken geven resultaten. De ILT haalt op massale schaal fietsen van de markt, echt tienduizenden. Die fabrikanten zien dat natuurlijk ook en denken: hm, als ik in Nederland mijn fietsen ga verkopen, ben ik ze straks allemaal kwijt. Dus ik denk wel dat het resultaten gaat opleveren. Als we dan ook de boa's nog zover krijgen dat zij heel actief gaan handhaven, denk ik dat de overlast van fatbikes echt een heel erg stuk teruggedrongen kan worden.

De **voorzitter**:

Dank. Ik kijk even of er nog interrupties zijn in het blok over de fatbikes. Ik zie dat dat niet zo is. Dan stel ik voor dat de minister zijn beantwoording vervolgt. Ik verzoek hem om een beetje te versnellen, ook gezien de tijd.

Minister **Madlener**:

Ik kom ik bij het blokje infra. Allereerst Van Dijk en Grinwis en de motie om schoofietsroutes zonder vrijliggend fietspad aan te pakken. Er werd al bij gezegd dat er maar beperkt budget is. Het aanpakken van drukke schoolroutes langs 80 km/u-wegen en 50 km/u-wegen zonder vrijliggend fietspad is een van de ambities met de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Wegbeheerders kunnen met die investeringsimpuls geld aanvragen voor de kosteneffectieve maatregelen die zijn samengevat op een menukaart. Deze menukaart bevat bijvoorbeeld maatregelen om vrijliggende fietspaden aan te leggen of om de snelheid te verlagen op wegen waarin een fietspad niet past. Conform de motie uit uw Kamer zullen wij de Kamer jaarlijks informeren over de voortgang van deze aanpak. Ik nodig dan ook vanuit deze positie de wegbeheerders van harte uit om een aanvraag te doen voor de investeringsimpuls om schoolroutes op 80 km/u-wegen en 50 km/u-wegen weg te nemen. Het is natuurlijk de

grote zorg van iedere ouder met kinderen. Wij hebben met elkaar daarvoor te zorgen, dus bij dezen de oproep.

Dan vroeg de heer Van Dijk of er bij de derde tranche van de investeringsimpuls specifiek wordt gestuurd op fietsverkeersveiligheid. Het antwoord op deze vraag is ja. Ik heb dit net ook al gezegd. Het gaat om gemeenten, provincies en ook waterschappen. Zij zijn aan zet en kunnen hier samen met ons tot maatregelen komen. Je kunt daarbij denken aan het verwijderen van fietspaaltjes, het verbreden van fietspaden, de aanleg van fietsoversteekplaatsen of dus een vrijliggend fietspad.

NSC, Van Dijk, vroeg hoe ik aankijk tegen het meer verplicht stellen van de afgevlakte trottoirbanden bij vervanging van de trottoirbanden. Is daar het gesprek over te voeren? Ik stimuleer provincies, gemeenten en waterschappen via de investeringsimpuls om het onderliggend wegennet verkeersveiliger te maken. Het weghalen van haakse trottoirbanden is een van de maatregelen die medeoverheden kunnen nemen. Dit zorgt ervoor dat fietsers minder snel zullen vallen. Wel wil ik de heer Van Dijk erop wijzen dat de medeoverheden als wegbeheerders van het onderliggend wegennet zelf verantwoordelijk zijn voor het beheer van dat wegennet. Het gaat mij te ver om in te grijpen voor een niet afgevlakte stoeprand. De eigen verantwoordelijkheid bij de lagere overheden staat dus voorop, maar het is wel een goed idee.

De heer Stoffer: structurele ondersteuning van gemeenten en provincies bij veiligere wegen en fietspaden. Tot 2030 ondersteunt het kabinet via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid de medeoverheden met geld om kosteneffectieve maatregelen te treffen op het omliggend wegennet. Een voorbeeld van zo'n maatregel is het verbreden van fietspaden. Fietspaaltjes en drempels heb ik al genoemd. Van 26 februari tot 9 april kunnen aanvragen voor de derde tranche worden ingediend. Deze kunnen worden uitgevoerd vanaf nu tot 2029. Uit mijn gesprekken met medeoverheden blijkt dat er veel vertrouwen is dat zij die aanvragen ook daadwerkelijk gaan doen.

Dan Pierik: de meeste ernstig gewonden raken gewond zonder dat er een motorvoertuig bij betrokken is. Fietsongevallen zonder motorvoertuig kunnen verschillende oorzaken hebben. Dat kan liggen aan de fietsinfrastructuur, maar ook aan het eigen gedrag, het ontwijken van andere weggebruikers of gewoon omdat je valt. Via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid ondersteunen we medeoverheden bij de aanleg van veilige infrastructuur, zoals het weghalen van paaltjes en het verbreden van fietspaden. Overigens zie ik nog heel veel paaltjes staan op fietspaden. Er is dus absoluut nog winst te boeken. Bij dezen weer een oproep aan alle medeoverheden: maak gebruik van deze impuls en haal in ieder geval die paaltjes weg.

Welke concrete vervolgstappen gaan we zetten om fietsen veiliger te maken, vraagt Grinwis. Ik werk aan een meerjarenplan fietsveiligheid. Het streven is om dit plan af te ronden in het voorjaar van 2025. Zoals gezegd ondersteun ik provincies en gemeenten bij de aanleg van veilige fietsinfrastructuur via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Vooruitlopend op dit plan start in april de communicatieaanpak om het gebruik van de fietshelm te stimuleren. Dit voeren we uit in samenwerking met medeoverheden en belangenorganisaties. Ik wijs ook scholen op hun speciale verantwoordelijkheid om dit met kinderen te doen. In België, kan ik uit eigen ervaring zeggen, wordt dit heel actief gedaan, ook op scholen. Dat biedt een heel goed resultaat. Die kinderen willen elkaar ook allemaal nadoen en dat levert een heel goede norm op. Het lijkt me dus heel goed

om ook de scholen hierbij te betrekken.

Grinwis: het geld voor de N36. Zo veel mogelijk middenrijbaanscheiding en het geld niet laten terugvloeien naar de algemene middelen, zegt hij. Dat is een goede vraag. Rijkswaterstaat is bezig met de planuitwerking voor de N36. Zoals bij vele projecten op dit moment, is het budget helaas ontoereikend. Het is allemaal veel duurder dan gedacht en gepland. Rijkswaterstaat brengt nu de opties in beeld om de verkeersveiligheid te verbeteren met het beschikbare budget. Daarbij is het uitgangspunt om rijbaanscheiding te realiseren over een zo groot aantal kilometers. Overigens heb ik zojuist gezegd dat de N57 geen rijbaanscheiding krijgt maar wel een moeilijk oversteekbare middenstrook. Misschien kunnen we die oplossing hier ook bij betrekken. Ik weet niet of dat een oplossing biedt, maar het zou zomaar kunnen dat dat wel binnen het budget past over de hele lengte. Misschien kunnen we daar nog naar kijken. Het terug laten vloeien van de middelen die we niet uitgeven naar de algemene middelen gaan we niet doen. Dit is echt bedoeld voor de verkeersveiligheid en dat geld gaan we dus ook 100% op die manier besteden.

Dan als laatste in het blokje infra de vraag van het lid Pierik over prioriteit geven aan de realisatie van de N50. Dat is eigenlijk hetzelfde verhaal als daarnet. Voor de N50 is 21 miljoen beschikbaar gesteld en voor de N36 125 miljoen. Beide is eigenlijk onvoldoende gebleken. We zijn bezig met de planuitwerking. We kijken hoever we komen, maar 100% van het geld moet natuurlijk naar het doel dat de Kamer gesteld heeft.

De voorzitter:

Ik kijk even of er interrupties gewenst zijn bij dit blok. Dat is niet het geval. Vervolgt u uw beantwoording.

Minister Madlener:

Dan kom ik bij een vraag tussendoor van het lid El Abassi, over Gaza. Ik heb gerefereerd aan een of andere tv-uitzending over Gaza, begrijp ik. De vraag was of ik mijn ambtenaren een plezier doe met dit soort uitlatingen. Waar ik mijn ambtenaren het meest plezier mee doe, is als we het vandaag over verkeersveiligheid hebben en niet over de Gazastrook. Als de heer El Abassi het goedvindt, gaan we over tot de orde van de vergadering.

De heer El Abassi (DENK):

Ik houd het bij één interruptie. Ik hoef niet eens een vraag te stellen.

De voorzitter:

Dit is uw laatste interruptie.

De heer El Abassi (DENK):

Ik wil de minister gewoon meegeven dat dit wat met mensen doet. De vorige keer heb ik dit ook gezegd, ook over een uitspraak van Trump. Juist voor de mensen die de stukken voor de minister schrijven, zou ik willen zeggen: let daarop.

Minister Madlener:

Laat ik het daar maar bij laten.

Dan voertuigen. De heer Van Dijk: wat denkt de minister van het stimuleren van

fietsverlichting die ook naar de zijkant schijnt en aantoonbaar de zichtbaarheid vergroot? Ik vind het wel een goede vraag. Het is nu wettelijk niet toegestaan, maar het vergroot absoluut de zichtbaarheid. In die zin denk ik dat we moeten kijken of de huidige regelgeving hindert dat we hele slimme maatregelen kunnen nemen. We hebben nu natuurlijk allemaal ledlampjes. Je kunt het zo gek niet bedenken of het is een hele goede manier om de zichtbaarheid te vergroten. Ik wil dus graag toezeggen dat ik ga kijken of wij daar met innovaties op het gebied van fietsverlichting toch verbetering in kunnen bereiken. Ik zal de heer Van Dijk en de Kamer informeren over of we dit kunnen doen. Het is een goed idee.

Dan de heer El Abassi: wat gaan we doen om kwetsbare fietsers van 55+ beter te beschermen? Ik ben zelf net 56 geworden, dus ik hoor nu kennelijk ook tot die oudere groep. Ik kreeg al een woning voor 55+ aangeboden, waarbij ik dacht: nou, je bent al snel oud in dit land. Maar ik blijf nog even bij mijn tuin. Goed. We doen veel voor fietsers van 55+. Toevallig is vandaag het landelijk congres Doortrappen. Via het programma Doortrappen helpen we ouderen — dat zijn dus mensen zoals ik — met voorlichting en oefeningen om langer veilig te blijven fietsen. Dat is voor ieder die dat wil. Het is natuurlijk altijd verstandig om te kijken of je de fiets nog goed beheerst, want een val is zo gebeurd. Medeoverheden ondersteunen de aanleg van veilige infrastructuur en het seniorproof wegontwerp financieel. Ik werk ook aan een meerjarenplan fietsveiligheid. Dat wordt in het voorjaar van 2025 afgerond. Bedankt dus voor de vraag. Het is een zorg.

Het lid De Hoop vraagt welke gevolgen we gaan verbinden aan het SWOV-onderzoek waaruit blijkt dat SUV's dodelijker zijn voor fietsers. Het SWOV-onderzoek laat zien dat zware voertuigen in het algemeen veiliger zijn voor de inzittenden, maar niet voor de fietsers die daardoor geraakt worden. Moderne zware auto's hebben steeds vaker rijhulpsystemen. Die lijken toch ook wel te kunnen werken bij het beschermen van de zwakkere verkeersdeelnemers. Alle nieuwe auto's hebben vanaf juli 2026 een systeem dat automatisch remt in het geval van een bijna-botsing met een fietser of een voetganger. Ik hoop dus dat dat echt gaat leiden tot minder doden. Ik zet in op het veiliger maken van de fietsinfrastructuur, want het is natuurlijk ook belangrijk dat je niet te veel kruisend verkeer hebt. Met de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid willen we die infrastructuur natuurlijk ook verbeteren. Voor het verkeersveiliger maken van de voertuigen zet ik mij in Europees en internationaal verband in, maar de techniek schrijdt voort en je ziet ontzettend veel hoopvolle, nieuwe ontwikkelingen. Ze zullen niet allemaal gelijk leiden tot meer veiligheid, maar het aantal mogelijkheden lijkt de komende jaren onbegrensd, dus ik ben toch hoopvol dat al die systemen kunnen helpen om botsingen te voorkomen.

De voorzitter:

Dank. Ik kijk even rond of er interrupties gewenst zijn bij dit blok. Ik constateer dat dit niet het geval is. O, de heer Heutink voor zijn laatste interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Wil de minister, gezien zijn leeftijd, wel voorzichtig doen op de fiets?

De voorzitter:

Gaat u door met uw beantwoording.

Minister Madlener:

Je zal maar 56 worden, zeg. Dan gebeurt er wat. Maar dank aan de heer Heutink voor de waarschuwing. Dan over een spoedige herinvoering van het alcoholslot. Heel veel Nederlanders zien dat echt als een goed middel, zeker om recidivisten te verhinderen om nog in de auto te stappen. Ik zie dat ook zo en de Kamer ziet dat ook zo. Ik denk dus dat we dit met z'n allen willen. Het is de vorige keer misgegaan, ook door juridische, technische zaken, zou ik willen zeggen. We gaan nu echt kijken of we dit alsnog kunnen doen. Momenteel loopt hier een onderzoek naar. Samen met mijn collega van Justitie en Veiligheid onderzoek ik wat de consequenties voor de uitvoering zijn en hoe we dit kunnen doen. Het lijkt een effectief middel te zijn, dus ik ben er zelf erg enthousiast over.

Dan het lid Stoffer, ook over het alcoholslot. Tja, ik heb het eigenlijk al gezegd. Ik ben enthousiast en de SWOV is ook enthousiast. Ik denk dat iedereen dit wil, dus laten we met elkaar kijken of we dit kunnen invoeren.

De voorzitter:

Dank. Ik kijk even of er interrupties gewenst zijn. Die zie ik niet. Vervolgt u uw beantwoording.

Minister Madlener:

Dan kom ik bij het kopje gedrag. Wat doen de ministers meer dan handhaving tegen afleiding door een mobieltje in het verkeer, vraagt de VVD. Met de MONO-campagne hebben we de norm neergezet dat sociale media en verkeer niet samengaan. 93% van de verkeersdeelnemers weet waar "MONO" voor staat en 85% neemt maatregelen om onderweg niet afgeleid te worden, bijvoorbeeld door de telefoon op stil te zetten of in de tas te laten zitten of door de nietstorenmodus aan te zetten. Maar we moeten mensen eraan blijven herinneren om dit te doen. We gaan de handhaving ook versterken met de nieuwe flitsers. Ik denk dat dat ook een heel sterk signaal afgeeft. Ook zijn de boetes enorm hoog. Dus mensen, doe dit niet; het is een enorme ergernis en het gebeurt gewoon veel te vaak.

Dan het verhalen van de kosten op de betrokken rijbewijshouders. Het uitgangspunt is natuurlijk het verhalen van die kosten op de rijbewijshouders. Daarom gaan we een voorstel uitwerken om dat mogelijk te maken.

Mevrouw Veltman van de VVD vraagt wat we doen tegen afleiding door mobieltjes in het verkeer. Dat is de MONO-campagne, waar ik het net al over had. Strakkere handhaving is zeer welkom.

De heer Van Dijk vroeg of de roodkruisnegatie toeneemt. Het exacte aantal gevallen is niet bekend. Er is niet altijd een wegininspecteur ter plaatse, bijvoorbeeld als er een rood kruis is vanwege werkzaamheden of bij een gesloten spitsstrook. In de praktijk zien we wel dat er bij incidenten zoals ernstige ongevallen regelmatig toch gebruik wordt gemaakt van afgesloten rijstroken. Dat levert natuurlijk een groot gevaar op voor hulpverleners en weggebruikers. Het aantal aanrijdingen met auto's van wegininspecteurs is de afgelopen jaren na een flinke afname helaas weer aan het toenemen. Ik doe daarom nogmaals de oproep: "Negeer die rode kruizen absoluut niet; ze staan er niet voor niks en het is levensgevaarlijk, ook voor onze wegininspecteurs, als u die negeert. De boete als u gepakt wordt, is bovendien heel hoog." Ik hoop dat dit gaat helpen.

Dan De Hoop, als laatste in dit blokje. Welke mogelijkheden zie ik om de fietshelm nog meer te stimuleren? We hebben natuurlijk de campagne. Het Deense voorbeeld gaat uit van informeren, probeeracties en inzet op verkeerseducatie gericht op de doelgroepen ouderen, forenzen, en ouders van kinderen tot 12 jaar. Hierbij trek ik samen op met medeoverheden en belangenorganisaties, voor een zo groot mogelijk bereik. Ik denk dat ook scholen hier een belangrijke rol in hebben. Ik zie tot mijn grote geluk veel ouderen die toch die helm opzetten. Ik denk dus dat het praten hierover toch echt helpt om ouderen bewust te maken, zodat zij een helm opzetten als zij gaan fietsen.

Dit was het blokje gedrag.

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

Ik heb de campagne van de minister op dit moment niet scherp, vandaar dat ik deze vraag stel. Ik deel met de minister dat de verkeersrisico's bij ouderen het grootst zijn. Maar als je invloed wilt hebben op het gedrag, is het misschien wel heel goed om juist te beginnen bij jonge kinderen en hun ouders. Dat werkt blijkbaar heel goed in Scandinavië. Krijgt dat dus echt een grote plek in het plan van de minister? Zo niet, is hij dan ook bereid om daar wel naar te kijken en daar de inzet op te richten?

Minister **Madlener**:

Ja. Zoals op zo veel beleidsterreinen is Denemarken ook een heel goed voorbeeld van hoe het kan en hoe het succesvol kan zijn. Dat volgen we op die manier. Ik deel met u allen de mening dat het heel mooi zou zijn als het fietshelmgebruik echt toeneemt, juist ook bij jongeren. Ik wijs ook op scholen die daarin een mooi voorbeeld kunnen vormen. Ik denk dat ouderen de boodschap al steeds meer hebben begrepen en ook de risico's onderkennen. Maar inderdaad, het is een goed idee.

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

Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag was of het onderdeel wordt van de inzet en het plan van de minister en zo niet, of de minister dan toch bereid is om dat te doen. Dat was mijn vraag.

Minister **Madlener**:

Het antwoord is ja. Wij volgen dat voorbeeld.

De **voorzitter**:

Gaat u door met uw laatste blok.

Minister **Madlener**:

Het laatste blokje is het blokje overig. Dat begint met de vraag van het lid Krul over de verschillen tussen verzorgingsplaatsen. Hij vroeg hoe ik aankijk tegen de verschillen tussen verzorgingsplaatsen qua veiligheid. Ik ben het ermee eens dat verzorgingsplaatsen — dat zijn natuurlijk ook gewoon tankstations, waar je even kunt stoppen en waar soms ook truckparkings zijn — veilig, uniform en in ieder geval herkenbaar ingericht moeten zijn. Op dit moment werken we aan een inrichtingsplan. We kijken hoe we de inrichting van die verzorgingsplaatsen kunnen verbeteren. De voorbeeldplannen zijn in het tweede kwartaal van dit jaar klaar — ik neem de suggesties van de heer Krul mee — en worden dan openbaar gemaakt en afgestemd met stakeholders, zoals Transport en Logistiek Nederland en de ANWB.

Dan zei het lid De Hoop dat een verhoging van de maximumsnelheid niet moet leiden tot meer verkeersdoden. In generieke zin is er een relatie tussen snelheid en verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is een belangrijk element bij de verhoging van de maximumsnelheid. In de drie ontwerpverkeersbesluiten, die nu ter inzage liggen, wordt specifiek ingegaan op verkeersveiligheid. Voor de drie ontwerpverkeersbesluiten is, net als bij de snelheidsverhoging in 2012, gekeken naar kritische ontwerpelementen van de wegen. Dit zijn onder meer de inrichting van het dwarsprofiel en de obstakelvrije zone in de berm. Het komt er gewoon op neer dat 130 km/u verantwoord is op wegen die voldoen aan de criteria die wij daartoe stellen. Zo bekijken we dat.

Dan vroeg de heer Van Dijk naar de effecten van de generieke taakstelling subsidies SWOV. Dat gaat om de korting, denk ik. De door u ingediende en aangenomen motie is momenteel in behandeling. De Tweede Kamer wordt medio april geïnformeerd. De korting op de subsidie van SWOV voor 2025 wordt in de Voorjaarsnota teruggedraaid. Daarmee krijgt het SWOV evenveel subsidie als vorig jaar. Dit was op basis van een door het lid Stoffer in 2024 ingediend en aangenomen amendement. Ere wie ere toekomt.

Dan heb ik een vraag van de ChristenUnie over de gerichte aanpak veiligheid spoorwegovergangen. Op 11 december 2024 heeft de staatssecretaris nog met de Kamer gesproken over het onderwerp spoorveiligheid. Overwegveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid van de spoor- en wegbeheerder, want het gaat over kruisende verkeersstromen. Twee keer per jaar wordt de Kamer via een reguliere voortgangsbrief over spoorveiligheid op de hoogte gehouden van de voortgang. Naar verwachting zal de Kamer nog voor de zomer over de voortgang worden geïnformeerd.

De heer Stoffer van de SGP vroeg: hoe kan het zijn dat een instructeur in de regio Oost te horen krijgt dat er geen examinatoren meer nodig zijn, terwijl hij wel de rekening gepresenteerd krijgt van het schrappen van de tussentijdse toets? Deze specifieke casus ken ik niet. Ik weet dat het CBR nog steeds vacatures open heeft staan voor examinatoren, vooral in de Randstad, waar de reserveringstermijn het langst is. Dus de tussentijdse toets is in heel Nederland tijdelijk geschrapt, omdat dit technisch de enige manier was om overall snel de wachttijden terug te brengen. Het CBR kan examinatoren vragen te verplaatsen naar locaties met lange wachttijden. Rijscholen mogen zelf een tussentijdse toets aanbieden, graag zelfs — dat wil ik graag stimuleren — maar het levert geen vrijstelling op voor de bijzondere verrichtingen.

Dan de vraag van het lid Stoffer of leerlingen met faalangst en autisme wel de ruimte krijgen voor een tussentijdse toets. De mogelijkheid van een faalangstexamen blijft gewoon bestaan. Ook blijft de Rijopleiding in Stappen, de RIS, bestaan. Daarnaast kijkt het CBR op dit moment naar een alternatief voor kwetsbare jongeren, bijvoorbeeld door op gezette tijden op verschillende locaties uitleg te geven over hoe een examen werkt en wat een examinator doet. Daarover is ook contact met de branche. Er zijn speciale rijopleiders voor deze doelgroep. En er is een individueel begeleid theorie-examen mogelijk als dat nodig is.

De heer Stoffer vroeg: kunnen ervaren rijinstructeurs worden ingezet om de tussentijdse toets af te nemen? Nee, dat kan niet zolang er een vrijstelling aan gekoppeld is. Vanwege de Europese regelgeving kan een instructeur geen examen afnemen, want dat is een wettelijke taak van het CBR. Het gaat dus om die vrijstelling. Een tussentijdse

toets kan wel, maar zonder vrijstellingen. Daarnaast is het vak van examinator ook een ander vak met andere competenties dan het opleiden van jongeren. Rijscholen zijn natuurlijk vrij om een eigen toets te ontwikkelen en deze aan te bieden. Er kunnen alleen geen vrijstellingen worden verleend.

Geef rijschoolhouders meer ruimte om examens te ruilen of te annuleren, vraagt het lid Stoffer. Het CBR heeft de ruilmogelijkheden met ingang van 1 januari dit jaar verruimd. Met de aankondiging dat de tussentijdse toets tijdelijk geschrapt wordt, is het CBR coulant met de rijscholen die boven op het verhoogde ruilquotum kandidaten willen wisselen of annuleren. Dat geeft dus wat extra ruimte. Dit is ook zo gecommuniceerd met de rijschoolbranche.

Als laatste in het blokje overige vraagt het lid Krul van het CDA of ik het tijd vind voor vergaande maatregelen. Het antwoord is ja. Daarom staat in het regeerprogramma ook dat we verkennen hoe we de trend van het toenemend aantal verkeersslachtoffers kunnen breken. We verkennen nu extra maatregelen en maken inzichtelijk hoe effectief, haalbaar, betaalbaar en gedragen deze maatregelen zijn. Uiterlijk in mei dit jaar is het traject gereed en laat ik uw Kamer weten welke maatregelen wenselijk zijn. Daarbij wil ik nog zeggen dat ik van het puntenrijbewijs, dat ik onderzoek, echt wel een goede uitwerking verwacht, als ik kijk naar de buitenlandse ervaringen daarmee. Daar wordt u dus over geïnformeerd.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Als niet-lid zijnde van deze commissie, zou ik willen zeggen dat dit debat volgens mij drie maanden te vroeg is ingepland. Want mei is vrij snel en dit klinkt behoorlijk baanbrekend. Kan de minister iets zeggen over de denkrichtingen? Als we na jaren tobben eindelijk op het drempelpunt staan van het overwegen van vergaande maatregelen, kan de minister ons dan een beetje meenemen waar dan ongeveer aan gedacht wordt, aangezien het al bijna mei is?

Minister Madlener:

Ik vind een puntenrijbewijs, waarover ik zojuist sprak, een vergaande maatregel. Als we de boa's op de handhaving kunnen inzetten, is dat ook een voorbeeld van een vergaande maatregel. Bovendien gaan we nog andere maatregelen onderzoeken. Het is maar wat u vergaand vindt. Voor Nederlandse begrippen vind ik dit zelf behoorlijk vergaand. Ik denk dat het goede maatregelen zijn. In mei zullen we komen met een definitieve lijst.

De voorzitter:

Dan sluit ik bij dezen de eerste termijn en gaan we over naar de tweede termijn. U heeft anderhalve minuut voor uw inbreng in tweede termijn. Ik geef allereerst het woord aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. Allereerst vraag ik graag een tweeminutendebat aan. Want dit is hoe het nu is: veel scholen met grote fietsenstallingen vol met goedkope, opgevoerde fatbikes. Een ventje van een jaar of 15 staat daarnaast en zegt stoer: hij rijdt 60 km/u en, by the way,

ik weet dat dat gevaarlijk is. Op de vraag waarom hij daar dan op rijdt, zegt hij stoer: omdat jullie me niets kunnen maken, man, omdat ik zelf wel bepaal wat ik doe. Ik constateer dat deze minister zijn oren laat hangen naar de fabrikanten die de mazen van de wet opzoeken in plaats van dat hij de veiligheid vooropstelt. Daarom zet de minister zich wat ons betreft extra in om voor fatbikes of dan maar de "zware e-bikes" een aparte categorie te definiëren. Ik trek daarin samen op met mijn collega, de heer Van Dijk.

Ik ben blij dat de minister ziet dat een integraal plan voor handhaving en markttoezicht nodig is. Ik heb geconstateerd dat hier nog hiaten in zitten en dat diensten naar elkaar wijzen, dus dat er nog veel meer moet gebeuren om illegale praktijken aan te pakken.

Ook ben ik blij dat nog voor de zomer duidelijkheid komt over het alcoholslot, want als je met alcohol op achter het stuur zit, dan speel je met mensenlevens. Wat de VVD betreft gaan we heel snel over tot de inzet daarvan.

Tot slot. Kan de minister ons laten weten wat de resultaten zijn van de inzet van de nieuwe focusflitser, bijvoorbeeld na de eerste drie maanden van het gebruik? Het is fijn als hij dit kan toezeggen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

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

Dank u, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik probeer toch maar een lichtpuntje te zien in dit debat en dat is dat de minister aangeeft: misschien kan het wel, maar wat betreft de aparte categorie "zware e-bikes" zit het vol op de handhaving. Bij handhaving denk ik: waar een wil is, is een weg; dan maar met een weegschaal, want lijkt me niet ingewikkelder voor de politie dan met een rollerbank van €16.000. Kortom, collega Veltman en ik zullen daar met een motie toch weer aandacht voor vragen, omdat wij denken dat het wel kan. We zullen die richting graag aangeven en hopen op een meerderheid in de Kamer.

Over de roodkruisnegatie heb ik toch nog een vraag. Ik hoor dat we daaromtrent eigenlijk niets kunnen weten. We weten op dit moment niet in hoeverre dat het geval is, terwijl het wel een ernstig iets is. Ik wil de minister toch vragen of hij een poging wil doen om dat in kaart te brengen alsook de mogelijkheden om dat verder tegen te gaan.

Ik ben blij met de toezegging over de fietsverlichtinginnovatie. Ik hoor dat het stimuleren van afgevlakte trottoirbanden echt aan de lokale wegbeheerders is. Volgens mij kun je dat wel degelijk stimuleren, dus misschien kan de minister daar nog op reageren.

Tot slot de SWOV. In 2025 hebben we problemen daarmee via het amendement-Stoffer dat wij mede hebben ondertekend kunnen voorkomen. Mijn vraag is er natuurlijk juist op gericht om dat ook in de jaren erna te voorkomen. Zou de minister in ieder geval willen aangeven dat hij dat meeneemt in de uitwerking over het verdelen van de kaasschaaf, de ellende eigenlijk, die half april komt? We vragen hem om juist bij het verdelen van de ellende de verkeersveiligheidssubsidies te ontzien.

De **voorzitter**:

Dank. U heeft nog een interruptie van de heer De Hoop.

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

Ik sla toch een beetje aan op de best wel stevige woorden van de coalitiepartijen. Eerst zei mevrouw Veltman dat de minister zijn oren laat hangen naar de fatbikeproducenten. Ik vind dat echt heel harde en ook wel een klein beetje onterechte woorden, moet ik eerlijk zeggen. Ik sta niet altijd vooraan om deze minister te verdedigen, maar ik vind dat best wel stevige woorden. Ik hoorde de heer Olger van Dijk in het debat net ook het woord "onbestaanbaar" noemen. Ik vind dat ook wel een stevige kwalificatie, dus ik vraag me gewoon af wat het betekent. Als de minister de motie niet uitvoert en dat "onbestaanbaar" is, wat betekent dat dan voor NSC? Ik wil gewoon even voelen hoe zwaar die kwalificatie is, want ik interpreteer die woorden best wel stevig.

De **voorzitter**:

Een reactie van de heer Van Dijk.

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

Kijk, waar het om gaat, is dat een motie heel breed is aangenomen na een heel lang debat. Het gevoel dat ik met dat woord probeer uit te drukken en volgens mij net ook weer heb vertolkt, is dat je dan verwacht dat de minister al het mogelijke doet om wat in die motie gevraagd wordt, mogelijk te maken, links- of rechtsom. Wij vinden dat dat niet gebeurd is en daarom zijn we daarop teruggekomen. Wij hebben met het rapport in de hand een suggestie gedaan. Uiteindelijk heeft de minister toegegeven dat het wel degelijk mogelijk is om dit in regelgeving te vatten en dat hij vooral grote problemen verwacht bij de uitvoering en de handhaving. Ik ben er op zich wel blij mee dat hij dat toegaf. Dat is het lichtpuntje dat ik net benoemde. Wij zullen hier met de minister op doorgaan en er het gesprek over blijven aangaan.

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

Mijn fractie gaat een wegging maken over die motie, ook naar aanleiding van dit debat en het tweeminutendebat dat we nog zullen hebben. Ik vind woorden als "onbestaanbaar" heel stevig. Ik hoorde de heer Olger van Dijk ook al "onbestaanbaar" zeggen, toen het ging over 17% in verband met de luchtvaart. Dit is nu de tweede of misschien wel de derde keer dat ik dat van de heer Olger van Dijk van NSC, een coalitiepartij, heb gehoord in verband met een motie van zijn fractie die niet uitgevoerd is. Als dat een aantal keren voorkomt, wordt er dan op een gegeven moment een conclusie getrokken? Wordt er iets afgekeurd? Of is het gewoon het woord "onbestaanbaar" en gaan we volgende week weer verder? Ik wil dat gewoon even scherp hebben.

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

Er moet wel goed geciteerd worden. Toen was het het woord "onbegrijpelijk". Dat is toch net even anders, een andere kwalificatie. Ik vind het lastig te begrijpen, dus onbegrijpelijk, dat deze minister aangenomen moties van de Kamer naast zich neerlegt. We roepen deze minister daarom ter verantwoording. Dat hebben we in het luchtvaartdebat gedaan. Dat doen we vandaag ook hierover. Zo hoort dat ook in goede verhoudingen. Het hoort ook bij onze politieke wegging om daar een oordeel aan te geven. Wij hopen nu dat de minister wel degelijk alsnog in beweging wil komen, ook naar aanleiding van het tweeminutendebat. Dat gaan we zien met de feiten in de hand. Het is ook aan deze minister. Zo gaan wij ook over ons eigen oordeel.

De **voorzitter**:

Dan is er nog een interruptie van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Zonder het helemaal over te gaan doen: de heer Stoffer en ik zitten elkaar net hoofdschuddend aan te kijken. Een heilloze weg!? Het is allemaal uitgezocht, een- en andermaal. Deze coalitiepartijen hebben het over uitvoerbaarheid. De partij van de heer Van Dijk, NSC, zegt over asielwetten die naar de Kamer dreigen te komen: het moet wel een beetje uitvoerbaar zijn; wat heb je aan ineffectieve wetten? Nu breekt deze minister een lans voor uitvoerbaarheid en zegt hij dat het een beetje te managen moet zijn, omdat dit kabinet, deze coalitie, overigens ook nog eens minder ambtenaren wil, en dan gaat men gewoon botweg door. In de tussentijd gebeurt er niks, behalve de handhavingsinspanningen van de minister. We dronken een glas. We deden een plas. En alles bleef zoals het was. Ik vind dit echt een tenenkrommende bijdrage van de coalitie, met name van de heer Van Dijk zojuist.

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

Blijkbaar heeft de heer Grinwis niet heel goed geluisterd naar mijn bijdrage. Ik heb eerst duidelijk gemaakt dat het door NSC gekomen is dat er een aanvalsplan is gekomen en dat er beter wordt gehandhaafd. Tot slot is de conclusie: een heilloze weg in het rapport. Dat is een politiek oordeel. Dat is echter gekoppeld aan de vraag of fatbikes als een aparte voertuigcategorie kunnen worden gekenmerkt. Als u goed heeft geluisterd naar de inbreng van NSC, dan hebt u gehoord dat NSC heeft aangegeven dat het inderdaad ingewikkeld is en zegt: kies voor een aparte categorie "zware e-bikes". Dit rapport gaat niet over dat voorstel. Dat is een nieuw voorstel. Ik constateer vandaag dat de minister daar een beetje omheen gaat. Hij geeft wel toe dat je het inderdaad apart kun categoriseren. Wij hopen dat we deze Kamer ervan kunnen overtuigen dat dat een verstandig plan is. We doen echt op basis van het DTV-rapport een nieuw voorstel, waar dit rapport dus geen uitspraak over heeft gedaan.

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

Ook ik ben het met de collega's hier eens. Ik moet het helaas, zou ik bijna willen zeggen, in dit geval voor de minister opnemen. Twee dingen. Eén: veiligheid. Nergens is uit gebleken dat de fiets intrinsiek onveilig is. Dat is al reden om te zeggen: stop hiermee. Het tweede is handhaafbaarheid. Wat voor redenen heeft NSC nog meer nodig om dit niet te doen, om dit gewoon te stoppen? Kijk, meerdere partijen hebben onder de motie van de heer Van Dijk gestaan. Ze hebben wel meegetekend — vanwege onderbuikgevoelens of wat voor reden dan ook — maar komen daar nu op terug. Waarom blijft NSC doorzetten?

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we nog één reactie krijgen van de heer Van Dijk en dat we dan op een ander onderwerp gaan doorvragen of doorgaan naar de heer Heutink.

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

Ik doe het met liefde, voorzitter. Ik doe het met liefde, maar ook op feiten gebaseerd. Dat begint met het punt: welke kenmerken hebben een verkeersveiligheidsargument? Nou, dat zijn die twee punten: gewicht en koppel. U kunt dat lezen in het DTV-rapport. Iedereen kan dat lezen. De conclusie van NSC en de VVD is dat we op basis daarvan

een aparte categorie zware e-bikes kunnen identificeren. Dan moeten we inderdaad gaan kijken naar de handhaafbaarheid. Ik denk dat het kan op basis van gewicht. De minister denkt dat het lastig is. Hij heeft het niet uitgesloten en daar ben ik blij mee, dat zie ik als een opening. Daar gaan we verder het gesprek over aan.

De voorzitter:

Dan geef ik graag het woord aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor de antwoorden. Op zich ben ik duidelijk geweest; ik ga het niet herhalen. Ik wil het nog wel even over het volgende hebben.

Vlak voordat de eerste termijn van de minister tot een einde kwam, had hij het over de verzorgingsplaatsen. Er komt een pakket plannen of conceptplannen — ik weet niet meer precies hoe hij het noemde — dat hij dan zou voorleggen of laten zien aan de ANWB en aan Transport en Logistiek Nederland. Buiten die groep is er ook nog een hele hups aan kleine mkb'ers die ook concessiehouder zijn, bijvoorbeeld de VPR. Wil hij die plannen ook met hen bespreken om te zien hoe zij die plannen ervaren? Ik denk dat die kleine concessiehouders die een pomp hebben wel degelijk iets te zeggen zouden moeten hebben. Ik hoop dat de minister dat met ons deelt.

De voorzitter:

Dank. De heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording, die op veel punten helder was. Dat staat in schril contrast met met name de collega's Veltman en Olger van Dijk, die wat mij betreft na alles 83 keer gewisseld te hebben toch wel heel graag de kop in het zand steken. Ik vind het, om met drie g's te spreken, goedkope retoriek, gebrek aan realiteitszin en graag kiezen voor complexiteit, terwijl deze coalitie het ook met minder ambtenaren uitvoerbaar wil maken. De minister wil de Kamer niet bruuskeren en daarom zegt hij: ik ga de motie ontraden en als ie toch wordt aangenomen, ga ik 'ns kijken wat ik ermee kan doen. Dat is wat anders dan een opening bieden. Dat is meer gewoon de hoffelijkheid tussen minister en Kamer als de Kamer in weerwil van het oordeel van de minister een motie aanneemt. Dat is wat anders dan een opening bieden, maar oké; de wens is de vader der gedachte.

Mijn enige vraag in deze tweede termijn aan de minister is deze. De minister zegt: ik ga liever voor een helmnorm dan voor een helmplicht voor kinderen op een e-bike. Of dat dan op een fatbike of een andere e-bike is, zien we dan wel. Dat snap ik, dat ben ik met hem eens. Ik ben er ook totaal geen fan van, maar soms moeten we vanwege het welzijn van onze kinderen de tering naar de nering zetten. Wanneer is het voor de minister genoeg? Wanneer concludeert hij: "Die normstelling gaat toch te langzaam, ondanks veelbelovende voorbeelden in België; ik ga toch maar over op een plicht"? Over een jaar? Over twee jaar? Wat is de deadline voor de minister?

De voorzitter:

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

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dank. Ik moet eerlijk zeggen ... Kijk, ik had het liefst gehad dat er veel meer geld beschikbaar kwam voor verkeersveiligheid. Dat is er niet, daar kunnen we hier ook niet zo veel aan doen. Daarvoor moeten we bij Financiën zijn. Wie weet wat we daar de komende periode kunnen organiseren. Maar met de beantwoording van beide ministers ben ik best content, ook met de beantwoording van de minister van JenV, die echt laat zien: ik wil met de gemeentelijke boa's een en ander op gaan pakken. Wat dat betreft gaat het de goede richting op.

Over de fatbike hebben we veel gesproken. De minister heeft mij ervan overtuigd dat categorieën maken gewoon niet gaat werken, omdat men altijd weer op de randen gaat zitten. Kijk naar alle historie die er is. Wat mij betreft wordt er een goede weg ingezet. Ik zou zeggen: ook doorpakken. Dat lijkt mij de beste weg.

Dank.

De voorzitter:
De heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter. Ook ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Het is ons wel helder: het is een heilloze weg; laten we vooral de focus richten op waar we wel verschil kunnen maken. Tegen de heer Van Dijk zou ik nog willen zeggen: ga nooit op de tenen van je voorganger staan, maar op de schouders. Nieuw Sociaal Contract heeft absoluut geen patent op aanvalsplannen tegen de fatbike. Helaas praten we hier al jaren over en hebben we er als Kamer al meerdere moties over ingediend.

Ik ben er wat minder gerustgesteld over dat er in mei vergaande maatregelen komen. Eigenlijk zijn er maar vier echt effectief. De heer De Hoop had het al over van 50 naar 30. Een andere is om op 60/80-wegen het fietsverkeer hard te scheiden van het autoverkeer. En we hebben die helmplicht, vrijwillig of verplicht. Dat zijn de maatregelen waarvan we weten dat ze echt effectief zijn. Als we die niet gaan overwegen, vrees ik dat we er niet gaan komen. Denemarken is in 2001 begonnen met hun strategie. Bij onze strategie gaat het nog minstens twaalf jaar duren, voordat we dat social tipping point hebben van mensen die deze meer gaan gebruiken.

Ik vraag de minister om een toezegging. Als hij in mei komt met die maatregelen, zou hij dan het liefst van tevoren aan de SWOV willen vragen om door te rekenen wat ze gaan opleveren of wat de verwachte opbrengst is voor de verkeersveiligheid en met name natuurlijk voor het aantal slachtoffers? Zij kunnen dat goed doorrekenen. Ik ben daar wel heel benieuwd naar.

De voorzitter:
Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ik wil de minister ook bedanken voor zijn inzet voor verkeersveiligheid. Het is altijd jammer als je weinig geld te besteden hebt en moet werken aan zo'n belangrijk item. Hij zet in op een puntenrijbewijs, een alcoholslot en de focusflitser. Dat zijn mooie voorbeelden dat je toch iets kunt bewerkstelligen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Ik heb nog wel twijfels over de zware inzet op handhaving. Het zijn allemaal mooie plannen. Als je de minister hoort, moet het allemaal een stuk beter en veiliger worden. Als je die ideeën en maatregelen hoort, denk je: hoe kan het in vredesnaam zo zijn dat er toch heel andere beelden zijn in ziekenhuizen, waar heel veel slachtoffers binnenrollen, ook fatbikeslachtoffers? Maar goed, misschien moeten we toch eerst een halfjaar kijken of die handhavingsmaatregelen allemaal voldoende helpen.

Voor de rest ben ik blij met de beantwoording dat er 125 miljoen voor de N36 en 21 miljoen voor de N50 beschikbaar blijft. Misschien is er nog wat te verhapstukken om het door een ander wegontwerp toch veiliger te maken met wat minder geld. Ik zou het wel mooi vinden als we daar nog wat stappen kunnen zetten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Laat ik beginnen met een aantal positieve dingen. Mijn fractie is heel blij met de verbetering van de aanpak rijden onder invloed, waar de minister van JenV mee bezig is, vooral dat hij kijkt naar die rijontzeggingsen, en niet zozeer als strafverzwaring maar vooral als geschiktheidsverklaring. Ik denk dat dat een hele goede weg is. Mensen langer vastzetten, kunnen we wel willen, maar dan maken we het mevrouw Coenradie nog moeilijker; ik weet niet of we daar beter van worden.

De minister van IenW was best wel stevig over de fatbikes. Mijn fractie zal zich beraden op zijn beantwoording en nog goed nadenken over wat voor weging wij daar zelf maken. Ik hoorde dat hij net niet helemaal expliciet, maar wel impliciet zei: als er een Kamermeerderheid komt, ga ik die motie toch niet uitvoeren. Dat heb ik wel gehoord.

Voorzitter. Nog een aantal kritiekpunten, ook richting de coalitiepartijen. Ik vond de woorden vandaag wel heel erg stevig. Ik weet niet of dat wat zegt over de onderlinge omgangsvormen, maar ik vond het niet terecht dat men sprak over de oren laten hangen naar de fatbike-industrie, of het woord "onbestaanbaar". Ik vond de uithaal van de PVV naar de minister van JenV ook buitenproportioneel.

Ik kan niet anders dan concluderen dat dat voor een deel is om te verbloemen dat de echte aanpak er nog niet is. Die is in feite toch om de infrastructuur op orde te brengen, maar daar is te weinig geld voor. De coalitie heeft te weinig geld uitgetrokken voor de weginrichting van 50 km/u naar 30 km/u. Dan vraag ik mij wel af hoe serieus men deze problemen wil aanpakken. Als je dat echt wil, moet je bij de volgende begroting, en nu ook bij de Voorjaarsnota, nadenken over meer geld voor die goede infrastructuur, om Nederland veilig te houden.

De voorzitter:

Dank u. Dan geef ik het woord tot slot aan de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank. Een heilloze weg is een weg zonder goddelijke zegen. Volgens mij is

dat een heel slimme term om in ieder geval de christelijke partijen aan je zijde te krijgen. Dat is dus een tip voor een volgende keer voor de ambtenaren. Schrijf die maar op. Maar inderdaad, ook in mijn ogen is het een heilloze weg. Ik heb nog steeds niet gehoord waarom die fiets zorgt voor onveiligheid. Ik hoorde eerder waarom hij zorgt voor veiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de bredere banden of de handhaafbaarheid. Volgens mij is het gewoon heel duidelijk. Wat ik zou willen voorkomen, en daar gaan wij ons op beraden, is dat we in deze discussie blijven hangen met z'n allen, waardoor we niet focussen op de 99% van de andere gevallen, namelijk alle ongevallen en alle verkeersonveiligheid die bestaat. Ik wil voorkomen dat we nu slechts op dit kleine deel focussen, waardoor we de echte verkeersveiligheid gewoon vergeten. Ik zou de Kamerleden toch ook willen vragen om gewoon naar de experts en de deskundigen te luisteren. Laten we dit hoofdstuk afsluiten, wat mij betreft.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan kijk ik naar de kant van de minister. U heeft een beperkt aantal vragen en een beperkt aantal verzoeken om toezeggingen gekregen. Zou u daarop kunnen reageren? De minister.

Minister Madlener:

Ja, voorzitter, dat kan ik zeker. Ik begin graag bij de leden van VVD en NSC. Zij hadden het over het verhaal van een jongen van 15 op school, die zegt: ik rij 50 km/u op mijn fatbike en ze kunnen me niks maken. Daarbij wil ik toch zeggen dat het in het voorstel van NSC en VVD slechts om een helmplicht voor die jongen ging. In mijn voorstel gaat het over handhaving. Dat gaat over het beboeten van die jongen, omdat zijn fiets veel te hard gaat. Als hij het twee keer doet, is hij zijn fiets kwijt. Dat is iets steviger dan alleen zeggen: jij moet een helmje dragen. Ik vind het dus ook onterecht om dit voorbeeld op deze manier te noemen.

Dan kom ik bij de vraag van de VVD.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Het voorbeeld dat ik noemde ging natuurlijk over wat je ziet en wat de mensen ervaren op straat, of zo'n jongen nou 13, 14, 15 of 16 is. Volgens mij heeft de minister dat ook gezien en erkend en heeft hij ook zijn best gedaan om daar iets aan te kunnen doen; dat is in ieder geval wat hij zegt. Daarover constateer ik en constateren wij dat wij daar toch nog andere mogelijkheden zien. Dat wil ik vooropgesteld hebben. Ik wil graag ook even iets anders rechtzetten. Ik zou hier gezegd hebben: oren laten hangen naar fabrikanten. Ik heb gezegd: oren laten hangen naar fabrikanten die de mazen van de wet zoeken. We moeten dus juist optreden tegen die fabrikanten die denken dat ze het wel weer fiksen.

De voorzitter:

Goed, we gaan door.

Minister Madlener:

De focusflitser heeft de VVD zeer belangrijk genoemd. Er zijn 40 stuks aangeschaft, dus ik verwacht daar ook veel van. Dus ja, die focusflitser is echt een belangrijk nieuw element in onze handhaving. Ik ben het met de VVD eens dat dat een forse stap is.

Dan vroeg NSC om roodkruisnegatie bij te houden. Ja, ik vind het ook moeilijk om te zeggen: we weten niet of het nou toeneemt of afneemt. Ik vind het een heel ernstig vergrijp. We zien ook weer een toename van het aantal aanrijdingen met wegingspecteurs. Ik wil dus zeker serieus toezeggen dat we kijken naar extra maatregelen tegen het negeren van rode kruizen en dat we ook gaan kijken of het nou toeneemt of niet. Het is een zeer ernstig vergrijp, en wat dat betreft wil ik ook de pakkans verhogen, want dat kan zo niet. Daar ben ik het mee eens.

Dan de heer Van Dijk over de trottoirbanden. Die willen we natuurlijk stimuleren. We vragen de wegbeheerders dus ook een aanvraag te doen in de derde tranche van de investeringsimpuls. Dan kunnen we hieraan zelfs voor de helft meebetalen. Het is al geadviseerd in de richtlijn van het CROW als veilige weginrichting, dus in die zin is het niet onbekend.

Dan de SWOV. Kan de minister aangeven of er bij de subsidie vanuit IenW geen kaasschaaf wordt gehanteerd? Bij de Voorjaarsnota komt er een reactie op de motie. De SWOV is voor dit jaar in ieder geval gered met extra geld. We zullen de Voorjaarsnota moeten afwachten. Dan weten we hoe dat er verder uit gaat zien.

Dan de verzorgingsplaatsen. Daar begon de heer Heutink van de PVV over. Dat is een belangrijk onderwerp. We hadden tijdelijk een stop op de elektrificering bij bestaande tankstations. Ik heb die helaas nog één jaar moeten verlengen, omdat het precieze beleid nog niet gereed was. Ik heb wel beloofd, ook aan de tankstationhouders, waar ik veelvuldig mee spreek, om echt zo snel mogelijk met beleid te komen. Dat gaat zowel over de veiligheid als over de marketing en de investeringen van de bestaande tankstationhouders. We proberen met iedereen rekening te houden. Ik doe daar m'n best voor. We houden dus ook rekening met de consument, want daar doen we het uiteindelijk voor. We willen zorgen voor goede verzorgingsplaatsen, waar we kunnen opladen en onszelf kunnen verzorgen. Ook voor de truckchauffeurs is dit heel belangrijk. Op korte termijn kom ik dus met nieuw beleid.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat begrijp ik, maar mijn vraag was of de minister niet vergeet dat er ook nog andere belangenorganisaties zijn, zoals de VPR. Ik vraag aan hem of hij die ook zou willen betrekken bij het uitwerken van de plannen. Natuurlijk moet hij ook de Kamer niet vergeten. We hebben hier ook allemaal ideeën over hoe wij dit voor ons zien. Ik zou dus vooral die hand willen uitsteken naar de minister, zo van: laten we nou samen kijken hoe we dit het beste kunnen vormgeven, maar vergeet ook zeker niet de kleine brancheorganisaties.

Minister **Madlener**:

Absoluut. Toen ik net de twee andere partijen noemde, was het niet de bedoeling dat ik andere niet zou noemen. Het is absoluut belangrijk dat alle belanghebbenden hier aan tafel zitten. Ik heb ze ook allemaal uitgenodigd om hierover te praten. Daar zal ik zeker mee doorgaan, want er staan hele grote belangen op het spel voor bijvoorbeeld individuele pomphouders en consumenten. Ik wil dus echt met heel goed beleid komen

om die grote aanbestedingen die eraan zitten te komen over een paar jaar, echt goed te doen, zodat we ook de elektrificering van de vrachtwagensector snel en goed kunnen uitrollen. Dus ik ga hier zeker met alle belanghebbenden mee aan de slag.

Dan de heer Grinwis ...

De voorzitter:

Een moment, een moment. Er is een interruptie van de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Ik wil de minister daarover nog één ding meegeven. Ik heb er alle vertrouwen in, maar toch. De minister geeft aan dat hij ook het belang van de consument wil meenemen. Dan is vaak de ACM-invalshoek: de consument heeft er belang bij dat er op zo'n verzorgingsplaats twee shops zijn, want dan kan hij kiezen. Maar verkeersveiligheid is ook in het belang van de consument. Die heeft er ook heel erg veel belang bij dat hij niet van z'n sokken gereden wordt terwijl hij van de ene naar de andere shop loopt terwijl allerlei soorten verkeer de verzorgingsplaats op komt. Kan de minister dat belang ook even goed meenemen?

Minister Madlener:

Dat is absoluut een terechte opmerking. Ik heb de ACM al gevraagd om bij de aanbestedingen mee te kijken naar wat voor de consumenten de goede mix van ondernemers is. Moeten er wel of niet meerdere shops komen? Moeten er wel of niet meerdere aanbieders zijn? Die vragen zullen we allemaal moeten beantwoorden. De ACM zit aan tafel en komt met advies. IenW heeft natuurlijk zelf ook kijk op de verkeersveiligheid en de inrichting. Dit is bij ons absoluut bekend. Er moet een goede inrichting zijn. Maar ik zal hier absoluut scherp op letten. Bedankt voor de aanmoediging.

Dan de heer Grinwis over de helmnorm en de helmplicht. Denemarken heeft er lang over gedaan. De heer Grinwis zegt dus eigenlijk: laten wij het wat sneller doen dan Denemarken. Althans, als ik hem goed heb begrepen. We proberen het op dit moment op basis van vrijwilligheid. Een plicht, zeker voor jonge mensen of kinderen onder de 18, zou wel uitvoerbaar zijn. We gaan kijken wat we kunnen bereiken. We gaan dit voorjaar beginnen met een campagne. Die is niet alleen gericht op ouderen, maar ook op kinderen.

De voorzitter:

Kort graag. De heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Daar ben ik het mee eens en ik snap de minister, maar de vraag was: hoelang geeft de minister het? Wanneer is het punt aangebroken dat je evalueert en zegt "het heeft genoeg gedaan; er zit een ontwikkeling in" of "nee, we moeten misschien toch bij een norm die uit samenleving komt, als overheid een handje helpen met een plicht"? Wanneer is het moment aangebroken dat je die conclusie kunt gaan trekken?

Minister Madlener:

Dat is een goede vraag. Je zou ook kunnen zeggen: het kantelpunt is wat de Tweede Kamer en de maatschappij ervan vinden. De Tweede Kamer is, als het goed is, de afspiegeling van de maatschappij. Dit gesprek toont al aan welke kant we opgaan. We

willen naar een helmnorm. Ik ben zelf nog niet toe aan een plicht, maar ik kan op dit moment nog niet zeggen hoelang dat nog gaat duren. Het hangt er ook vanaf wat je ziet. Ik zie nu dat meer ouderen een helm dragen. Althans, ik denk dat te zien. Ik denk dat de SWOV daar ook op zal letten en mee zal kijken. Maar als blijkt dat dat absoluut niet gebeurt en mensen die helm weer af gaan zetten, dan moeten we misschien nadenken over hoe we verdergaan. Ik denk dat een campagne ook veel doet, zeker voor ouderen, die het risico soms onderschatten. Ik verwacht daar wel iets van.

De heer Krul (CDA):

Ik zal de vraag van de heer Grinwis nog even concreet maken. We hebben in oktober de "Strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm" gehad. Daarin staat dat we nu op 4% zitten en dat we nog tien jaar nodig hebben om op 25% te komen. Die strategie loopt dus voor tien jaar. De concrete vraag is: kijken we onderweg wel ergens of we dat halen? Misschien moet ik daar een motie over indienen. Want als we het doel van 25% vrijwillig helmgebruik niet halen, dan laat de literatuur zien dat het ook geen norm wordt. Daar heb je immers 25% voor nodig. We zullen dus wel ergens moeten kunnen ingrijpen.

Minister Madlener:

We monitoren het helmgebruik in Nederland. We krijgen in oktober weer een nieuw cijfer en dan kunnen we zien of we op de goede weg zijn of niet. Het is aan uw Kamer om daar dan conclusies uit te trekken.

De voorzitter:

Gaat u door.

Minister Madlener:

Het lid Pierik vroeg naar de N36 en de N50. Bedankt voor de steun en voor het uitspreken van het vertrouwen dat u heeft in dat we daar goed mee bezig zijn en het geld goed besteden. We gaan kijken wat we kunnen doen om de rijbaanscheiding zo snel mogelijk in orde te brengen op een zo groot mogelijk traject. Maar goed, we moeten het doen met de middelen die we hebben. Ik ga onderzoeken of een iets andere inrichting wellicht meer soelaas biedt. Ik geloof dat je dat in Rijkswaterstaattermen "het verleggen van de scope" noemt. Dat hoort u nog.

Er werd nog gevraagd naar de effectieve maatregelen en de SWOV. Het ging over de meimaatregelen. Dit was een vraag van de heer Krul. De maatregelen uit het trendbrekertraject zijn doorgerekend door de SWOV. Een doorgerekende effectieve maatregel is onder andere het alcoholslot. Het puntenrijbewijs komt daar nu bij. Ik ga de SWOV vragen of ze het effect daarvan kan doorrekenen, maar dat kost vaak wel iets meer tijd. Ik denk niet dat we zoiets al in mei kunnen krijgen van de SWOV, maar ik ga ze wel vragen om alle maatregelen die we met elkaar besproken hebben ... Het is best wel een pakket, met daarin een nieuwe flitser, het puntenrijbewijs en de boa's, die gaan handhaven. Het is niet niks. Ik heb hier vele vergaderingen meegemaakt waarin we met minder concrete zaken bezig waren, dus in die zin ben ik tevreden. Maar ik zal de SWOV vragen om daar een lijstje van te maken en ik zal ze ook vragen of ze kunnen kijken naar de effectiviteit van die maatregelen.

De voorzitter:

Dank voor uw beantwoording, minister. Er is nog een vervolgvraag van mevrouw

Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, ik heb nog een kleine vraag. Aan het begin van uw tweede termijn hadden we het over de focusflitsers. Ik vroeg of u kunt toezeggen om de resultaten met de Kamer te delen, bijvoorbeeld na drie maanden.

Minister **Madlener**:

Ik ben zelf ook erg benieuwd naar hoe die gaan werken. Ik denk dat als veel Nederlanders hebben gezien dat ze worden geflitst met de telefoon in de hand, ze dat wel uit hun hoofd zullen laten, zeker gezien de boetes die erop staan. Ik verwacht hier dus veel van. Ik ga hier samen met u naar kijken. Hopelijk zien we over drie maanden dat dit resultaat oplevert. Het antwoord is dus ja.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond of er nog hele dringende interrupties gewenst zijn. Dat is niet het geval. Dan stel ik voor dat we overgaan naar de controle van de toezeggingen. Het lid Veltman vraagt een tweeminutendeбат aan. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de volgende toezeggingen gedaan.

- De minister van IenW gaat in overleg met het ministerie van JenV over het intensiveren van handhaving en markttoezicht op fatbikes en informeert de Kamer hierover, waarbij ook wordt ingegaan op de capaciteit die hiervoor nodig is en hoe meetbare resultaten kunnen worden behaald; dat was een toezegging aan de heer Pierik.

Klopt dit? Dat is het geval. Dan gaan we door.

- De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de uitkomst van gesprekken met de RAI Vereniging over de mogelijkheid van het instellen van een Nederlands keurmerk voor fatbikes; dat was een toezegging aan het lid Van Dijk.

Klopt dit? Dat is het geval.

- De minister van IenW stuurt de Kamer voor de zomer een brief over de resultaten van de inzet van verkeersboa's; dat was een toezegging aan het lid Stoffer.

Is dat juist? Dat is juist.

- De Kamer wordt door de minister van IenW geïnformeerd over de innovaties op het gebied van fietsverlichting die de veiligheid kunnen verbeteren; dat was een toezegging aan het lid Van Dijk.

Klopt dat? Dat klopt.

- De minister van IenW zal de Kamer na drie maanden gebruik van de focusflitsers informeren over de resultaten van de inzet van de focusflitsers; dat was een toezegging aan het lid Veltman.

Is dat correct? Dat is correct.

- De minister van IenW informeert de Kamer in mei over de verregaande maatregelen en zal daarvoor SWOV vragen om de te verwachten opbrengst voor de verkeersveiligheid van de maatregelen, waaronder het puntenrijbewijs, door te rekenen.

Dat waren de toezeggingen. Ik geef het woord nog even aan de heer Van Dijk.

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

In de tweede termijn heb ik toch echt een toezegging van de minister gehoord om de roodkruisnegatie in kaart te brengen en ook om te kijken of er nog meer maatregelen mogelijk zijn, want dit is een groot probleem. Het zou mij een lief ding waard zijn als de minister dit herkent.

De **voorzitter**:

Als de minister de toezegging even herhaalt, schrijven wij die op. Wat is de toezegging volgens de minister?

Minister **Madlener**:

We gaan de roodkruisnegatie in beeld brengen en we gaan maatregelen bekijken die we kunnen nemen om die tegen te gaan. Dat komt dit jaar nog.

De **voorzitter**:

Dan sluit ik bij dezen het commissiedebat. Het duurde iets langer dan gepland, maar we hebben de zaken goed doorgesproken met elkaar. Dat is ook wat waard. Wel thuis allemaal.

Sluiting 21.51 uur.