

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 4 februari 2026 overleg gevoerd met de heer Van Oosten, minister van Justitie en Veiligheid, en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2025 inzake beleidsdoorlichting HXII artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid 2016-2022 (32861, nr. 88);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 oktober 2025 inzake CBR-rapportage examenafname derde kwartaal 2025 (29398, nr. 1190);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 oktober 2025 inzake modernisering wegenverkeersregelgeving (29398, nr. 1189);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 oktober 2025 inzake verschillen tussen elektrische fietsen en auto's met interpretatie van de Machinerichtlijn (29398, nr. 1187);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 oktober 2025 inzake beantwoording vragen commissie over de beleidsdoorlichting HXII artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid 2016-2022 (Kamerstuk 32861, nr. 88) (32861, nr. 89);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2025 inzake stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2025 (29398, nr. 1192);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 december 2025 inzake verkeersveiligheidsaanpak elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen december 2025 (29398, nr. 1193);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 december 2025 inzake het ZonMw-programma Fietsveiligheid Voorop (29398, nr. 1194);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2025 inzake nieuw beleid gehandicaptervoertuigen (29398, nr. 1195);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 oktober 2025 inzake weergave goedkeuringsproces en -criteria van toegelaten e-step en mogelijkheden voor een moratorium op het toelaten van nieuwe typen e-steps (29398, nr. 1188);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 januari 2026 inzake voortgang Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata en Europese wetgeving (31305, nr. 529);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2025 inzake samenwerkingsafspraken markttoezicht en handhaving fatbikes (29398, nr. 1197);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 december 2025 inzake reactie op de motie van de leden Heutink en Vedder over**

- inzetten op een vorm van toetsing op kennis van de Nederlandse verkeersregels in de rijbewijsregeling voor expats (Kamerstuk 29398, nr. 1117) (29398, nr. 1196);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 januari 2026 inzake CBR-rapportage examenafname vierde kwartaal 2025 (29398, nr. 1198);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 januari 2026 inzake resultaten onderzoek leeftijdsgebonden helmplicht (29398, nr. 1199).

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

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

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

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

Voorzitter: Peter de Groot

Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: El Abassi, Van Asten, Van Duijvenvoorde, Goudzwaard, Peter de Groot, De Hoop, Jumelet en Stoffer,

en de heer Van Oosten, minister van Justitie en Veiligheid, en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.11 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, een hele goede middag. Welkom bij dit commissiedebat over verkeersveiligheid. Ik wil allereerst mijn dank uitspreken aan de mensen op de publieke tribune, maar ook aan de beide ministers en de ambtelijke ondersteuning voor hun geduld. Wij hadden als volksvertegenwoordigers nog een klusje te doen. Wij moesten stemmen in de plenaire zaal. Dat hebben wij net afgerond en daardoor kunnen wij nu door met dit commissiedebat. Ik wil iedereen die op de publieke tribune aanwezig is hartelijk welkom heten en uiteraard ook de mensen die dit op afstand volgen. Een warm welkom aan de beide ministers en de ambtelijke ondersteuning.

We gaan beginnen met de eerste termijn aan de zijde van de Kamer. De spreektijd is vijf minuten. Ik zou willen voorstellen om vier interrupties toe te staan. Ik zou graag als eerste het woord willen geven, als hij zover is, aan de heer Stoffer van de SGP. Gaat uw gang.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. De prognoses zien er niet best uit: richting 2040 10% meer verkeersdoden en 20% meer zwaargewonde verkeersslachtoffers. Dit mogen we niet

laten gebeuren. De SGP staat voor bescherming van het leven, ook op de weg. Het nieuwe coalitieakkoord investeert, voor zover ik het nu kan overzien, niet in verkeersveiligheid. Dat betekent dat de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid voor gemeenten en provincies doodbloedt. De coalitiepartijen doen er mijns inziens goed aan om dit nog eens te heroverwegen. De SWOV benadrukt steeds weer dat investeringen in bijvoorbeeld veilige fietsinfrastructuur zich dubbel en dwars terugbetalen. De minister zou concrete, meetbare doelstellingen opstellen, gericht op grote verkeersveiligheidsrisico's, in eerste instantie dit najaar, maar dat is nu medio 2026 geworden. Een jaar duurt lang. Ik zou graag de toezegging willen hebben dat deze doelstellingen voor het meireces vastgesteld worden.

Voorzitter. Bij de recente debatten hebben we gesproken over de N50-projecten. Zojuist is een mooie motie aangenomen, maar het gaat wel over de ietwat langere termijn. Mijn vraag is: kunnen er voor de korte termijn nog meer matrixborden met een filedetectiesysteem geplaatst worden?

Dan de fatbikes. De aanpak van illegale fatbikes moet aangescherpt worden. De politie voelt zich geremd door onduidelijkheid in de Wegenverkeerswet. Het moet glashelder zijn dat e-bikes in geen enkel opzicht de mogelijkheid mogen bieden voor trapondersteuning bij een snelheid van 25 kilometer per uur of hoger, dus ook niet als optie. Die duidelijkheid is er nu niet. In een fatbikecomputer kunnen een paar standen staan: 25 kilometer per uur of harder. Bij een controle kan de fatbike met een druk op de knop naar de legale stand schakelen. Geeft de rollerbank groen licht, dan heeft een blik in de computer geen zin meer. Ik zou af willen van de discussie en onduidelijkheid over de interpretatie van de wet. Mijn vraag is: gaat de verkeersminister de wet zo aanpassen dat een e-bike de optie van harder dan 25 kilometer per uur niet alleen niet mag gebruiken, maar sowieso niet mag hebben?

Er worden nog te veel illegale fatbikes aangeboden. Toezichthouders gaan samenwerken, maar hoe wordt de aanpak daadwerkelijk geïntensiveerd? Hoe pakt de Douane zijn rol om illegale Chinese fatbikes al bij binnenkomst op te sporen? De NVWA en de ILT richten zich op de zichtbare reguliere verkoopkanalen, maar de meeste illegale fatbikes worden verhandeld via onlineplatformen en private handel. Mijn vraag is: hoe gaan de bewindslieden ervoor zorgen dat toezichthouders ook deze handelsstromen aanpakken en de bevoegdheden hiervoor krijgen?

Voorzitter. Dan de boa's. De SGP wil de bevoegdheid voor boa's om te handhaven op snelheidsovertredingen in woonwijken. De justitieminister verwees eerder naar de komende herziening van het boa-stelsel. Dat ligt inmiddels op tafel, maar zonder dit voorstel. Mijn vraag is: gaat het kabinet ervoor zorgen dat boa's snelheidsovertredingen in woonwijken kunnen beboeten?

De SGP wil ook vaart maken met het alcoholslot. Drankrijders zorgen immers jaarlijks voor tientallen slachtoffers. Er komt een impactanalyse, maar ik lees dat in de eerste helft van 2026 de verkenning afgerond zal worden met de opmerking dat er op dit moment geen financiële dekking beschikbaar is. Laat ik het maar gewoon zeggen: ik vrees voor onnodige vertraging. Mijn vraag is: kunnen de bewindslieden toezeggen dat de verkenning ruim voor de zomer afgerond wordt met het oog op een financiële reservering in de begroting voor 2027?

Het aantal alcohol- en drugscontroles moet omhoog. Het is goed dat de minister in het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie hierop heeft aangedrongen. Mijn motie op dit punt vroeg ook om de Kamer jaarlijks te informeren over het aantal controles, het aantal gecontroleerde automobilisten en het aantal staandehoudingen en processen-verbaal. De minister heeft de Kamer geïnformeerd over het aantal controles in 2024 en geeft aan dat het aantal afgenomen testen en het aantal staandehoudingen niet structureel worden geregistreerd. Maar daarmee beschouw ik onze motie niet als afgedaan, zeg ik daarbij. Mijn vraag is: gaat de minister ons elk jaar, bijvoorbeeld in de begroting, informeren over het aantal controles en testen? Daarbij heb ik de vraag: hoe gaat de minister ervoor zorgen dat het aantal testen en staandehoudingen beter wordt geregistreerd?

Helaas veroorzaken drank- en drugsrijders al dan niet dodelijke verkeersongevallen. Mijn vraag hierover is de volgende. Na zo'n ongeval wordt het rijbewijs ingenomen tot de zaak voor de rechter is geweest. Maar als dat langer dan zes maanden duurt, krijgt de drankrijder zijn rijbewijs weer terug voordat de rechter zich heeft uitgesproken. Dat is onbevredigend. Kan ervoor gezorgd worden dat het rijbewijs ingetrokken blijft tot de zaak bij de rechter is geweest?

Zo gemakkelijk als een drankrijder zijn rijbewijs weer terugkrijgt, zo moeilijk is het voor leerlingen met faalangst of autisme om het te halen. Het is goed dat de tussentijdse toets in enkele provincies weer wordt ingevoerd. Mijn vraag is: wil de verkeersminister ervoor zorgen dat deze leerlingen overal weer gebruik kunnen maken van de tussentijdse toets? Juist zij zijn er namelijk enorm mee geholpen.

Ik heb ook nog een vraag naar aanleiding van de herziene rijbewijsrichtlijn. De richtlijn biedt de mogelijkheid om bij zware elektrische bestelbussen met een aanhangwagen te volstaan met een BE-rijbewijs en aanvullende training. Mijn vraag is: wil de minister dit overnemen in onze regelgeving, inclusief bijbehorende erkenningsregeling voor deze training?

Voorzitter. Ik zie dat ik door mijn tijd ben, dus ik stop ermee. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, meneer Stoffer. Dat heeft u netjes gedaan, zou ik zeggen. U bent twee seconden over uw tijd heen. Dat is heel netjes. Dank voor uw bijdrage. Meneer Van Asten namens D66, gaat uw gang.

De heer Van Asten (D66):

Zonder klokje ga ik dat ook proberen te doen.

Voorzitter. Verkeersveiligheid gaat over mensen, over ouders die 's ochtends hun kind naar school brengen, over fietsers die na hun werk veilig thuis willen komen, en over slachtoffers en nabestaanden voor wie één moment in het verkeer een leven lang doorwerkt. D66 staat voor een duidelijke ambitie: nul verkeersslachtoffers. Dat is geen slogan, maar een opdracht. Die begint bij weten waar het misgaat. Een belangrijke stap in de goede richting betreft de actuele en volledige informatievoorziening; daar had ik tijdens de begrotingsbehandeling ook een debat over met de minister. Ik zou daar tijdens dit commissiedebat op terugkomen, dus bij dezen.

We moeten scherp zien waar het structureel fout gaat, waarom het fout gaat en welke maatregelen het verschil kunnen maken. Het is goed dat de SWOV inzicht biedt in de cijfers van ernstige verkeersongevallen, maar we moeten eerlijk zijn over wat we niet zien. De cijfers die worden gebruikt zijn gebaseerd op zwaar letsel met een hoge MAIS-indicatie. Dat levert 15.959 verkeersgewonden op. Tegelijkertijd belanden per jaar ruim 76.000 mensen op de spoedeisende hulp door een verkeersongeval. Dat verschil is geen statistisch detail. Het betekent dat tienduizenden slachtoffers buiten beeld blijven, terwijl daar juist waardevolle lessen liggen om ongevallen te voorkomen: hoe zijn deze mensen op de eerste hulp beland? Kwam dat door eigen gedrag, door de inrichting of door gedrag van anderen? Inzicht is noodzakelijk om de juiste maatregelen te kunnen nemen. Preventie mag geen blinde vlek zijn.

Voorzitter. Gegevens van VeiligheidNL, die cruciaal zijn voor inzicht in letsel en andere oorzaken, zijn momenteel niet koppelbaar aan andere verkeersveiligheidsdata. Dat heeft te maken met de Wet op de geneeskundige behandelingsovereenkomst, waarin preventie niet expliciet is benoemd. Mijn vraag is: is de minister bereid te onderzoeken hoe deze wet kan worden uitgelegd of aangepast, zodat preventie wél expliciet wordt meegenomen?

Zonder goede data blijven we achter de feiten aanlopen. Die veilige en goede data moeten we zien te borgen. Ik begrijp dat de financiering van VeiligheidNL geen structureel onderdeel is, maar het is ook niet de wereld, als we kijken naar de bedragen die jaarlijks in de lenW-begroting omgaan. Er is dus geld nodig zodat zij hun werk kunnen voortzetten. Ik zou graag horen dat dit echt gaat plaatsvinden en dat er geen gat in de data ontstaat, want zonder data kunnen we echt niet sturen.

Voorzitter. Collega Stoffer heeft het net gehad over de bevoegdheden van de boa's. Korthedshalve sluit ik mij daarbij aan.

Ik wil aandacht vragen voor wat de Hersenstichting voor de commissie heeft toegelicht, namelijk vermoeidheid in het verkeer. Dat is een steeds groter wordend probleem, terwijl er steeds minder aandacht voor is. Wegglijden achter het stuur na een drukke dag kan tot groot gevaar leiden. Mijn vraag is: worden hier momenteel extra campagnes voor gevoerd of staan die op de planning en is er ruimte om dit weer op te pakken?

Tot slot wil ik het hebben over fietsstraten. De SWOV heeft enkele zeer lezenswaardige onderzoeken uitgevoerd sinds 2021. Elke keer wordt het onderzoek verder doorgezet. Ook in 2025 is er onderzoek gedaan, maar de uitkomst daarvan is nog niet bekend. Alle onderzoeken ten spijt is de meest simpele maatregel voor de veiligheid van de meest kwetsbare categorie weggebruikers, de fietser, nog niet aangepast: een simpel inhaalverbod voor automobilisten op fietsstraten. Dat is bij onze zuiderburen jaren geleden al ingevoerd. Is de minister hier in de afgelopen jaren eigenlijk ook mee aan de slag gegaan? Indien dat het geval is, wanneer kunnen we daar dan informatie over verwachten? Als dat niet het geval is, ben ik eigenlijk ook benieuwd waarom niet. Ik zal dan aan de opvolger van de minister vragen om het zo snel mogelijk door te zetten. Hiermee besluit ik het gedeelte over data en de fietsstraten.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Ik heb een vraag aan de heer Van Asten over de fatbike. Ik zag dat de nieuwe coalitie op pagina 61 bijna een volledige pagina heeft gewijd aan de fatbike en aan hoe zij dat voor zich zien. Ik vond het toch wel enigszins opmerkelijk dat deze coalitie nu toch vasthoudt aan een aparte categorie, terwijl de hele Kamer daar destijds een best stevige rol in heeft gehad. Het ministerie heeft ook vaak gezegd dat dat gewoon niet lukt. Toch is er dit jaar eigenlijk best wel een stevige aanpak wat betreft handhaving. Mijn fractie is daar wel blij mee. Deze coalitie kiest er nu toch voor om de fatbike in een aparte categorie te plaatsen en daarmee niet helemaal door te gaan op de lijn van het huidige kabinet. Kan de heer Van Asten dat nog wat meer toelichten? Hoe denkt hij dat die aparte categorie wel kan? En wat voegt dat toe aan wat het kabinet op dit moment doet?

De heer **Van Asten** (D66):

Was het maar een hele pagina, dan hadden we daar wellicht meer over geweten. Dat is natuurlijk een kleine overdrijving van de heer De Hoop, denk ik. Volgens mij moet je het ene doen en het andere niet laten. Ik noem een goede controle op de import van illegale voertuigen en de controle op straat door de politie en wellicht door de boa's. Ook kunnen we tegelijkertijd kijken of deze categorie niet structureel kan worden aangepast met maatregelen. Daar zijn wellicht wel verschillende oplossingen voor te bedenken.

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

Het is in ieder geval helder hoe D66 daarin staat. Ik hoop dat we de problematiek met de fatbike oplossen en dat we tegelijkertijd niet ook een nieuw probleem creëren, namelijk het probleem van de e-steps. Daar wilde ik nu naartoe. Mijn fractie maakt zich grote zorgen over hoe die e-steps toch vrij makkelijk toegelaten worden op de weg in Nederland. Is dat niet iets waarvan ook D66 zegt dat de toegang van die e-steps op onze wegen meer moet worden tegenhouden om de verkeersveiligheid op orde te houden? Ik kan me toch voorstellen dat de heer Van Asten, zeker met zijn ervaring in grote steden als Den Haag, daar ook wel zorgen over heeft.

De heer **Van Asten** (D66):

De heer De Hoop raakt voor mij als oud-mobiliteitswethouder van de gemeente Den Haag gelijk een gevoelig plekje. In die rol was ik, en het college en de raad met mij, nooit voorstander van de e-steps, niet in een deelcategorie of anderszins, en van de onveiligheid die dat met zich meebrengt. Ik zou daar geen voorstander van zijn. Ik begrijp dat er nu één type e-step daadwerkelijk geregistreerd is. Ik denk dat het bij de gemeentes ligt om te bepalen of daar wel of niet een deelsysteem voor komt. Ik wil daar zeker dieper op ingaan als we het LEV-kader bespreken, zeker ook wat betreft de veiligheid.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik spreek de heer Van Asten ook even aan als oud-wethouder. Ik ben deeltijdinwoner van Den Haag. Ik zie dat er de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in de infrastructuur in Den Haag. Als ik nu kijk naar het coalitieakkoord, dan denk ik dat dat op landelijk niveau misschien iets meer had kunnen zijn. Daar kom ik nog over te spreken, want we hebben het nu specifiek over verkeersveiligheid. Ik maakte net in mijn eigen bijdrage de opmerking dat de investeringsimpuls in verkeersveiligheid voor gemeentes en provincies doodbloedt, als ik dit coalitieakkoord zo lees. Ik heb daar een paar vragen over. Een: is dat ook de inschatting van de heer Van Asten? Twee: doet hem dat pijn als voormalig

wethouder, omdat hij dit natuurlijk ook in zijn portefeuille had en hij zich daar toen ook mee bezig heeft gehouden? Drie. Als mijn waarnemingen kloppen, zouden we dan de komende periode met elkaar eens kunnen kijken of we hier toch iets aan zouden kunnen doen?

De voorzitter:

Ik zou bijna willen zeggen dat de heer Stoffer een Grinwisje doet. Dit zijn meerdere interrupties in één interrupties. Kijk eens aan, ik mag 'm van de heer Stoffer voor twee tellen. Dat is toch een mooi aanbod. Ik zou dat ook graag willen doen. De heer Van Asten, gaat uw gang.

De heer Van Asten (D66):

Ik ga het even samenvatten, denk ik. Als wethouder Mobiliteit was ik zeker zeer begaan met de verkeersveiligheid in de hofstad en ver daarbuiten. Ik heb ook gezien wat deze impuls kan doen, zeker ook met de middelen die de gemeente daar zelf natuurlijk voor bijlegt. Hoe meer je daarin investeert, hoe eerder je bij nul verkeersslachtoffers zou komen, denk ik. Ik heb ook gezien dat dat nu niet in de plaat is meegenomen. Toch denk ik dat we op weg naar een begroting wellicht nog wel ruimte kunnen vinden voor de verkeersveiligheid, dat zo scherp genoemd staat in dit akkoord. Dat vraag uiteindelijk ook om het maken van keuzes: welke projecten in de IenW-begroting laat je wel doorgaan en welke niet? Ik heb net bij de stemmingen in de grote zaal gezien dat we vrij snel geld heen en weer schuiven als het gaat om grote projecten. Wellicht is er ook nog een mogelijkheid om dit luttele bedrag daar te vinden.

De voorzitter:

Afdoende zo? Dan gaan we naar de heer Goudzwaard voor zijn inbreng namens JA21. Gaat uw gang.

De heer Goudzwaard (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Wij spreken vandaag over een onderwerp dat ons allemaal aan het hart gaat, namelijk de veiligheid van de vele verkeersdeelnemers in ons drukke land.

Hoewel het aantal verkeersdoden licht is gedaald in 2024, staat de verkeersveiligheid structureel onder druk; de heer Stoffer refereerde daar net ook al aan. Het aantal verkeersgewonden is opnieuw gestegen, van 7.400 naar 7.800. Die stijging zet al twintig jaar door, met name onder fietsers. Recente prognoses van de SWOV laten zien dat deze aantallen zonder ingrijpen verder zullen oplopen. Die maatschappelijke schade bedraagt inmiddels tussen de 25 en 30 miljard per jaar. Dat zijn bizarre aantallen qua geld, maar los daarvan heeft het zeer ingrijpende menselijke gevolgen.

Mijn kinderen worden vaak horendol van mij, want iedere keer dat ze in het weekend met hun fietsjes op pad gaan, met hun voetbal in de rugtas, druk ik hen op het hart voorzichtig te zijn. "Kijk goed uit, wees je bewust van je omgeving en let goed op bij het oversteken. Wees extra alert op fatbikes en elektrische fietsen." Want in tegenstelling tot bussen, scooters en auto's maken deze fietsen nauwelijks geluid, zijn ze wel snel en kunnen ze met een verkeerde stuurbeweging een kwetsbare verkeersdeelnemer voor het leven tekenen.

Voorzitter. Er is volgens mij echt een dringende behoefte om vanuit de politiek stevig bij te sturen op het zogeheten fatbikedossier, want minstens 19% van de fietsslachtoffers

reed op een elektrische fiets. Heel vaak gaat het dan ook om ernstig letsel, zoals hersenletsel of botbreuken. Uit cijfers blijkt ook dat ongevallen met fatbikes relatief vaker tot ernstig letsel leiden dan ongevallen met gewone fietsen.

Tot slot hierover. We kunnen het allemaal zien aankomen: alcoholgebruik in combinatie met hogere snelheden door het gebruik van e-bikes zal het aantal ongevallen tot 2030 naar verwachting met 40% laten toenemen, aldus ons Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Een vraag aan de minister: is hij bereid om gemeenten te stimuleren om bij evenementvergunningen echt expliciet aandacht te vragen voor het organiseren van alternatief vervoer, zoals busdiensten of aangewezen taxizones, om alcoholgebruik en gevaarlijk fietsverkeer te verminderen? Is de minister van mening dat er dan nog meer stappen moeten worden gezet dan de stappen die ik net schetste?

Voorzitter. Mijn partij gelooft niet in draconische maatregelen zoals een generiek verbod op fatbikes, want in Nederland zijn er bedrijven aanwezig die actief op een veilige manier technisch hoogwaardige fatbikes produceren. Het probleem zit 'm niet bij die legale aanbieders, maar vooral bij die illegale opgevoerde modellen. De ILT, de NVWA en de Douane beschikken immers over een duidelijke wettelijke bevoegdheid middels de Europese Machinerichtlijn. Maar vorig jaar zijn er nul sancties opgelegd, terwijl je illegale fatbikes kinderlijk eenvoudig online kunt bestellen. Daarom is het goed om te lezen dat het ministerie echt expliciet steun uitspreekt voor het keurmerk van elektrische fietsen.

Maar ja, zonder handhaving is dat natuurlijk niets meer dan een wassen neus. Daarom twee vragen. Kan de minister concreet aangeven welke toezicht- en handavingsmaatregelen worden ingezet tegen niet-conforme e-bikes? Hoe wordt gewaarborgd dat het keurmerk daadwerkelijk effect heeft op het aanbod binnen de markt? Welke concrete acties zou de minister binnen afzienbare tijd kunnen nemen om de instroom van illegale fatbikes via onlineplatforms aantoonbaar terug te dringen, vooral kijkende naar de rollen van de ILT, de NVWA en de Douane?

Voorzitter. JA21 juicht campagnes zoals "'t Kan hard gaan" of "Veilig op Weg! Blijf uit de dode hoek" toe. Want grote winst valt te behalen op het gebied van bewustwording en gedragsverandering vanuit onze maatschappij, van binnenuit. We geloven in gerichte preventie, en dat werkt. Alleen door samen verantwoordelijkheid te nemen, maken we het verkeer echt veiliger. Een vraag aan de minister: hoe kijkt hij eigenlijk aan tegen het blijvend en structureel opnemen van verkeerseducatie in het verkeersveiligheidsbeleid in het licht van de steeds meer toenemende drukte, de complexiteit van het verkeer en het belang van preventie daarbij? Is de educatie-infrastructuur die we hebben in ons land, het budget en de samenwerking tussen stakeholders optimaal te noemen?

Dan tot slot. Het ministerie van IenW is al jaren onverzettelijk in zijn voornemen om de huidige markt voor tankstations langs rijkswegen op te knippen. Het ministerie stelt de verkeersveiligheid te willen bevorderen en kruisend verkeer tegen te willen gaan. Dat klinkt heel goed, maar de plannen die er nu liggen, bereiken het tegenovergestelde. De hoogst mogelijke verkeersveiligheid wordt namelijk juist bereikt wanneer een verzorgingsplaats overzichtelijk is ingericht en voorzieningen op één plek zijn geconcentreerd. De heer Heutink heeft hiertoe in mei vorig jaar al opgeroepen in een motie. Mijn partij steunt dit initiatief van harte, niet alleen vanwege de verkeersveiligheid maar ook omdat dit een voorbeeld is van doorgeslagen ambtenarenbeleid dat aan de Haagse tekentafel is bedacht en dat geen enkele aansluiting heeft bij de realiteit waarin

familiebedrijven dagelijks moeten opereren.

Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Dan is nu het woord aan de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Mijn voorgangers zeiden het terecht al: de verkeersveiligheid staat gewoon enorm onder druk, en zeker die van de meest kwetsbare deelnemers aan het verkeer, en dat zijn nog altijd fietsers en voetgangers. Dat moet echt anders. We zien namelijk dat er de afgelopen jaren ondanks het doel van nul verkeersdoden een verslechtering heeft plaatsgevonden. We zien in de cijfers ook dat er steeds meer ouderen betrokken zijn bij verkeersongevallen. Het is natuurlijk fantastisch dat ouderen steeds vitaler worden, maar dat brengt ook verkeersrisico's met zich mee. Ze zijn natuurlijk ook extra kwetsbaar. Het is belangrijk om in beeld te brengen hoe we ouderen beter kunnen beschermen, maar we zien helaas dat ook onder jongeren het letsel echt toeneemt. De SWOV verwacht nog steeds 740 doden in 2040, en dat is gewoon tegen alle afspraken in. We weten wat de oorzaken zijn, maar het budget voor maatregelen, met name in de infrastructuur, blijft nog steeds te veel achter.

GroenLinks-Partij van de Arbeid begrijpt niet dat we parallel aan de terechte aanpak van de fatbike toch steeds meer ruimte bieden aan e-steps in ons verkeer. We hebben veel debatten gevoerd over bijzondere bromfietsen en de onveiligheid die ze kunnen veroorzaken in het verkeer, maar de minister laat de e-step toch als product goedkeuren door de RDW. Dat is niet alleen iets vanuit Europa, met het LEV-kader, maar het is vooral ook onze eigen nationale typegoedkeuring. Dat betekent dat wij daarin ook best veel ruimte hebben om de keuze te maken om dingen niet toe te laten. Bepalingen over de hoogte van het nummerbord en over knipperlichten zullen ongetwijfeld met alle goede bedoelingen zijn opgesteld, net als alle goedkeuringseisen, maar dit is niet direct wat de Tweede Kamer zelf ook wilde. Wij willen vooral een verbetering van de verkeersveiligheid. Het toelaten van nieuwe gemotoriseerde stepjes op onze toch al heel drukke wegen is het organiseren van nieuwe frustratie voor verkeersdeelnemers en, nog erger, het organiseren van meer gevaar op de weg, ben ik bang. Mijn fractie heeft tot nu toe geen goede reden gehoord waarom die e-steps echt een toevoeging zijn voor verkeersdeelnemers boven een gewone fiets of een e-fiets. Ik zou denken dat we zo'n product niet per se hoeven te faciliteren, zeker niet als er hierdoor mogelijk meer verkeersslachtoffers vallen. De brieven en de antwoorden over het moratorium vind ik nog weinig overtuigend op dat punt.

Wat wél echt de goede kant opgaat, is de handhaving op fatbikes en ook het feit dat er nu een helmplicht lijkt te komen. Daarnaast ziet mijn fractie dat het draagvlak daarvoor heel groot is, zelfs onder jongeren. De handhaving verloopt stukken beter en daarvoor verdienen beide ministers gewoon een compliment.

Zonder iets af te doen aan de gevaren van de fatbike, is er met dit beleid hopelijk vooral ruimte om de meer fundamentele zaken aan te pakken. Die liggen wat ons betreft vooral in de infrastructuur. Iets wat ons ook stoort, is dat gehandicaptenvoertuigen, die wat ons betreft echt exclusief zijn voor wie daartoe veroordeeld is, ook steeds vaker gebruikt

worden door anderen. Ik zag vandaag nog een bericht in De Telegraaf waarin stond dat in de steden helaas heel veel gehandicaptenparkeerplekken ingenomen worden door mensen die deze plekken misschien niet nodig hebben. Ik vind het onfatsoenlijk om voorzieningen voor mensen die ze echt nodig hebben, te gebruiken en te misbruiken. Hoe kunnen we gemeenten ondersteunen om dat te voorkomen? Dat zou ik beide bewindspersonen willen vragen. En worden ook de gemeenten betrokken bij de impactanalyse van de gehandicaptenvoertuigen, of alleen de fabrikanten?

Dan het alcoholslot. We kregen daarover weer een brief, maar we zijn hiermee nog steeds te weinig opgeschoten, vind ik. Ik vind echt dat we automobilisten die misbruik hebben gemaakt van alcohol en drugs, zo snel mogelijk van de weg moeten halen. En dat vind ik niet eens een straf. Een rijbewijs is een gunst die je moet verdienen, vind ik, en je hebt die niet verdiend als je zware overtredingen begaat met alcohol en daarmee ongelukken veroorzaakt. Een boete, of de gevangenis, is een straf. Je moet je gewoon gedragen op de weg. Dan maar geen rijbewijs meer. Dat zou wat ons betreft het uitgangspunt moeten zijn. Een alcoholslot is als tegemoetkoming en re-integratie daarmee eigenlijk geen straf, maar een gunst. Dan mag je namelijk weer rijden. Wij vinden dat dat echt moet worden omgezet in wetgeving. Gelukkig zijn de controles opgevoerd. Dat kwam wel met 42.000 overtredingen. Dat is echt fors. Ik ben ervan overtuigd dat elke blaastest effectief is, ook als hij negatief uitvalt. Mensen vertellen dat door, en dat draagt bij aan gedragsverandering.

Wij zagen dat de minister opvoersets niet gaat verbieden. Je mag namelijk je brommer of fatbike wel opvoeren, zolang je maar op een boerenerf blijft. Nu kom ik zelf van een boerenerf en ik ben er toch niet van overtuigd dat dit over zulke grote getallen gaat. Heeft de minister van Justitie onderzocht hoeveel procent van de opvoersettes op het boerenerf terecht komen en daar ook blijven? We zitten niet meer in de jaren zestig of de jaren zeventig, waarin iedereen op het boerenerf een Puchje of andere vormen van brommers heeft. Ik kan me niet voorstellen dat dit zo'n zwaarwegend argument is om het niet te doen. Kan de minister, ook in het debat, toch wat breder ingaan op die afwegingen?

Tot slot. Er moet echt meer geïnvesteerd worden in de infrastructuur, en vooral in de gevaarlijke rijkswegen. Dat is heel goed, maar juist ook voor de provinciale en gemeentelijke wegen is ondersteuning nodig. Ik hoop dat we daar ook extra inzet kunnen zien.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Ik ben nu toch wel benieuwd of u vroeger een opvoersetje had. Daar praten we buiten de vergadering misschien nog even met elkaar over. Dank u wel voor uw inbreng. Het woord is aan de heer Jumelet van het CDA.

De heer Jumelet (CDA):

Dank u wel, voorzitter. In mijn eerste week als Kamerlid werd mij gevraagd wat ik van fatbikes vond. Nou, dan mag je je licht erop laten schijnen. Dat ging in het bijzonder over een fatbike die de desbetreffende journalist via een Chinese website had aangeschaft. Die was makkelijk in elkaar te zetten, en inderdaad makkelijk op te voeren. Ik weet niet of dat met zo'n opvoersetje was, maar hij was in ieder geval makkelijk op te voeren.

Levensgevaarlijk, heb ik gezegd. We zouden dit niet moeten willen. Op de vraag wat er met de getoonde illegale fatbike zou moeten gebeuren, heb ik geantwoord: in de shredder. Dat heeft het nieuwsitem echter niet gehaald en daarom wil ik het vandaag graag herhalen. Ik kom zo meteen nog op die fatbikes terug.

Voorzitter. Deelnemen aan het verkeer is deelnemen aan de samenleving. Het draait in het verkeer om veiligheid en om je gedrag. Het draait om hoe je met mensen omgaat: moeten anderen aan de kant voor jouw haast of plezier, of houd je rekening met anderen? Ik denk dat het goed is om dat nog een keer onder de aandacht te brengen.

Voorzitter. In 2024 kwamen 675 mensen om het leven in het verkeer. Dat waren er weliswaar iets minder dan in 2023, maar het is veel leed en verdriet. Daarom is het goed om het hier met elkaar over verkeersveiligheid te hebben. Er raakten 7.800 mensen ernstig gewond. Dat was meer dan in 2023. Vooral onder fietsers blijft de situatie ernstig: ze vormen zowel de grootste groep verkeersdoden als de grootste groep ernstig gewonden. De stijgende trend in verkeersgewonden zet al twintig jaar door. Volgens recente prognoses zal dit zonder maatregelen nog verder oplopen. Zoals ook al gezegd is, bedraagt de maatschappelijke schade inmiddels meer dan 30 miljard per jaar. Wat het CDA betreft is er dus nog steeds veel te doen aan verkeersveiligheid.

Voorzitter. Ik wil een drietal onderwerpen nader uitlichten. In het nieuwe coalitieakkoord staan een aantal regels over de aanpak van alcohol en drugs in het verkeer, waar stevige afspraken over zijn gemaakt. Dat staat trouwens in hetzelfde stukje als waar de fatbike wordt genoemd. Dit kabinet is natuurlijk demissionair, maar dit probleem is niet nieuw. Mijn vraag zou zijn of de minister kan aangeven welke concrete maatregelen er nu al worden getroffen om de handhaving op drugsgebruik achter het stuur verder op te schalen.

Voorzitter. De pakkans moet vergroot worden. Wij denken dat het van grote invloed op het gedrag is, want je neemt een groter risico door onder invloed te rijden. Wil de minister in kaart brengen welke knelpunten er zijn in capaciteit, middelen, regelgeving en techniek, en welke daarvan op korte termijn voorbereid of opgelost kunnen worden? Dan kan een volgend kabinet direct stappen zetten.

Voorzitter. Sinds april 2023 bestaat bij bepaalde overtredingen verplichte educatie over de gevolgen van middelengebruik in het verkeer. De vraag van het CDA is: hoe verloopt de uitvoering hiervan? Wanneer volgt de evaluatie? We kunnen er namelijk van leren. Kan de minister zorgen dat deze tijdig beschikbaar komt? Kan hij ook alvast verkennen op welke punten deze educatie effectiever of breder inzetbaar kan worden gemaakt?

Voorzitter. Dan pak ik nog even terug op iets wat eerder is geweest. In het commissiedebat Auto en het tweeminutendebat heeft mijn voorganger Eline Vedder uitgebreid aandacht gevraagd voor de aanpak van illegale straatraces. Daarbij is een toezegging gedaan. Er zou een brief komen over betere handhaving in afstemming met JenV en daarin zouden onder meer de bevindingen van TeamAlert, gerichtere inzet van handhavingsmiddelen, zoals flitspalen en stoplichtingen rond uitvalswegen, en preventie en voorlichting in de context van car shows worden meegenomen. Die toezegging was dus niet alleen dat erover gesproken zou worden, maar ging juist over een gerichtere en concretere aanpak van het probleem dat zich verplaatst, zich organiseert via sociale media en dat grote risico's oplevert voor de verkeersveiligheid en omwonenden. Tegen

die achtergrond wil ik de minister van JenV in het bijzonder vragen welke landelijke regieafspraken er inmiddels zijn gemaakt tussen JenV, het Openbaar Ministerie en de politie en hoe wordt voorkomen dat de aanpak van straatraces een vrijblijvende prioriteit blijft die per regio verschilt. Zijn beide ministers bereid om een landelijke hotspotmethodiek af te spreken voor straatraces? Wat zijn de effecten daarvan?

Voorzitter. Dan inderdaad weer de fatbikes. Er is een breed draagvlak — dat horen we in deze commissie, maar ook in de samenleving — voor een stevige aanpak van overlast van fatbikes. Je zou kunnen zeggen dat die bal nu bij het nieuwe kabinet ligt, maar ik wil toch nog een paar dingen vragen aan deze minister. Een van de voordelen van een helmplicht is dat veel jongeren helemaal geen helm op willen en dat daardoor het gebruik van de fatbike misschien wel minder aantrekkelijk wordt. Dit hebben we al gezien bij de snorfiets, waarvan het gebruik na de invoering van helmplicht in 2023 stevig is afgenomen. We kunnen inderdaad ook weer leren van het verleden. Kan de minister in kaart brengen hoe dat hele proces is verlopen en welke lessen daarvan geleerd kunnen worden voor de invoering van een helmplicht? Ik denk dan bijvoorbeeld aan het verplaatsingseffect naar andere voertuigen, maar ook aan inzicht in cijfers over hoe minder gebruik van snorfietsen tot minder ongevallen heeft geleid en bij welke groepen dit vooral zichtbaar was. Een tweede vraag op dit punt — nuttig richting de nieuwe kabinetsperiode — is denk ik hoe het proces van strengere handhaving nu verloopt. Ik merk dat ook bij deze minister de wil er is om dit op te schalen. Inderdaad ook complimenten aan de hier aanwezige ministers voor dat er al veel stappen zijn gezet.

De **voorzitter**:

Meneer Jumelet, wilt u afronden? U bent ruim over uw tijd heen.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ja. De laatste zin, voorzitter.

De **voorzitter**:

Mooi.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik ben benieuwd naar waar beide ministers tegenaanlopen bij het opschalen daarvan. In dat kader ben ik ook benieuwd naar de voortgang van de uitrol van de rollerbanken. Op welke datum kunnen we verwachten dat elke gemeente beschikt over zulke rollerbanken?

Voorzitter, dat was het. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer De Hoop.

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

Ik heb dezelfde vraag aan de heer Jumelet als aan de heer Van Asten van D66, namelijk of het CDA het ook niet met GroenLinks-Partij van de Arbeid eens is dat we de toename van e-steps in het verkeer tegen moeten gaan, dat we het misschien wel eigenlijk bij die enige goedgekeurde e-step moeten houden en dat we daar vanuit onze nationale typegoedkeuring misschien zelf actief op moeten sturen, zodat we niet een nieuw

probleem met elkaar organiseren. Ik ben benieuwd hoe het CDA daar tegenaan kijkt.

De heer **Jumelet** (CDA):

In lijn met wat de heer Van Asten net al heeft gezegd: ik denk dat het goed is om vinger aan de pols te houden wat betreft verkeersveiligheid. Het is een heel belangrijk thema en bij het toelaten van nieuwe apparaten die uiteindelijk aan de orde komen, zullen we echt de lijn van verkeersveiligheid moeten aanhouden. Ik denk dus dat het goed is om daar alle aandacht voor te hebben. Ik weet dat dit in steden speelt, maar ook in plattelandsgemeenten. Ik denk dat het goed is dat we nu we met elkaar het probleem van de fatbike aan de orde hebben en proberen om daarop te gaan sturen, ook proberen te voorkomen dat we weer een nieuw probleem creëren. Ik denk dat dat helder is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Van Duijvenvoorde namens FVD. Gaat uw gang.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Dankjewel, voorzitter. Verkeersveiligheid is natuurlijk van belang, maar het wordt hier steeds gepresenteerd als een waardevrij, louter technisch doel. Dat is natuurlijk niet zo. Hoe je denkt over verkeersveiligheid is het resultaat van mensbeeld, wereldbeeld, vrijheid, verantwoordelijkheid en menselijk handelen. Natuurlijk moeten we de technische details bespreken, maar het is toch ook wel van belang om een iets fundamenteeler debat te voeren over de grond van dit beleid.

De overheid, zoals ik die nu twee maanden meemaak, wordt gedreven door één dominante logica: ieder risico moet worden teruggedrongen en iedere veiligheidswinst, hoe klein ook, geldt automatisch als wenselijk. Het lijkt alsof men van mening is dat hierover in deze Kamer niet langer hoeft te worden gesproken. Iedereen wil veiligheid, dus veiligheid gaan we krijgen. Regels worden vervolgens steeds sneller aangepast, verplaatst naar lagere regelgeving en verder gedetailleerd, juist om deze zogenaamd vanzelfsprekende norm buiten expliciete politieke afweging te houden. Dat zien we bijvoorbeeld terug in het voornemen om verkeersregels te verplaatsen van wetsniveau naar AMvB's en ministeriële regelingen. Juist verplaatsen van wetsniveau naar AMvB's en ministeriële regelingen. Juist omdat deze norm niet meer expliciet wordt gewogen, fungeert onzekerheid over de effectiviteit van maatregelen niet langer als rem. Het ministerie erkent zelf dat het beleid structureel tekortschiet in lerend vermogen. De doeltreffendheid van maatregelen is vaak onbekend, ex-post-evaluaties zijn schaars en er zijn onvoldoende middelen om dat te verbeteren. Met andere woorden: we weten niet goed wat werkt, maar we weten wel hoe we nieuwe regels moeten maken.

Dit leidt tot twee vragen aan de minister. Ten eerste: hoe waarborgt hij dat fundamentele verkeersnormen, regels die iedereen dagelijks raken en waarop wordt gehandhaafd, onder politieke controle van de Kamer blijven wanneer er zou worden verplaatst van wetsniveau naar AMvB's? Ten tweede: waarom kiest hij voor verdere normuitbreiding, terwijl hij tegelijkertijd erkent dat de kennisbasis over de effectiviteit van die normen aantoonbaar tekortschiet?

Het duidelijkst wordt deze veiligheidslogica in het streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Dat wordt stevast gepresenteerd als een vanzelfsprekend, moreel onbetwistbaar en wenselijk doel, maar dat is het niet. Nul verkeersdoden is geen

neutraal beleidsdoel, maar een moreel absoluut. Een samenleving die nul slachtoffers als uitgangspunt neemt, haalt principieel elke grens weg. Iedere maatregel kan worden gerechtvaardigd zolang ook maar één slachtoffer kan worden voorkomen. Dat leidt tot steeds verdergaande regulering, steeds minder tolerantie voor risico en steeds minder ruimte voor individuele verantwoordelijkheid, terwijl Nederland al jaren tot de veiligste landen van Europa behoort.

De vraag dringt zich dan op of nieuwe regels voortkomen uit bewezen noodzaak, of uit een bestuurlijke reflex om het leven steeds verder dicht te timmeren, totdat het verkeer en uiteindelijk het dagelijks bestaan van geboorte tot graf verandert in een permanente trajectcontrole. Tegelijkertijd erkent het kabinet dat de doelen voor 2030 onhaalbaar zijn, door factoren die nauwelijks te beïnvloeden zijn. Dan rijst de vraag op grond waarvan het einddoel voor 2050 nog geloofwaardig is en, belangrijker nog, welke prijs in vrijheid, autonomie en leefruimte de minister bereid is te betalen voor het vasthouden aan dit veiligheidsideaal.

De heer **Van Asten** (D66):

Dat was prachtig proza. Het gaat over eigen verantwoordelijkheid. Ik ben al een paar keer wethouder Mobiliteit hier in de stad geweest. Ik vind het dan heel lastig om de eigen verantwoordelijkheid toe te passen in een gesprek dat je dan voert met de vader van wie een dochter is aangereden omdat er eentje met 120 kilometer per uur over een 50 kilometerweg ging. Dat heeft toch niks meer te maken met "eigen verantwoordelijkheid"? Dat heeft dan toch te maken met dat wij wel degelijk moeten opkomen over de meest zwakken in onze samenleving, namelijk verkeersdeelnemers; niet alleen wandelaars en fietsers, maar ook gewoon iemand anders die in een auto zit? We moeten hierop toch juist sterk normeren? Als dat tot nul verkeersslachtoffers leidt, dan is dat volgens mij een prima doel om te stellen.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ten eerste dank ik u voor uw complimenten over mijn proza. Ik wil u complimenteren met het mooie gebruik van bathos. Dit zijn natuurlijk twee verschillende debatten. Hier gaat het over de relatie tussen veiligheid en vrijheid. Het is niet dat bepaalde maatregelen mogelijk tot nul verkeersslachtoffers leiden. Het doel is nul verkeersslachtoffers en daar moet alles voor wijken. De vraag die ik stel, is de volgende. Stel dat we dat doel handhaven, in hoeverre zijn we dan bereid om allerlei keuzes te maken die misschien de autonomie en vrijheid van burgers kunnen beperken? Dat is meestal een heel terechte en complexe afweging. Het gaat dan natuurlijk niet over concrete individuele tragische gevallen.

De heer **Van Asten** (D66):

Ik snap natuurlijk waar u deze discussie naartoe wil brengen, maar als wij in deze samenleving niet daadwerkelijk ingrijpen in wat objectief het snelste tot nul of zo min mogelijk verkeersslachtoffers zou kunnen leiden, namelijk maatregelen als 30 kilometer per uur en andere maatregelen die de auto een stuk minder gevaarlijk maken voor andere verkeersdeelnemers, dan zijn we toch nog mijlenver verwijderd van het inperken van de fundamentele vrijheden van mensen om zich van A naar B voort te bewegen?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Je hebt in een discussie toch ook altijd de langeretermijnvisie? Wij van FVD vinden dat tragiek ook bij het leven hoort. Dingen gaan soms mis. Dat is pijnlijk en vervelend, maar

wij vinden wel dat de veiligheid niet het laatste woord dient te hebben als die niet in relatie staat tot andere belangrijke waarden.

De heer **Van Asten** (D66):

Concluderend vind ik het wel een heel moeilijk debat om te voeren. Wij gaan hier namelijk over verkeersveiligheid en daarin proberen we juist elk leven te beschermen en ervoor te zorgen dat er geen ongelukken gebeuren die echt daadwerkelijk impact hebben op mensen, dodelijk of niet. Dat wordt hier afgezet tegen een filosofische discussie over hoe vrij je je in het verkeer mag bewegen. Daar moet toch een morele ondergrens aan zitten?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Maar veiligheid is ook een morele discussie, toch? Als wij zeggen dat we in 2050 nul verkeersslachtoffers willen, dan ga je keuzes maken op beleidsniveau, die ook filosofische implicaties hebben. Dat is ook precies wat ik wilde doen. Omdat ik merk, ook in de verhalen van mijn ambtsgenoten, dat het zo natuurlijk is om in veiligheid te denken, dacht ik: wat nou als je daar iets anders tegenover plaatst? Waar komen we dan uit met elkaar? In hoeverre is de minister bereid om daarin bepaalde afwegingen te maken? Waar stelt hij de grenzen van de keuzes voor veiligheid?

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ik herhaal mezelf, want ik had de vraag eigenlijk al gesteld. Kan de minister expliciteren welke vrijheid hij wil behouden en waar de grens ligt van staatsinterventie in het dagelijks verkeer? Ik betwist geenszins — daar zal mijn ambtsgenoot van D66 blij mee zijn — het belang van veiligheid, maar wel dat veiligheid altijd het laatste woord moet hebben. Grote menselijke prestaties zijn altijd tot stand gekomen in een wereld waarin risico, onzekerheid en verantwoordelijkheid met elkaar verweven waren. Een samenleving die elk risico wil uitsluiten, verliest verantwoordelijkheid en oordeelskracht, maar boven alles scheppingskracht en vrijheid. Een volwassen samenleving aanvaardt daarom dat een goed leven niet risicoloos is en dat veiligheid niet het enige criterium kan zijn waarmee zij zichzelf bestuurt.

Dank u wel.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik ben wel een beetje geïnteresseerd in deze stelling. Vindt Forum voor Democratie dat wij moeten waken over de jongeren? Ziet u op dit vlak een verschil tussen volwassenen en jongeren? De prefrontale cortex is volgens mij pas rond je 23ste helemaal ontwikkeld, dus jongeren hebben echt moeite met het inschatten van risico's. Hoe kijkt u daarnaar?

De **voorzitter**:

Ik wil u allen oproepen om via de voorzitter te spreken.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Via de voorzitter. Het is niet alsof Forum voor Democratie tegen regels is. Zoals ik al zei, zijn we een van de meest veilige landen. Ik bedoel, we zijn veiliger dan België, Frankrijk en Duitsland. We weten ook dat jongeren tot hun 23ste beschermd moeten worden

tegen zichzelf. Daarom mag je bijvoorbeeld je rijbewijs pas op een bepaalde leeftijd halen en zijn er strengere regels. Dat vinden we allemaal helemaal terecht. Het enige punt dat ik wilde maken, is het volgende. Ik schrok een beetje van de nul verkeersslachtoffers in 2050. Wat moet je allemaal doen om dat doel te bereiken? Dat wil ik hier scherp stellen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Als ik het goed begrijp, zegt Forum: ik snap uw betoog, maar wij zullen wel alles op alles zetten om voor kinderen een veilige verkeerssituatie te creëren.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Wij zullen alles op alles zetten, absoluut. Forum voor Democratie is een conservatieve partij, geen anarchistische partij. Wij zetten ons ervoor in dat de Staat mensen tegen elkaar beschermt, en daar zijn sommige regels noodzakelijk voor.

De heer **Stoffer** (SGP):

De heer Van Duijvenvoorde zet een traditie van een van zijn voorgangers voort. De heer Baudet heeft bij een debat over verkeersveiligheid ooit een bijdrage over vrijheid gehouden. Het mooie vond ik dat die je aan het denken zette. Dat doet de bijdrage van de heer Van Duijvenvoorde ook. Maar uiteindelijk moet je het wel vertalen naar iets concreets in de praktijk. Dat is het dilemma, niet eens zozeer van ons hier, maar vooral van de bestuurders aan de overzijde van deze tafel. Deze bewindslieden gaan over de snelwegen. Als je vrijheid volledig door zou trekken, zou je over bijvoorbeeld kunnen zeggen: laat de snelheid op onze snelwegen onbeperkt zijn. Nu is er ook wetenschappelijk onderzoek gedaan. De praktijk leert ook dat een beperking van de snelheid leidt tot minder verkeersslachtoffers. Uiteindelijk komt dat ons als mensen ten goede. Hoe kijkt de heer Van Duijvenvoorde daartegen aan? Zou hij de snelheid op snelwegen niet willen beperken, of vindt hij dat de beperkingen zoals we die nu hebben in ons land, namelijk 130, 120 en 100 kilometer per uur, goede gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Wij zijn sowieso tegen 100 op snelwegen, maar dat zal de heer Stoffer niet verbazen. Wij zijn ook tegen trajectcontroles, maar dat terzijde. Forum voor Democratie snapt ook dat het brein bij iedereen anders werkt, dat we niet altijd de gevolgen overzien, dat mensen geneigd zijn om fouten te maken en dat we dat soms moeten begeleiden. Het is dus heel logisch dat we op basis van het type snelwegen het type auto's in Nederland een maximumsnelheid van 130 of 120 hanteren en dat we daar keuzes in maken. Dat onderschrijft Forum voor Democratie natuurlijk. Het enige wat wel van belang is, is dat die veiligheid niet ten koste moet gaan van allerlei andere waarden. Je ziet dat de Kamer steeds weer wil centraliseren, controleren en meer regels maken, terwijl Forum voor Democratie zegt: behalve dan dat we maar 100 mogen, doen we het al heel goed, dus we hoeven niet nog meer regels te verzinnen omdat dat nu eenmaal ons werk is.

De heer **Stoffer** (SGP):

Op zich zou je kunnen zeggen dat dit logisch klinkt, maar het verkeer ontwikkelt zich ook. In de tijd van mijn opa, die een van de eerste fietsenmakers in dit land was en ook een van de langst actieve, en die ook een van de eerste auto's in het dorp had, had je af en toe een auto en een fiets, maar eigenlijk liep bijna iedereen. Inmiddels is het ingewikkeld geworden, met name in de stedelijke omgeving, met allerlei soorten verkeer,

en nieuwe voertuigen. Daar hebben we het zojuist over gehad.

Zegt de heer Van Duijvenvoorde dan dat je voor al die nieuwe soorten verkeer geen nieuwe regels moet stellen en dat je het maar moeten laten gebeuren? Dat kan ook, hè. Er is ook een school in verkeersveiligheidsland die zegt: laat alles maar vrij, dan wordt het ook zo veilig mogelijk. Ik ben niet van die school, moet ik eerlijk zeggen, maar te veel regels maken het af en toe ook ingewikkeld. Hoe kijkt de heer Van Duijvenvoorde aan tegen alle ontwikkelingen in de maatschappij en allerlei nieuwe soorten verkeersdeelnemers? Wil hij daar geen regels voor stellen? Zou hij dat vrij willen laten of zegt hij dat je toch moet kijken naar hoe je omgaat met nieuwe verkeersdeelnemers in het totale spectrum van verkeer en verkeersveiligheid?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Nee, zeker, ik onderschrijf ook helemaal wat de heer Stoffer zegt. Het verkeer ontwikkelt zich. We hebben een bevolkingstoename. Het wordt complexer. In woon in Amsterdam. De fatbikes en elektrische fietsen maken het samenleven moeilijker, want ik denk dat er een fiets aan komt en ineens rijden ze me al van mijn sokken, omdat het toch een elektrische fiets is. Dat is natuurlijk zo. Forum voor Democratie zal ook niet altijd tegen nieuwe regels stemmen, maar wij vinden het idee van nul verkeersslachtoffers — want daar sloeg ik op aan in dit verhaal — gewoon geen nastrevenswaardig doel. Als je dat gaat doen, moet je het leven van mensen namelijk veel te veel controleren om het überhaupt enigszins haalbaar te maken. Dat is eigenlijk de kern van mijn betoog.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer El Abassi namens DENK.

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

Dank, voorzitter. Allereerst ga ik kort stilstaan bij verkeersboetes. Dat doe ik niet vanuit het oogpunt van de wet-Mulder of het boetebeleid of hoe disproportioneel de boetes zijn, want daar hebben we het tijdens JenV-debatten vaak genoeg over gehad en daar gaan we het volgens mij ook nog vaak genoeg over hebben, maar vanuit de vraag hoe verkeersboetes zich verhouden tot verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid gaat over levens redden. Maar handhaving werkt alleen als zij als rechtvaardig wordt ervaren. Zonder draagvlak is er geen naleving en zonder naleving is er geen verkeersveiligheid.

Eind 2025 gaf de minister van Justitie en Veiligheid zelf aan dat de verkeersboetes tamelijk hoog zijn geworden, nadat het CJIB waarschuwde dat ze steeds minder in verhouding staan tot de overtreding. Nu ligt er een zwaarwegend oordeel, zo blijkt uit de WODC-evaluatie. De conclusie is helder. Verkeersboetes worden steeds minder gezien als veiligheidsinstrument en steeds meer als financieel instrument. Dat ondermijnt het vertrouwen van burgers en het draagvlak voor handhaving. Zoals ik al heb aangegeven, raakt dat de verkeersveiligheid. Sinds 1994 zijn boetes met meer dan 220% gestegen, terwijl het leven ongeveer 70% duurder werd. Bij niet betalen loopt een boete via verhogingen op tot soms het drievoudige.

Het WODC noemt dit "disproportioneel" en waarschuwt voor een schuldmechanisme dat juist leidt tot minder naleving, en dus minder veiligheid. Daarom heb ik de volgende vragen aan de minister. Wat gaat het kabinet concreet doen met de conclusies van het WODC, juist waar het gaat om draagvlak en naleving? Hoe borgen de ministers dat verkeersboetes primair een veiligheidsinstrument blijven en niet opnieuw worden

gebruikt als begrotingsmiddel?

Voorzitter. Dan het CBR en de tussentijdse toets. Laat ik beginnen met iets positiefs. Het verheugt mij dat een voorstel dat ik begin vorig jaar heb gedaan, het tijdelijk schrappen van de tussentijdse toets, aantoonbaar heeft gewerkt. Uit de CBR-rapportage over het vierde kwartaal van 2025 blijkt dat door deze maatregel in het tweede, derde en vierde kwartaal ruim 52.000 extra praktijkexamens zijn afgenomen. De wachttijden zijn op alle locaties teruggebracht tot een tot zes weken en daarmee volledig binnen de afgesproken norm. Ook zijn de klachten geminimaliseerd. Belangrijk is dat dit niet ten koste is gegaan van de kwaliteit. Het slagingspercentage kwam eind 2025 uit op 49,7%, wat slechts marginaal lager was dan voor corona en binnen de voorspelde bandbreedte lag.

Ondertussen wordt de tussentijdse toets gefaseerd opnieuw ingevoerd. Dat roept, in mijn ogen terecht, vragen op. Hoe gaat de minister voorkomen dat wachttijden opnieuw oplopen, nu deze toets terugkeert? Welke concrete criteria hanteert het CBR om in te grijpen als de termijnen weer onder druk komen te staan? Is de minister bereid de flexibele inzet van examencapaciteit, die in 2025 aantoonbaar succesvol was, structureel te borgen?

Voorzitter, tot slot mijn laatste stuk. Iedereen praat over jongeren op fatbikes. Dat hoorden we vandaag weer: een minimumleeftijd, een helmplicht en de noodzakelijkheid van fatbikevrije zones. De cijfers laten iets anders zien. Ouderen fietsen bijvoorbeeld het meest, zoals ook een collega hier aangaf. Gemiddeld fietsen zij 323 minuten per week en juist ouderen zijn betrokken bij de meest ernstige fietsongelukken. Ruim de helft van de verkeersdoden in 2024, 53%, was 60-plusser. Het aantal doden in deze leeftijdscategorie stijgt al jaren, met 3% per jaar. Onder fietsers stijgt het zelfs met 4% per jaar. Daar komt nog bij dat meer dan de helft van de ouderen inmiddels een elektrische fiets gebruikt. Als we verkeersveiligheid echt willen bevorderen, dan moeten we op z'n minst kijken naar waar de risico's daadwerkelijk zitten, niet naar waar de beeldvorming het hardst schreeuwt.

Wat mij betreft was dat het, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik draag het voorzitterschap graag even over aan de heer Stoffer, zodat ik namens de VVD ook een bijdrage kan leveren.

Voorzitter: Stoffer

De voorzitter:

Het woord is aan de heer De Groot. Ga uw gang.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Verkeersveiligheid raakt de kern van onze vrijheid. Je moet veilig naar je werk, naar school en weer naar huis kunnen. Daarom zijn wij tevreden dat er een coalitieakkoord ligt met duidelijke aandacht voor de verkeersveiligheid. Het is namelijk hard nodig. Het is hier vandaag al gememoreerd: de cijfers laten zien dat dit niet vanzelf gaat. Het aantal verkeersdoden stabiliseert weliswaar, maar onder fietsers en 60-plussers stijgt dit aantal nog steeds. Zonder extra maatregelen lopen we richting de 740

verkeersdoden en 9.500 ernstig gewonden per jaar. Dat kan de VVD niet accepteren. Het is daarom goed dat het akkoord inzet op veilig verkeer voor voetgangers, fietsers en automobilisten, en verkeersovertredingen aanpakt met strenge handhaving. Denk hierbij aan zero tolerance voor alcohol en drugs in het verkeer en extra handhaving op verkeersonveilige plekken.

Ook is er meer regie nodig. We praten namelijk al jaren over analyses, maar de uitvoering gaat toch echt langzaam. De VVD wil meetbare tussendoelen. Hoeveel minder slachtoffers dan in 2027? En hoeveel in 2030? Wie is daar eigenlijk op aanspreekbaar? Kan de minister toezeggen dat met deze tussendoelen zal worden gewerkt, inclusief de acties die daarbij horen in het nieuwe Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026-2029, zodat de Kamer hierop kan sturen?

De aanpak van risicovolle N-wegen moet ook sneller. Op trajecten zoals de N33, de N50, de N57 en de N59 zien we dat de gerichte maatregelen werken, maar te veel projecten schuiven door, ook die wat betreft de trajecten die ik noemde. Welke concrete planning gaat de minister voorstellen of hanteren om deze gevaarlijke N-wegen toch voor 2030 aantoonbaar veiliger te maken?

De VVD gelooft niet in generieke snelheidsverlagingen als wondermiddel. Veiligheid komt vooral van een logische inrichting, scheiding van verkeersstromen en duidelijke regels die worden gehandhaafd. Regels die niet worden gecontroleerd, verliezen hun werking. Daarom is gerichte en zichtbare handhaving essentieel, zodat weggebruikers weten waar ze aan toe zijn en gevaarlijk gedrag wordt aangepakt. Daarom vraag ik aan de minister hoe het staat met de uitrol van bijvoorbeeld extra mobiele flitspalen.

Specifiek over het alcoholslot, dat nu echt van de grond moet komen, omdat gevaarlijke bestuurders niet achter het stuur horen, vraag ik wanneer het kabinet met een definitief besluit komt over de herinvoering ervan en, misschien wel de belangrijkste vraag, of de bestuurlijke route daarbij wordt betrokken.

Voorzitter. Het is er vandaag al vaker over gegaan: de fatbikes. Ze zijn de grootste zorg op straat. Ze zijn populair, maar te vaak opgevoerd en technisch onveilig. De huidige regels beschermen kinderen en andere weggebruikers onvoldoende. Een totaalverbod is voor de VVD te kort door de bocht. Het probleem is niet de fiets, maar de foute varianten en het gebrek aan handhaving. Een recente rechterlijke uitspraak bevestigt dat een e-bike al illegaal is wanneer deze kan ondersteunen voor snelheden boven de 25 kilometer per uur. Daarom heeft de VVD vragen. Het kabinet stelt namelijk dat nationale veiligheidseisen voor constructie, remmen en motorvermogen van fatbikes moeilijk uitvoerbaar zijn binnen de Machinerichtlijn, maar wel mogelijk zijn voor typegoedkeuring voor alle e-bikes. Hoe ziet de minister het aanpakken van fatbikes dan concreet voor zich? Welke stappen worden er nu op korte termijn gezet? Aan de minister van Justitie en Veiligheid vraag ik hoe dit straks effectief kan worden gehandhaafd, want het zicht op de problematiek is nu beperkt. Inbeslagnames verdwijnen namelijk in brede categorieën, waardoor het inzicht ontbreekt. Hoe gaat de minister dat verbeteren?

Voorzitter. Mijn laatste punt betreft de verzorgingsplaatsen en de toekomstbestendige mobiliteit. Collega Goudzwaard van JA21 vroeg al naar de aanbestedingen van de verzorgingsplaatsen van de toekomst. Ik heb daar in eerdere debatten al vaker aandacht voor gevraagd. Vanaf 2028 verlopen op ruim 150 locaties vergunningen voor

laadvoorzieningen en zonder nieuwe wet dreigt stilstand in de uitrol van laadinfrastructuur en veilige voorzieningen voor beroepsverkeer. Dat laatste is heel hard nodig. Er is namelijk in veel provincies in Nederland een groot tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen, met als gevolg dat chauffeurs op de vluchtstrook moeten slapen. Kan de minister bevestigen dat de Wet voorzieningen verzorgingsplaatsen tijdig zal worden ingevoerd?

Voorzitter. Voor de VVD staat één doel centraal. Het gaat om minder slachtoffers en dat vraagt om niet in ideologische reflexen te komen, maar om nuchtere maatregelen die werken voor een veilige infrastructuur, stevige handhaving en duidelijke regels voor nieuwe voertuigen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Er zijn geen interrupties. U heeft zich keurig aan de tijd gehouden, zeg ik erbij. Dan geef ik u nu het voorzitterschap weer terug.

Voorzitter: Peter de Groot

De **voorzitter**:

Dank u wel voor het overnemen van het voorzitterschap, meneer Stoffer. Dan zijn wij nu aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. We gaan even kort schorsen voor het voorbereiden op antwoorden door beide ministers voor de eerste termijn van het kabinet. We schorsen tot 17.25 uur. Dan zie ik u allen graag terug.

De vergadering wordt van 17.08 uur tot 17.28 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Dames en heren, ik heropen dit commissiedebat Verkeersveiligheid. Ik kijk naar de bewindspersonen: wie mag ik als eerste het woord geven voor de beantwoording? Ik zou u graag willen vragen of u kunt aangeven hoe u die beantwoording wil doen. Kunt u aangeven welke blokjes u heeft? Ik stel de leden voor om vier interrupties toe te staan in de eerste termijn van het kabinet.

Minister **Tieman**:

Voorzitter, leden van de commissie: dank u wel. Ik heb een aantal blokjes. Ik begin met een korte schets van de afgelopen negen maanden op dit onderwerp. Daarna heb ik een blokje gedrag, een blokje LEV, een blokje CBR en rijbewijzen en een blokje overig.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Wil de minister van JenV ook zijn indeling geven?

Minister **Van Oosten**:

Ik heb een blokje alcohol en drugs, een blokje boa's, een blokje straatraces, een blokje fatbikes en een blokje boetehogtes inclusief handhaving. Het zijn vaak blokjes met slechts enkele vragen, want de thema's lopen nogal uiteen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat uw gang met de beantwoording. Ik stel voor dat we aan het eind van

een blokje even kijken of er interrupties zijn.

Minister Tieman:

Prima, dank u wel, voorzitter. Dank aan de leden voor de gestelde vragen en voor de aandacht voor dit belangrijke onderwerp. Ik zet mij samen met de medeoverheden en de maatschappelijke partners echt stevig in om het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te brengen. Dat is een grote opgave, helemaal omdat de prognose is dat dit cijfer zal stijgen. Dat hebt u allemaal gezien en dat hebben diversen van u ook bevestigd. Voordat ik inga op uw vragen, wil ik u een drietal belangrijke mijlpalen meegeven.

Allereerst hebben wij bij alle wegbeheerders inmiddels gebruikgemaakt van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Die is goed geografisch in Nederland weggezet met een cofinancieringsmodel, juist om fietspaden veiliger te maken, gelet op de toekomstige ontwikkeling die we allemaal zien, maar ook andere wegen binnen zo'n stad. Van de 450 miljoen euro die er in die investeringsimpuls zit, gaan we nu wel een laatste tranche in. Er is nog 119 miljoen euro beschikbaar. Maar de heer Van Asten zei het een en ander over creativiteit om dat potje wellicht ook in de toekomst te kunnen vullen. Ik denk dat het wel een succesformule is en ik hoop ook echt dat dit verder zal gaan. Het is een belangrijk onderwerp. Met dit geld kunnen gemeenten, waterschappen en provincies hun eigen wegen veiliger maken doordat het Rijk de ene helft betaalt en de andere overheden de andere helft. De afgelopen jaren is er bijna 1 miljard euro geïnvesteerd in verband met de multiplier die we hebben toegepast; een geweldig gezamenlijk resultaat.

Ten tweede zijn de rijks-N-wegen veiliger gemaakt met de 200 miljoen euro die daarvoor beschikbaar is. Eind vorig jaar zijn de volgende acties voltooid. Op de N33 Noord in Groningen is de snelheid verlaagd naar 80 kilometer per uur en is de weg veiliger ingericht met reflectoren tussen de rijbanen. Op de weggedeeltes van de N57 en de N59 met een snelheidslimiet van 80 kilometer per uur is een moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding aangelegd. Op de N99 in Noord-Holland zijn de bermen en de rotonde veiliger ingericht. Ook daar is de snelheid verlaagd naar 80 kilometer per uur.

Ten derde kan ik met u delen dat het het CBR is gelukt om de reserveringstermijnen voor het examen voor het rijbewijs weer in het hele land op orde te brengen — de heer El Abassi had het hier zonet al over — dankzij het besluit om in overleg met uw Kamer begin 2025 de tussentijdse toets niet aan te bieden. Inmiddels wordt die toets in acht provincies weer aangeboden. Voor 1 april van dit jaar zal de tussentijdse toets ook in de resterende provincies zijn teruggekeerd. Het CBR start hierover binnenkort de communicatie. Ik ben hier zeer blij mee en spreek mijn waardering uit richting de mensen van het CBR.

Graag beantwoord ik nu uw vragen. Ik begin met de vragen over het gedrag. De heer Van Asten vroeg of er extra campagnes kunnen komen met betrekking tot vermoeidheid achter het stuur. Ik moet de heer Van Asten op dit punt echt meegeven dat we hebben moeten kiezen. We hebben verschillende campagnes. Het kan snel gaan, zie de bob-campagne van afgelopen december. Moderne auto's waarschuwen wel, maar in dit geval is hier nog geen actie op gedaan ten aanzien van een campagne. Ik denk ook creatief met u mee. We hebben nu ook een eerste temperatuurmeter in de campagne Spitsmijden gedaan. Die is wellicht wat minder succesvol, maar dit moet echt zoden aan

de dijk zetten. Wellicht zouden we de middelen die daarmee zijn gemoeid, kunnen overhevelen naar vermoeidheid, maar dan hebben we nog wel wat additionele informatie nodig over hoe groot het probleem is, met de informatie vanuit de moderne auto's. We willen het wel meenemen in de werkgeversaanpak. Nadere informatie heb ik u daar op dit moment nog niet over te brengen.

De heer Goudzwaard vraagt of ik bereid ben om bij evenementenvergunningen alternatief vervoer te organiseren om alcoholgebruik te verminderen. De medeoverheden en de organisatoren van evenementen zijn zelf verantwoordelijk voor het inregelen van dergelijke afspraken met vervoerders. Ik heb meerdere handreikingen opgesteld om medeoverheden te helpen in de aanpak van rijden onder invloed. Ook hierin worden alternatieven genoemd, zoals de inzet van extra tijdelijk nachtelijk busvervoer.

De heer Goudzwaard vraagt of ik van mening ben dat er nog meer stappen gezet moeten worden op alcoholgebruik en e-bikes. We werken op dit moment aan het programma Fietsveiligheid Voorop om de fietsveiligheid te verbeteren. Daar werd net ook al aan gerefereerd. Het thema rijden onder invloed maakt hier ook echt onderdeel van uit. Het aantal fietsongevallen in Nederland is hoog. Het signaal dat alcohol daar mogelijk ook een rol in speelt is zorgelijk. Alcohol en verkeer gaan gewoon niet samen. Dat geldt dus ook op de fiets. Het programma gaat in 2026 van start. Op 11 februari is het startevenement met meer dan 100 organisaties, waar ik zelf ook bij zal zijn. We zetten uw vraag hier dan ook om in acties.

De heer Jumelet vraagt hoe de uitvoering van de educatieve maatregelen bij middelengebruik verloopt. Hij vraagt ook wanneer de evaluatie is, om te kijken wat beter kan. Dit jaar start het ministerie samen met het CBR met het evalueren van de bestuursrechtelijke maatregelen zoals de cursus na alcoholgebruik in het verkeer. Hiermee doen we onderzoek naar de effectiviteit van deze cursussen. Daarnaast voert het CBR dit jaar nog een invoeringstoets uit op de Educatieve Maatregel Drugs, waarbij de maatregelen door het CBR worden aangescherpt. Iedereen die door de politie staande wordt gehouden vanwege alcohol en drugs in het verkeer krijgt automatisch een educatieve maatregel opgelegd. Zo leren we hun dat alcohol en drugs in verkeer niet samengaan.

De heer Goudzwaard vraagt of ik blijvend en structureel educatie in het verkeersbeleid opneem. Hij vraagt ook of het huidige budget en de huidige samenwerking met de partners optimaal is. Educatie ligt vooral bij de regio's. Zij hebben hier structureel budget voor. Ik heb geen signalen dat het budget onvoldoende zou zijn of dat de samenwerking beter moet. Wij kunnen scholen niet verplichten om aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid, maar in de praktijk besteden scholen hier wel veel aandacht aan. We proberen ook de laatste scholen die op dit moment nog niet meedoen met de praktijktoets over omgaan met veilig verkeer echt aan te schrijven en hen te vragen waar dat dan aan ligt. Wij hebben namelijk middelen beschikbaar om zo'n toets te doen. Ik hoop dat dat cijfer omhooggaat. Dat cijfer hoop ik gewoon op 100% te krijgen; laat dat helder zijn. Die middelen zijn er namelijk gewoon.

De heer De Hoop vraagt naar gehandicaptenplaatsen. Dat onderwerp krijgt ook veel aandacht in de media. Er zijn straten waar je door de bordjes met "gehandicapten" de bomen bijna niet meer ziet. Hij vraagt hoe de gemeente wordt betrokken bij het beleid op

misbruik. Een van de doelen van het nieuwe beleid voor gehandicaptenvoertuigen tot 45 kilometer per uur is het tegengaan van oneigenlijk gebruik. In de verdere uitwerking van het beleid nemen we ook het parkeervraagstuk mee. Hier betrekken we echt ook de gemeenten bij, net zoals andere stakeholders, fabrikanten en belangenverenigingen. Hier zal het laatste woord ook nog niet over gezegd zijn.

Dan wilde ik naar de fatbikes gaan. De heer Jumelet heeft een opmerking gemaakt bij de begroting, namelijk dat hij beleid hierover graag tegemoetziet. Meneer Jumelet, er moet mij toch iets van het hart. Ik heb negen maanden geleden een situatie aangetroffen met een drietal rapporten, van Goudappel, DTZ en Sweco. Het ging niet alleen over ingenieursbureaus, want daaromheen zaten enorm grote groepen, zoals de politie en fietsersbonden. Die komen allemaal tot de conclusie — ik lees het heel eventjes voor — dat de conclusie van eerder onderzoek bevestigt dat regelgeving voor fatbikes op basis van technische kenmerken een heilloze weg is. Ik heb ook de zaken in het regeerakkoord, in het coalitieakkoord gelezen. Ik heb nu wel echt zaken in beweging gezet. We kunnen nu weer wachten op een vierde rapport, maar ik wil van start, ook kijkende naar de 3.000 slachtoffers en de maatschappelijke kosten van €300.000 voor zo'n slachtoffer wanneer die op de spoedeisend eerste hulp terechtkomt. Dat was voor mij echt dé reden, de aanleiding om echt in benen te komen op dit onderwerp. Ik hoop dat het een en ander echt niet verder vertraagt. Andere inzichten zijn altijd goed, maar voordat je het weet ga je echt een kat-en-muisspel in met zo'n fabrikant. Dan maken we de band 6,9 centimeter breed. Dan krijg je skinnybikes, terwijl eigenlijk zo'n fatbike met brede banden juist weer wat veiliger is.

Er zijn natuurlijk nog heel veel punten die je hier verder moet gaan brengen. Ik had een aantal zaken in mijn hoofd. De eerste was de helmplicht tot 18 jaar, als een no-regretmaatregel, ook met inachtneming van het advies van de Raad van State en de input van uw Kamer. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt tussen een fatbike en een e-bike, omdat die categorie, met drie rapporten in je binnenzak, nu eenmaal niet gemaakt kan worden. Het tweede was een keurmerk met de brancheverenigingen: wat is nu een deugdelijke e-bike? Een derde aspect was een leeftijdsgrens. Dat heeft u ook in de brief kunnen lezen: 12 jaar, 14 jaar. Een vaarbewijs kan met 12 jaar, maar een identificatieplicht is er vanaf 14 jaar. Daar waren we nog niet helemaal uit, maar dat zou ook in een internetconsultatie gaan komen. Dat ligt ook klaar voor de opvolgende ploeg, mind you. Als dat allemaal niet helpt — wellicht gaat u hier in de toekomst toch verder over spreken — zou je ook zo'n RDW-certificering kunnen doen. Dan heb je het allemaal op kenteken. Dat betekent wel een behoorlijke administratieve last. Zo had ik dat eigenlijk in mijn hoofd uitgestippeld. We beginnen nu eigenlijk met het laaghangende fruit en dat is zo'n helmplicht. Weet dat alles gereed ligt om dit in te voeren. Ik zie nu ook het maatschappelijke debat. 79% van de ouders vindt dit een goed idee voor e-bikes en ook het merendeel van de kinderen. Dit ter overweging. Het ligt klaar, maar ik wil ook graag ruimte geven aan de nieuwe groep, die een zin heeft opgenomen waarin staat: we doen het voor een aparte categorie. Ik hoop dat u snel op vlieghoogte komt en dan ook verder kunt gaan met dit onderwerp.

Ik ga naar de heer Stoffer. Gaat de verkeersminister de wet zo aanpassen dat voor iedereen duidelijk is dat een fatbike die optie van harder dan 25 kilometer per uur niet alleen niet mag gebruiken, maar sowieso niet mag bezitten? Het is al verboden, meneer Stoffer. Op grond van de huidige regelgeving is het al verboden om op de openbare weg een fiets te gebruiken met de mogelijkheid om trapondersteuning boven de 25 kilometer

per uur te geven, ongeacht of deze voorziening feitelijk wordt gebruikt.

De heer Stoffer wees er ook op dat er nog te veel illegale fatbikes worden aangeboden. ILT, NVWA, Douane en politie willen gezamenlijk optrekken bij de handhaving en er zijn samenwerkingsafspraken getekend, maar hoe wordt deze aanpak nou geïntensiveerd? De diensten die ik net heb genoemd hebben een maandelijks overleg, een operationeel overleg, over de aanpak van die illegale fatbikes. Want wanneer één dienst een container opendoet en er bromfietsen in blijken te zitten, dan is het de ILT. Wanneer het om e-bikes gaat, is het de NVWA. Het kan niet zo zijn dat die container dan dichtgaat omdat de ene dienst verwijst naar een andere dienst. Dat is een uiteraard een samenhangend geheel. Doordat handhavingsinterventies beter op elkaar aansluiten, leidt dit tot een effectievere handhaving en een effectiever markttoezicht. Door het afstemmen van de handhavingsinterventies krijgen we ook een beter beeld van het daadwerkelijke aanbod van fatbikes die niet aan de wet voldoen. De organisaties informeren uw Kamer jaarlijks over de impact van hun gezamenlijke werkzaamheden.

De heer Stoffer en de heer Goudzwaard vroegen hoe de aanpak van en het markttoezicht op fatbikes die op onlineplatforms worden aangeboden wordt geïntensiveerd. Ik wil de instroom en de verkoop van voertuigen die niet aan de regelgeving voldoen zo veel mogelijk beperken door de volgende zaken: het beperken van het illegale aanbod in Nederland, het controleren van goederen aan de grens en samen met de Europese Commissie komen tot een beter toezicht op de import van producten. Dat gaat lang niet altijd via de Rotterdamse haven of andere havens in Nederland. Dat gaat ook via de landroute en via e-commerceplatforms die niet voldoen aan onze Europese regels. Ook hierin hebben de diensten die ik net heb genoemd, onlangs de samenwerkingsafspraken gemaakt voor toezicht op fatbikes. Doordat de interventies beter op elkaar aansluiten, kunnen we dit ook echt veel effectiever neerzetten. In 2024 zijn meer dan 1 miljard e-commerceproducten via Nederland de EU binnengekomen. We moeten slim en risicogericht met elkaar omgaan om hierin toch een stap verder te zetten met elkaar. Bij de Nederlandse websites hebben we succes gehad, maar het is toch weerbarstiger met de buitenlandse platforms. We kunnen nog een keer diep ingaan op wat daar dan precies wringt. Dat heeft onze aandacht. De Nederlandse sites, de bol.coms, hebben wel echt stappen ondernomen toen wij aan de telefoon hingen over dat er iets niet in de haak was.

"Hoe ziet de minister het concreet voor zich om de fatbike aan te pakken?" De aanpak is gericht op markttoezicht, op handhaving en ook op gedrag. De heer Van Oosten heeft nu ook door heel het land allemaal rollerbanken tot zijn beschikking om de controles mee op te voeren; die hadden we een jaar geleden nog niet. Het is ook goed dat de diensten die ik net heb genoemd, die verdere afspraken hebben gemaakt. Voertuigen die sneller kunnen rijden dan 25 km/u vallen onder het Europese toelatingsstelsel en dat is dan weer Europees geordend. Op dit moment onderzoeken we dus ook de vorm van typegoedkeuring voor elektrische fietsen door de RDW, waar ik het net over had, in die volgorde. We kunnen een discussie hebben over "nul", maar mijn inzet was om in ieder geval bij de kinderen die eigenlijk nog tot hun 70ste levensjaar mee moeten, te voorkomen dat zij ernstig hersenletsel oplopen. We hebben de cijfers gezien over wat zo'n helm kan betekenen bij hoofdletsel.

De heer De Hoop vraagt: waarom kan de minister niet breder kijken bij de toelating van elektrische steps en die weigeren op basis van de onwenselijkheid van deze e-steps?

Hij gaf diverse voorbeelden van Europese steden die die steps in de ban hebben gedaan. Bij de step die is goedgekeurd, is echt gekeken naar additionele veiligheidseisen. Ik weet niet of de heer De Hoop er zelf al op heeft gereden. Dat moet dan ook zeker met een helm op, volgens het LEV-kader. Hoeveel je er gaat toelaten, vind ik een interessante discussie. Sinds de laatste keer dat wij hebben gesproken, is er geen bij gekomen. Er is er op dit moment dus één. De RDW behandelt de aanvragen voor voertuigen op basis van de geldende wettelijke eisen. Als een e-step aan die eisen voldoet, wordt de e-step toegelaten. Dat is een behoorlijk proces. Ondernemers en gebruikers moeten erop vertrouwen dat de overheid zich daadwerkelijk aan die wettelijke regels houdt. De elektrische step als zodanig is toelaatbaar en het is niet aan de RDW om te bepalen wat een voertuig toevoegt. De RDW keurt het voertuig op basis van de wettelijke eisen die we hier hebben, en beslist daarop. Een moratorium betekent dat er geen nieuwe goedkeuringen meer worden verleend, terwijl de categorie wel blijft bestaan. Dat is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, het draagt niet bij aan de verkeersveiligheid en het houdt waarschijnlijk ook geen stand in de rechtbank.

De heer Goudzwaard vroeg: welke impact heeft zo'n keurmerk? Zoals ik net aangaf, is zo'n keurmerk in mijn optiek een van de vier mogelijke maatregelen op het gebied van de fatbikes. Het keurmerk is een vorm van zelfregulering die verder gaat dan de wettelijke basis van de Machinerichtlijn. Denk bijvoorbeeld aan toeleveranciers die pizza's of apparatuur bezorgen. Die moeten een duidelijke keuze hebben, zo van: op basis van goed ondernemerschap neem ik die keurmerkgerelateerde fietsen op in mijn vloot voor mijn medewerkers die 's avonds of overdag op zo'n fiets zitten. Het doel van zo'n keurmerk is driedelig. Ten eerste biedt het consumenten meer duidelijkheid over welke voertuigen veilig en technisch in orde zijn. Ten tweede is het keurmerk een handvat waarmee handhavers onderscheid kunnen maken tussen deugdelijke en ondeugdelijke fietsen. Ten derde is het keurmerk voor producenten een methode om de markt van elektrische fietsen verder te professionaliseren. IenW volgt de ontwikkeling van het keurmerk met belangstelling en biedt waar mogelijk ook ondersteuning bij bijvoorbeeld concretisering, maar ook bij publiciteit en uitwerking. Die hulp heb ik aangeboden in de gesprekken die ik met bijvoorbeeld de RAI Vereniging heb gehad.

De heer Jumelet: kan de minister in kaart brengen hoe het proces van het invoeren van de helmplicht voor de snorfiets is verlopen en welke lessen hieruit geleerd kunnen worden? De evaluatie van de helmplicht voor de snorfiets wordt momenteel uitgevoerd door de SWOV, hier ook vandaag aanwezig. Hierbij wordt gekeken naar de verschuivingseffecten, het gebruik en de verkeersveiligheidseffecten. Ik verwacht de resultaten in de zomer met uw Kamer te kunnen delen.

De heer De Hoop vroeg naar het verbieden van opvoersets. De opvoersets voor fatbikes zijn al verboden. Er is geen onderzoek bekend naar de hoeveelheid opvoersetjes op het boeren erf. Dat is eigenlijk ook niet nodig, want ze zijn al verboden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we even kijken of al deze antwoorden nog leiden tot interrupties. Meneer De Hoop, gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik laat de opvoersets nu volledig links liggen. Ik durf er nu niks meer over te zeggen. Ik

zal dat dan toch zelf verkeerd hebben gelezen in de stukken, dus excuus daarvoor.

Ik zou nog wel wat willen vragen over de e-steps, omdat er in mijn beleving binnen de Wegenverkeerswet en de nationale typegoedkeuring natuurlijk wel mogelijkheden zijn om extra eisen te stellen aan die e-steps. Dat zorgt ervoor dat niet nieuwe e-steps goedgekeurd kunnen worden door de RDW. Er zijn natuurlijk wel degelijk mogelijkheden om daarop te sturen. De vraag die ik daaraan vooraf stelde aan de minister was: is het eigenlijk wel wenselijk om meer e-steps toe te laten en wat voegt dat toe naast een e-bike en een gewone fiets? Ik vind dat best wel een fundamentele vraag. Ik verwacht dat de minister van IenW daar toch ook zelf wel iets van vindt.

Minister Tieman:

Ik zie het beeld natuurlijk ook veranderen. Ik woon zelf in het centrum van Rotterdam. Ik zie daar ook de e-steps, ook de goedgekeurde. Dat is echt een andere e-step. Ik zie mensen die in hun behoefte worden voorzien, of die zeggen: ik vind het interessant om op zo'n e-step te gaan; die kan ingeklapt worden en kan in de metro meegenomen worden. Het geeft wel weer een extra druk. Er komt een ander deel bij. Ik zie zelf ook een segway op het fietspad voorbijkomen. Dat hebben we ook via een typegoedkeuring gedaan. Ik zie dus wel dat de wereld verandert. Ik ben nu zelf 49. Ik zie ook dat het een generatieaspect heeft. Mensen willen op een andere manier vervoerd worden. Ze kiezen daar zelf in. Dit zijn wel de regels die we met elkaar hebben afgesproken. Ik zie natuurlijk ook wat er in andere Europese steden gebeurt, maar daar gaat het wel om e-steps die echt anders zijn dan de e-step die nu door al die hordes is gekomen, waarbij we echt expliciet keken naar de additionele veiligheid, zodat we bijvoorbeeld niet die skateboardachtige zaken met hele kleine wieltes hebben, die echt een hoger risicoprofiel hebben. Ik denk dat dit echt nog verder onderzoek behoeft vanuit uw Kamer, of discussie erover; u gaat zelf over uw technische briefings. Maar ja, ik zie het veranderen. Ik heb me gericht op het veiliger maken van het fietspad, maar wel met de vrijheid die we met elkaar zien. Zo meteen ga ik het nog over de Birò hebben, die veel meer ruimte inneemt. Je moet voorkomen dat als we geen helmplicht hebben, op zo'n e-step via het LEV-kader ook een helmverplichting komt, want anders krijg je daar een verschuiving. Dat accent heb ik erop gelegd. Ik heb me er echt op gericht om die helmplicht voor fatbikes te krijgen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Helder antwoord. Dan heb ik nog een vraag over de gehandicaptenvoertuigen, waar de minister al deels heel wat over heeft gezegd. Mij viel zelf op in de stukken dat het ministerie zelf zegt regelmatig signalen te krijgen, niet alleen over oneigenlijk gebruik, maar ook over het feit dat ze actief op de markt gezet worden vanwege de gebruiksvoordelen. Wat doet het ministerie op dit moment om die push op de markt tegen te gaan, zodat dat niet te veel gebeurt? Op welke zaken wordt er nu gestuurd? Dat is eigenlijk de vraag.

Minister Tieman:

Die pak ik even in de tweede termijn op, meneer De Hoop.

De heer Jumelet (CDA):

Dank voor de reactie van de minister. Hij zei zelfs: het moet me van het hart. Dat is heel mooi, want dan merken we dat het hem inderdaad aan het hart gaat. Dat hebben we met elkaar, denk ik, sowieso aan de orde als het gaat om fatbikes en verkeersveiligheid.

Ik waardeer dus zeer de inzet tot nu toe op dit punt, want niks doen is geen optie. Je ziet gewoon dat er echt heel veel vragen over zijn. Ik hoorde u ook zeggen dat de lessen uit het verleden, bijvoorbeeld als het gaat om de snorfiets, ook kunnen helpen om te weten wat dat dan doet. Ik hoorde u ook zeggen dat daar nog een verslag of evaluatie van komt. Ik wil eigenlijk geen vraag stellen, voorzitter, maar benadrukken dat het belangrijk is dat de minister dit heeft toegezegd en gezegd.

De voorzitter:

Dan vraag ik de minister naar het volgende blokje.

Minister Tieman:

Dat gaat over het CBR en rijbewijzen. De heer Stoffer ...

De voorzitter:

Excuses, minister. De heer Goudzwaard heeft nog een vraag.

De heer Goudzwaard (JA21):

Dank u wel voor uw antwoorden, minister. U vindt het keurmerk belangrijk. Het is goed dat dat is neergezet. De minister geeft aan wat wordt aangeboden om dit te doen slagen, zodat het keurmerk effectief is. Hij noemt bijvoorbeeld ondersteuning. Maar zou de minister ook iets kunnen zeggen over de hoeveelheid, de aantallen, illegale fatbikes die in beslag zijn genomen? Want daar zijn wij natuurlijk met z'n allen heel erg nieuwsgierig naar. Wil de minister dat ook meteen doorvertalen naar een stukje transparantie, bijvoorbeeld via het opstellen van KPI's en monitoring, zodat de Kamer weet wat de vorderingen zijn op dit dossier?

Minister Tieman:

Allereerst nog even over dat keurmerk. Dat is op dit moment in wording. Dat is vergevorderd. Ik zal geen bedrijfsnamen noemen, maar er zitten ook verzekeringspartijen bij. Ik noem ook een deugdelijk slot. Je wilt weten dat het kwalitatief en technisch een betere en veiligere e-bike is; laat ik het bewust zo noemen.

Wat betreft de cijfers van inbeslagnames: we kunnen daarover rapporteren, maar ik vind het lastig om KPI's op te stellen voor hoeveel we er in beslag nemen. Laten we kijken hoe we op een slimme manier deze cijfers aan u kunnen geven, met een lage administratieve belasting voor het departement. De cijfers die we met u kunnen delen, zijn in mijn optiek indrukwekkend. Door de samenwerking met de nieuwe diensten zullen die cijfers nog beter worden. Wat houdt de Douane tegen en wat houdt de NVWA tegen? Dat wil ik u toezeggen, maar we moeten er wel voor oppassen om te zeggen: we moeten er 25% minder hebben. Er zijn veel panelen in beweging. Er zijn misschien ook veel betere e-bikes. Wat wil je in beslag nemen? Laten we kijken wat we kunnen doen om u, zolang dit een onderwerp van debat is, geregeld te kunnen voorzien van informatie over wat deze handavingsinitiatieven, die relatief recent zijn, allemaal kunnen doen. We hebben al heel wat in beslag genomen in het verleden.

De voorzitter:

We noteren die toezegging. Kunt u aangeven in welke rapportage en op welk moment u daarover rapporteert?

Minister Tieman:

Ik kom in de tweede termijn nog even terug op de vraag wat handig is.

De voorzitter:

Heel fijn. We zijn aanbeland bij het CBR.

Minister Tieman:

Voorzitter. De heer Stoffer: "De tussentijdse toets komt terug. Wil de verkeersminister ervoor zorgen dat leerlingen overal gebruik kunnen maken van zo'n tussentijdse toets?" De tussentijdse toets was geschrapt voor iedereen. Ik ben verheugd om te melden dat de tussentijdse toets vanaf 1 april weer op alle locaties wordt aangeboden. Alle kandidaten die er klaar voor zijn, kunnen de tussentijdse toets doen, dus ook leerlingen met faalangst en autisme. Voor leerlingen met faalangst bestaat de mogelijkheid van een speciaal rijexamen B, met extra tijd en begeleiding om de leerling in kwestie op zijn of haar gemak te stellen. Dat is mijn reactie daarop.

Ik ga verder met de heer Stoffer. Hij had ook nog een vraag over de herziene Rijbewijsrichtlijn. Hij vroeg specifiek of bestuurders van elektrische bestelbussen met aanhanger kunnen volstaan met een BE-rijbewijs en een aanvullende training. Bij het eerstvolgende verkeersveiligheidsdebat informeren we u over de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van de vierde Europese Rijbewijsrichtlijn. Dan zullen wij hier specifiek op ingaan. Dit komt nog net iets te vroeg, zeg ik tegen de heer Stoffer. We zijn ermee bezig.

De heer El Abassi: "Hoe gaat de minister voorkomen dat de reserveringstermijn opnieuw verloopt? Op basis van welke criteria doet het CBR dit en is de minister bereid om de flexibele inzet van examinatoren voort te zetten?" De reserveringstermijnen liepen als gevolg van de coronapandemie op. Dat heeft u zelf aangegeven. Dat was een bijzondere situatie. Ik heb er alle vertrouwen in dat de reserveringstermijnen met de huidige maatregelen op orde zijn en ook zullen blijven, maar we houden dat natuurlijk in de gaten. Het flexibel inzetten van examinatoren zal worden ingezet als dat nodig is.

De voorzitter:

Dat was het einde van het blokje CBR, denk ik. Ik kijk even of daar nog vragen over zijn. Dat is niet het geval. Gaat uw gang met het blokje overig.

Minister Tieman:

De heer Van Duijvenvoorde: "De doeltreffendheid van verkeersmaatregelen is vaak onbekend en evaluaties zijn schaars. Hoe waarborgt de minister dat fundamentele verkeersnormen onder controle van de Kamer blijven?" Al het mobiliteits- en veiligheidsbeleid moet voldoen aan de eisen van de Wegenverkeerswet. De Wegenverkeerswet is niet alleen gericht op het verzekeren van de veiligheid op de weg. Hij is er ook voor het beschermen van de weggebruikers en de passagiers. De wet is ook gericht op het in stand houden van de weg, op het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en op het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van verkeer. De uitwerking van de wet in verkeersregels en in regels voor bestuurders en voertuigen moet al deze doelen dienen. Het laatste woord over dergelijke zaken is altijd aan uw Kamer, om deze belangen zorgvuldig af te wegen met elkaar.

De heer Stoffer: kan de minister toezeggen dat de concrete doelstellingen voor verkeersveiligheid vóór het meireces vastgesteld worden? Meneer Stoffer, ook hiervoor

komt het meireces net te vroeg. De conceptdoelstellingen voor verkeersveiligheid worden in het voorjaar aan de nieuwe minister voorgelegd. Het streven is de doelstellingen rond de zomer met de Kamer te delen.

De heer Van Duijvenvoorde: "Nul verkeersdoden is niet realiseerbaar. Er komt alleen maar meer ongewenste regelgeving. Op grond waarvan zijn deze einddoelen voor 2050 nog haalbaar?" Op dit moment hebben we die ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. We werken nu aan realistische doelstellingen die ingaan op het verminderen van de grootste risico's. Ook is in beeld gebracht welke extra maatregelen kunnen helpen om het aantal slachtoffers flink te verminderen.

De heer De Groot: kunnen de concrete doelen voor verkeersveiligheid gekoppeld worden aan het nieuwe landelijke actieplan? Nee, meneer De Groot. Het nieuwe LAP komt hiervoor te vroeg, want dat wordt al uiterlijk april 2026 met de Kamer gedeeld. Het streven is de doelstellingen rond de zomer met de Kamer te delen. We zijn bezig met het opstellen van haalbare, concrete doelen, zogeheten smart KPI's, zodat jaarlijks kan worden gemonitord, ook conform uw wens, of deze doelen worden bereikt.

De heer Van Asten: heeft SWOV geen beeld van lichtere ongevallen dan MAIS 3? SWOV kijkt naar alle slachtoffers, dus ook naar lagere slachtoffercategorieën dan MAIS 3. Er blijven geen slachtoffers buiten beeld.

De heer Van Asten: "De gegevens van VeiligheidNL zijn niet koppelbaar door de Wet op de geneeskundige behandelovereenkomst, waar geen preventie in staat. Kan het wettelijk geregeld worden dat de preventie wel wordt meegenomen?" Dat wordt onderzocht. We zijn op dit moment met partners als VWS, Ambulancezorg Nederland, VNG, IPO, de Fietzersbond en VeiligheidNL aan het onderzoeken of we de ambulancedata toegankelijker en betaalbaarder kunnen maken. We verkennen ook of het nodig is om daarvoor wetten aan te passen. Voor het einde van het jaar ontvangt uw Kamer een plan van aanpak hiervoor met een duidelijke bijbehorende planning. Dan wordt ook duidelijk of hier een wetsvoorstel voor nodig is.

De financiering van VeiligheidNL is niet structureel. Ook dit is een vraag van de heer Van Asten. Hij wil weten of de financiering wordt doorgezet. Het klopt dat de financiering van ambulancedata ... Dat is echt een verfijning van de vele bronnen die we gebruiken. Ik geef ook aan dat we binnen het ministerie best wel zagen dat het wat kostbaarder is dan de data die we op dit moment inkopen. Maar als het verfijning is en het een hele goede toegevoegde waarde heeft, dan is dat ook een keuze. De ambitie van IenW is om deze vorm van data, ambulancedata, beschikbaar te houden, maar wel op een betaalbare en toegankelijke wijze. Daarom onderzoeken we op dit moment in welke vorm dat ontsluiten mogelijk is. Uiterlijk einde van dit jaar geef ik u informatie over de uitkomst. De financiële keuzes over de dataontsluiting laat ik aan een volgend kabinet. Ambulancedata zijn vooraf al van toegevoegde waarde voor fietsongevallen. Ik ben het verder helemaal met u eens dat je wel goede data moet hebben om te kunnen sturen. Zover mijn antwoord aan de heer Van Asten.

De heer Van Asten had ook nog een vraag op het gebied van een inhaalverbod op fietswegen, als ik het zo goed zeg. Ik bedoel fietsstraten; dat was de juiste terminologie. De vraag was of ik hiermee aan de slag ben gegaan. Bij het ministerie is er geen onderzoek bekend. Volgens de richtlijnen van CROW moeten fietsstraten voldoende

breed zijn om elkaar te kunnen passeren, maar ik ben bereid om bij SWOV na te vragen hoe zij aankijken tegen uw maatregel om automobilisten niet meer te laten inhalen op deze fietsstraten. Daar heb ik wat additionele informatie voor nodig. Die gaan wij ophalen. Ik wil dan ook wel weten hoe lang die fietsstraten zijn, want anders kan het een lang ritje worden. Overal staat namelijk wel "hou rekening met elkaar" en er zijn andere kleuren. Afijn, het gaat om wat meer duiding met betrekking tot de vraag of er een risico is, en of een additioneel bord met daarop "niet inhalen", dat we hebben, op een fietsstraat toegepast zou kunnen worden, zonder dat ik hier bij wijze van spreken pleit voor een nieuw fietsbord. We hebben hier net nog wat meer informatie voor nodig, meneer Van Asten.

De heer Stoffer zei: er is gesproken over de aanpak van de N50; dit is voor de lange termijn. Hij vroeg: kunnen er op de korte termijn meer matrixborden met een filedetectiesysteem worden geplaatst? De heer Stoffer, dat gaan we doen. We hebben inderdaad al vaak gesproken over de verkeersveiligheid op de verschillende delen van de N50. Dus tot zover mijn antwoord aan de heer Stoffer. Het kan ook kort zijn, toch?

De heer **Stoffer** (SGP):
Het is geweldig.

Minister **Tieman**:
Dan ga ik naar de heer De Groot. Ik heb er nog twee, voorzitter.

De **voorzitter**:
Hoe korter, hoe beter, uiteraard.

Minister **Tieman**:
Er is een groot tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen. Daar ben ik het helemaal mee eens. Dit kabinet heeft dan ook 43 miljoen euro beschikbaar gesteld. Met de brancheverenigingen gaan we in overleg over hoe we dat het beste kunnen doen, wellicht in cofinanciering met bepaalde gemeenten. Dus er komt veel meer hierover. Het is nog even de vraag of alle 4.000 truckparkeerplaatsen gerealiseerd worden, maar er is in ieder geval een significant bedrag. 2028 is een belangrijk moment voor de verzorgingsplaatsen, waar uw vraag over ging. Vanaf dat moment vervalt een belangrijk deel van de bestaande vergunningen voor laadpalen op verzorgingsplaatsen. Het is een behoorlijk traject, maar in maart verwachten wij een advies vanuit de Raad van State. Dan gaat u ook het gesprek aan over wellicht het meest complexe dossier dat ik in deze negen maanden op mijn bureau heb mogen krijgen. Het klinkt eigenlijk zo simpel: verzorgingsplaatsen. We hebben met elkaar gesproken over welke mogelijkheden er zijn. Aan de ene kant is er de Dienstenrichtlijn, aan de andere kant de vrije markt, de ondernemers die nu fossiele brandstoffen verkopen en een stap willen gaan maken, en de veiligheid. Hier wordt dus nog veel meer over gesproken op kortere termijn, meneer De Groot.

Ook van uw hand was een vraag over de aanpak van risicovolle N-wegen. De N33, N57 en N59 zijn de afgelopen jaren veiliger geworden; daar zijn verkeersveiligheidsmaatregelen gerealiseerd. Dat is ook echt een accent dat ik hier met het team heb mogen zetten. Voor de N33 geldt dat de MIRT-verkenning start in het tweede kwartaal. Het streven is om de verkenning eind 2028 af te ronden met het vaststellen van een voorkeursbeslissing. Op dit moment werken we aan de verkenning.

Dan zal ook de planning voor de realisatie compleet worden. Met de 200 miljoen euro die daarvoor beschikbaar is, werkt Rijkswaterstaat aan een verdere uitwerking van de aanpak van de rijks-N-wegen. Die N-wegen zijn namelijk niet allemaal in het bezit van het Rijk. De volgende trajecten zijn hier onderdeel van. De maatregelen op de N915 worden dit jaar gerealiseerd. De maatregelen op de N18 worden verwacht in 2027. De rotonde bij de Kogendijk en de N9 staat gepland voor 2027; deze maatregel wordt uitgevoerd door de gemeente Alkmaar. De maatregelen op de N14 en N44 worden meegenomen bij het onderhoud van 2029. Rijkswaterstaat werkt nu aan de uitwerking van de maatregelen op de N36 en N50. Een concrete planning volgt.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik kijk even naar de commissieleden om te zien of er nog vragen zijn overgebleven. Ik zag veelvuldig instemmend geknik. De heer Stoffer werd zelfs enthousiast, zag ik.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, ik was blij verrast.

De voorzitter:

Dat is heel goed om te horen. Dat is toch weer mooi werk. Dan wil ik nu het woord geven aan de minister van JenV. Gaat uw gang.

Minister Van Oosten:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil mijn bijdrage beginnen met het blokje alcohol en drugs. Ik deel met u dat het verdrietig is om vast te stellen dat het aantal mensen dat een proces-verbaal is opgelegd vanwege het gebruik van alcohol opnieuw is gestegen. Dat is gewoon heel ernstig. Het is terecht dat u daar allemaal aandacht aan geeft. Om die reden is het ook goed om vast te stellen dat we in maart dit jaar met elkaar de Wet verbetering aanpak rijden onder invloed gaan behandelen, met inbegrip van een ander wetsvoorstel. Ik moet even spieken hoe dat heet, want ik haal dat steeds door elkaar met een andere. Het gaat om de alcoholmeter, wat iets anders is dan het alcoholslot; daar kom ik dadelijk nog even op terug. Beide wetten zijn van grote betekenis, omdat je het dadelijk uitvoerbaar kan stellen op het moment dat iemand in hoger beroep gaat. Iemand is dan al voor iets veroordeeld, maar in hoger beroep kan dat weer worden ingenomen of worden veranderd. Het gaat erom dat je kunt zeggen: tot die tijd mag u toch niet de weg op. Het heeft ook betrekking op de mogelijkheid om te zeggen: op het moment dat je je niet aan voorwaarden houdt, leggen we vervangende hechtenis op. Zo zijn er nog wat andere maatregelen die echt ingrijpen in de vrijheid die iemand misschien ervaart om desondanks wederom met alcohol achter het stuur te gaan zitten. Dat willen we namelijk niet.

Ook wijs ik u op de wet-Mulder en de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Die zijn c.q. worden op dit ogenblik geëvalueerd. Ik verwacht dat u rond de zomer de beleidsreactie krijgt. Pin me niet vast op het precieze moment. Het is ook wel chique om daar even wat ruimte voor te geven aan het nieuwe kabinet. Ik denk dat er voor u alle mogelijkheid is om dan ook door te gaan op het punt van alcohol.

Dan maak ik de stap naar de vraag die de heer Stoffer mij onder meer stelde. Met hem ben ik benieuwd naar het antwoord, dus ik zeg hem toe dat ik dat verder verkend wil hebben en opgenomen wil hebben in de brief die u elk halfjaar krijgt. Zijn vraag heeft betrekking op het inhouden van het rijbewijs. Dat gebeurt af en toe om redenen, maar je krijgt het dan na zes maanden weer terug. De heer Stoffer gaf dat voorbeeld. Ik wil goed bekeken hebben of dat de weg is die we moeten willen blijven houden. Ik zeg u dus niet toe dat we het per se gaan veranderen, maar ik zeg u wel toe dat we dat verder verkennen en dat ik u daar verslag van doe in de brief die u, naar ik aanneem, elk halfjaar krijgt. Dat zal dus rond de zomer zijn. Dan kunt u met elkaar de discussie voeren.

De heer Stoffer vroeg mij ook naar het aantal controles en staandehoudingen. Ik zeg u graag toe dat ik jaarlijks in de verkeersbrief blijf opnemen hoeveel alcohol- en drugscontroles er hebben plaatsgevonden en hoeveel processen-verbaal er zijn opgelegd. Ik heb die informatie. Ik ga ervan uit dat u die eerder ook heeft gekregen, maar laten we dat als een toezegging noteren; dan staat dat.

Dat zeg ik u niet toe, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Stoffer, met betrekking tot het specifieke aantal testen of het aantal auto's dat je hebt geregistreerd of hebt zien voorbijtrekken bij een alcoholcontrole. Als het zo specifiek moet worden, dan voorzie ik echt een te zware administratieve last bij de politie. Dat vind ik niet juist. We moeten ervan uit kunnen gaan dat de politie dat werk doet. U krijgt te zien hoeveel alcoholcontroles er plaatsvinden. We kunnen dan misschien wel, als ik daar wat meer informatie over heb, in zijn algemeenheid bespreken over hoeveel auto's het ongeveer zou kunnen gaan. Maar als we die last echt bij de politie neerleggen, dan gaat dat ten koste van het blauw op straat. Ik zie de heer Stoffer knikken om aan te geven dat dat zijn bedoeling niet was.

Dan het alcoholslot. Ook daar is een vraag over van de heer Stoffer. Het alcoholslot is dus wat anders dan de alcoholmeter, waar ik het net over had, maar in dit gezelschap hoef ik het verschil niet te duiden, neem ik aan. Het is inderdaad de bedoeling om die verkenning voor de zomer te hebben afgerond. Ik vind dat het aan het nieuwe kabinet is om een besluit te nemen over de invoering en de snelheid daarvan, maar het doel is absoluut om u daar voor de zomer nader over te informeren. We hebben allemaal kunnen lezen wat er op dat vlak in het coalitieakkoord staat.

Ten slotte nog drugs. Dat onderwerp hangt er een heel eind mee samen, maar dat krijgt toch even apart aandacht. Er staat hier niet bij van wie deze vraag over de handhaving was, maar volgens mij was die van meneer Jumelet. Of ben ik in de war? Nee, dat klopt. De handhaving op drugsgebruik in het verkeer neemt elk jaar toe. In 2017 zijn we daarmee begonnen. Het ging van 1.500 toen naar bijna 21.000 in 2024. Bijna elke zaak waarin sprake is van een positief bloedonderzoek boven de grenswaarden leidt tot strafoplegging met een strafbeschikking van het Openbaar Ministerie of een vonnis van de rechter. Mij zijn geen knelpunten bekend. Daarnaast is er educatie en een maatschappelijke normverandering nodig. Dat is denk ik minstens zo belangrijk. Ik weet dat het geregeld voorkomt dat daar door de rechter specifiek een bijzondere maatregel voor wordt opgelegd, wat mij zeer wenselijk lijkt in een situatie zoals beschreven. Wellicht is dat iets — die suggestie doe ik u ter hand — om ook mee te nemen bij de evaluatie van beide wetsvoorstellen die ik u net aan het begin meegaf, omdat dat prima momenten zijn om het juist in wat algemenere zin te bespreken. Dan zou u nog

verbeterstappen kunnen doen.

Voorzitter. Dan de boa's. Onder meer de heer Van Asten had daar een vraag over. We hebben de brief over het hele boa-bestel — dat noemen wij de boa-brief — via de commissie voor Justitie naar de Kamer gestuurd. Wat nog niet helemaal rond is en nog verder besproken moet worden met de ketenpartners — ik ben nooit zo'n fan van dat woord, maar toch — is of er knelpunten zijn in de sfeer van bevoegdheden voor boa's als het gaat om verkeershandhaving. Dat is onvoldoende helder, dus dat moet goed uitgedacht worden. U vroeg naar knelpunten in bevoegdheden, meen ik, dus ik noem dit er toch maar specifiek bij. Minstens zo belangrijk is dat we ons ook realiseren dat je vaak wat meer specialistische kennis, training en kunde nodig hebt dan nu wellicht van de boa's verlangd wordt. Je hebt het dan al snel over gemotoriseerd verkeer in plaats van het ongemotoriseerd verkeer; zeg maar controles op fietsen. Je ziet ook dat veel boa's controleren op verkeerd parkeren en dat soort zaken. Het gaat dan niet per se om verkeersveiligheid, maar het hangt er wel mee samen. Bij gemotoriseerd vervoer heb je het wel een klein beetje over een wat ander chapter dat kennis, opleiding en middelen vergt. Over die bevoegdheden wil ik u terugrapporteren of er hiaten zijn. Ik kan dus de toezegging doen dat ik u dat laat weten. Of je die opgelost wil hebben of wil veranderen, dat laat ik aan het volgende kabinet. Maar dan moeten we eerst weten wat het is.

Dan een vraag van de heer Jumelet over straatraces. Nee, er zijn geen landelijke afspraken, een landelijke hotspotaanpak of iets dergelijks. Dat is echt aan de lokale driehoek. Ik heb er zelf ook weleens wat ervaring mee opgedaan en toen hebben we er een drempel op gelegd. Ik zou dat overigens niet overal willen aanraden, want dat kan ook weer tot allerlei ... Het is heel belangrijk om daar wat maatwerk toe te passen.

Dan de fatbikes. Daar heb ik iets meer vragen over gekregen, onder meer de vraag wanneer alle gemeenten over rollentestbanken gaan beschikken. Dat zal niet gebeuren, maar wel bij alle politie-eenheden. Dat is overigens ook het geval. Via de basisteams van de politie wordt dat natuurlijk wel gevoeld in gemeenten. De politie-eenheden kunnen dan ook kiezen waar de inzet moet plaatsvinden.

Dan de handhaving rondom fatbikes in het bijzonder. Ik heb geen geluiden vernomen over knelpunten of problemen bij de handhaving met de rollenbanken. Ik heb al gezegd dat die bij de eenheden beschikbaar zijn. Je moet die dan natuurlijk inzetten en daar een verdeling voor maken. Als het gaat om ongekeurde e-voertuigen, dus elektrische voertuigen, zien we wel een forse stijging: van 643 in 2023 naar 4.845 in 2024. Dat zijn overigens vaak fatbikes, maar soms heb je wat discussie: is het nou een fatbike of niet? Ik zou dat aantal als positief willen omschrijven als het gaat om de handhaving, maar ook als negatief. Want in the end wil je natuurlijk niet dat er allerlei ongekeurde voertuigen zijn, laat staan aan de kant van de weg zwerven. We hebben ook wat discussie met elkaar gevoerd. We hebben later ook een uitspraak gehad over die 25 kilometer; daar refereerde u ook aan. Er zijn mogelijkheden versterkt om daarop te kunnen handhaven. Die uitspraak van de rechter biedt op dat punt ook perspectief. Ik denk dat we het heel goed moeten blijven volgen. Op het gebied van veiligheid heb je in het hele justitieapparaat en in het bijzonder de politie natuurlijk altijd keuzes te maken; die keuzes worden vaak lokaal gemaakt. Ik denk dat we met elkaar goed moeten volgen of het ook goed uitpakt. De uitspraak van de rechter biedt op dat punt perspectief, vind ik.

De heer De Groot vraagt naar de aparte categorie voor fatbikes en of de inbeslagname dan ook beter geregistreerd kan worden. Dat staat in het coalitieakkoord. Daar verwijst hij ook naar. Ik vind het niet mijn rol om vanuit mijn positie als demissionair minister in het kabinet-Schoof daarop te reflecteren. Dat laat ik aan de opvolger, maar ik lees het net als de heer De Groot ook terug.

Ik kom op mijn laatste kopje. Ik praat maar gewoon door, hoor, meneer De Groot, totdat ik word onderbroken.

De voorzitter:

Ik vind het chapeau gaan! Gaat u vooral door.

Minister Van Oosten:

Dan kom ik bij de boetehoogte en de handhaving. O, ik blijf nog even bij de heer De Groot, die vroeg naar de uitrol van de extra mobiele flitspalen. We hebben er nu 75. Dat heeft u ook allemaal kunnen lezen. Het groeit tot eind 2026 door naar 125. We hebben nu 35 focusflitsers. Die kunnen "handheld" registreren; zo heet dat. Het aantal vaste flitspalen gaat van 642 naar 750 in 2029.

Dan kom ik ook op mijn laatste antwoord richting de heer El Abassi. We hebben daar eerder de discussie met elkaar over gevoerd. Het betekent wel dat ik niet kan uitsluiten dat het aantal bekeuringen toeneemt. Ik ben het overigens niet met de heer El Abassi eens dat de focus bij bekeuringen en het hele boetesysteem puur ligt op de financiële inkomstenkant. Dat wil ik toch benadrukken. Ik betwist niet dat het óók een rol speelt. De heer El Abassi verwijst ook naar uitspraken van mijzelf op dat punt. Maar het dient natuurlijk ook een ander doel — dat is evident — namelijk de verkeersveiligheid. Dat staat bij mij natuurlijk wel voorop. Daar gaan we ook met de Kamer over in gesprek. Dat heb ik eerder ook met de heer El Abassi gewisseld. Ik meen vorige week nog, tijdens de begrotingsbehandeling Justitie. Er is namelijk een onderzoek van het WODC neergelegd. Dat is een tamelijk omvangrijk onderzoek en dat vergt een nadere en goede bespreking. Ik moet daarin ook een beleidsreactie meenemen, onder meer van het Openbaar Ministerie en allerlei andere organisaties. De inhoudelijke reactie gaat dus echt nog wel volgen. Dan zullen we daar ongetwijfeld een debat met elkaar over hebben. Ik hecht er wel aan om te blijven bij de opmerking — dat zal niet iedereen in deze zaal wat zeggen, maar de heer El Abassi toevallig wel, want die was daarbij — die ik vorige week in de richting van mevrouw Straatman heb uitgesproken, namelijk dat ik het ook niet anders kan maken dan het is als het gaat om de financiële kant van het verhaal.

Daarbij wil ik ten slotte nog wel de opmerking maken dat ik denk dat het heel verstandig is — de heer El Abassi heeft daar ook aandacht voor gevraagd; dat hoorde ik nu niet, maar de vorige keer wel — dat het CJIB een aantal stappen heeft gezet om kwetsbare mensen die geconfronteerd worden met boetes, soms ook meerdere boetes, meer maatwerk te bieden. Daar laat ik het bij, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de leden om te zien of er nog vragen openstaan. Dat is niet het geval. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik kijk even of de leden behoefte hebben aan een tweede termijn. Ik zie de heer Stoffer knikken. Laat ik vooropstellen dat u er natuurlijk geen gebruik van hoeft te

maken, maar we gaan de tweede termijn in ieder geval starten. U heeft 1 minuut en 40 seconden. Gaat uw gang, meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Dank aan beide bewindslieden voor de beantwoording van de vragen die gesteld zijn. Het is natuurlijk een debat in een specifieke tijdsperiode, tussen een regeerakkoord en een nieuw kabinet. Mooi dat we dit belangrijke onderwerp wel met elkaar besproken hebben en dat we ook volop aandacht hebben kunnen geven aan dit onderwerp. Dank voor de toezeggingen.

Ik wil nog even refereren aan de N50. Er is vandaag een mooie motie van Caroline van der Plas en mij aangenomen, waarin er 40 miljoen is vrijgemaakt om die goed aan te pakken. Dat er ook op korte termijn wat gedaan wordt, vind ik heel mooi.

Voorzitter, tot slot vraag ik een tweeminutendebat aan.

De **voorzitter**:

Dat noteren wij. De heer Van Asten.

De heer **Van Asten** (D66):

Ook mijn dank voor de beantwoording. Sommige dingen moeten inderdaad nog worden uitgezocht, zoals die boa's. Ik zou graag toch iets meer van een toezegging willen hebben ten aanzien van de campagne over vermoedheid of in ieder geval het bekijken welke rol dat speelt. Dan kunnen we dat in het najaar in het debat over verkeersveiligheid bespreken. We hebben weliswaar ook nog het debat in mei, maar sommige dingen hebben misschien net even iets meer tijd nodig.

We hebben natuurlijk nog een aantal zaken ten aanzien van de ontsluiting van die ambulancedata. Er werd een aantal keer gezegd: aan het einde van het jaar komen we met een plan van aanpak. Dat ging dan specifiek over die wetswijziging. Naar mijn begrip duurt dat al enige tijd. Ik ben dus wat teleurgesteld over het antwoord: aan het einde van het jaar komen we met een plan van aanpak. Nu weet ik dat een wetswijziging in totaal lang duurt, maar een jaar nemen om te komen tot het begin van het maken van een plan van aanpak, vind ik wat gortig. Wellicht kan daar nog iets meer duidelijkheid over worden gegeven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even verder. De heer Graus niet. De heer De Hoop: kort. Gaat uw gang.

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

Voorzitter. Ik wil het toch nog even hebben over de opvoersetjes, want inmiddels snap ik de verwarring die ik had. Het ging over de uitvoering van de motie-Grinwis waarin gevraagd werd om een algeheel opvoerverbod. Het is nu inderdaad zo dat dat geldt voor fatbikes, maar in de brief staat onder andere bijvoorbeeld ook dat het ministerie gaat onderzoeken of een verbod voor het commercieel aanbieden van opvoeren door bedrijven van toegevoegde waarde is. Ik denk dat dat het geval is en ik zou de minister daar ook toe willen bewegen. Ik zou hem willen vragen of hij voor het volgende commissiedebat daarop terug kan komen. Wat zijn de uitkomsten daarvan? Wat is er nodig om dat toch juridisch werkbaar te kunnen maken? Ik vraag hem om de

proportionaliteit aan te geven rondom het überhaupt hebben van of rijden op een opgevoerd voertuig te verbieden. Dat werd volgens mij niet als proportioneel gezien, omdat dat een probleem zou kunnen opleveren op het eigen terrein of op het boeren erf. Ik zou de minister toch willen bewegen om nog scherper te kijken naar zo'n algeheel opvoerverbod en om daarnaartoe te gaan, zoals ook gevraagd in de motie-Grinwis.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Jumelet.

De heer Jumelet (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb in mijn bijdrage gezegd dat het er enerzijds over gaat dat de vervoermiddelen veilig moeten zijn. Dat spreekt voor zich. Anderzijds wil de samenleving dat mensen rekening houden met elkaar. Het is natuurlijk een groot goed om vrijheid te hebben, ook in hoe je je verplaatst, maar in onze samenleving is nadrukkelijk samen leven het uitgangspunt.

Voorzitter. Dan kom ik nog even op de straatraces. Ik heb dit dossier overgenomen van mijn collega Eline Vedder. De minister antwoordde vrij kort. We zien dat de straatraces zich van gemeente naar gemeente verplaatsen als er wat druk op komt, dus enige regie zou wel goed zijn, denk ik. Voor nu is het helder, maar ik zou me ook kunnen voorstellen dat we nog eens hierover nadenken en bekijken hoe je daar nog wat meer samen in kunt optrekken.

Voorzitter. Dat was het voor dit moment.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Duijvenvoorde: niet het geval. De heer El Abassi: geen inbreng.

Ikzelf wil u namens de VVD-fractie danken voor de beantwoording. We bekijken in het tweeminutendebat wel wat we het nieuwe kabinet nog mee willen geven. Ik heb verder geen inbreng. Ik schors kort ter voorbereiding van de beantwoording in de tweede termijn. Blijft u allen in de buurt, want over vijf minuten hervatten we het debat met de beantwoording van het kabinet in tweede termijn.

De vergadering wordt van 18.25 uur tot 18.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit debat. Aan de orde is de tweede termijn van de zijde van het kabinet. Ik wil graag minister Tieman het woord geven.

Minister Tieman:

Dank u wel, voorzitter. De heer De hoop had het over opvoersets, ook op eigen terrein. Wij gaan over de Wegenverkeerswet. Het is vrij complex. We komen nog schriftelijk terug op wat daar allemaal voor nodig is.

We komen ook voor de zomer terug op hoe we invulling gaan geven aan de motie van de heer Grinwis.

Meneer Van Asten, ik wil u nog een aantal zaken verduidelijken. Ik kan ook een

toezegging doen om iets naar voren te halen, bijvoorbeeld dat plan van aanpak voor het einde van het jaar. Weet wel dat dit echt bij het ministerie van VWS ligt. Dat maakt het wat complexer. Ik stel voor dat wij hier in mei, bij het volgende commissiedebat, wat meer de diepte opzoeken en dat we dan aan u rapporteren hoever we zijn gekomen, om zo meer scherpte te krijgen. We halen het net ook op bij de collega's van VWS om te kijken of we überhaupt een planning nodig hebben, of een wetswijziging. Dan hebben we daar gewoon wat meer informatie over. Een toezegging kan ik noteren voor de vermoeidheid, zoals u ook heeft aangegeven. We zijn in gesprek over de ambulancedata, om die verder te verfijnen en toe te voegen met de 25 regionale ambulancevoorzieningen. Er is dan ook nog een gesprek over de financiën. Dan heb ik daar meer informatie over. Dat is eigenlijk hoe ik uw vragen wilde beantwoorden. U had ook nog een vraag over de financiering. Dat doen we dan zo.

De heer Goudzwaard. Toch ook even over de data. We hebben net dat convenant, die samenwerkingsafpraak, met de ILT, de Douane, de NVWA en de politie beklonken. Dat was in Q4 van vorig jaar. Ik zou u willen vragen of het goed is dat wij in Q4 een rapportage en evaluatie van die samenwerking geven met een overzicht van de concrete cijfers die de samenwerking heeft opgeleverd.

De heer De Hoop vroeg naar gehandicaptenvervoer. We gaan wat scherper aan de wind varen voor het stellen van toelatingseisen in de categorie gehandicaptenvoertuigen met een snelheid van 20 tot 45 kilometer per uur. Dat maakt oneigenlijk gebruik minder aantrekkelijk, ook voor marktpartijen die deze vervoersmiddelen op de markt brengen. Nieuw beleid voor deze voertuigen is eind dit jaar uitgewerkt. Eventueel kan ik ook wat meer informatie geven over de stand van zaken bij het volgende debat Verkeersveiligheid. Dat staat op dit moment gepland in mei.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Hoor ik de minister nou zeggen dat hij in Q4 van dit jaar met een rapportage zou willen komen?

Minister **Tieman**:

We komen met een evaluatie van de samenwerking die we in Q4 vorig jaar gehad hebben met de ILT, de Douane, de politie en de NVWA. Dat wordt een evaluatie van die samenwerking, in combinatie met wat het concreet heeft opgeleverd aan inbeslagnames en vernietigde fatbikes die door de shredder zijn gegaan. Dat soort zaken geven wij dan weer in een rapportage.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Het fatbikedossier is een heel prangend dossier. Dat hoort de minister volgens mij aan allerlei sprekers. Ik zou het heel erg waarderen als de minister zou kunnen inzetten op bijvoorbeeld een kwartaalrapportage over wat er in beslag is genomen. Ik kan me ook voorstellen dat ik mijn hand dan misschien wat overspeel. Misschien kunnen we elkaar tegemoetkomen, dat u gewoon met een halfjaarlijkse rapportage komt. Dan heeft de Kamer ook nog ietwat houvast om de voortgang en de effectiviteit te monitoren van datgene wat de minister uitrolt. Dan kunt u de evaluatie aan het eind van het jaar de tweede halfjaarsrapportage laten vergezellen.

De **voorzitter**:

Helder, helder.

Minister **Tieman**:

Dat is een toezegging.

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

Over het laatste punt van de gehandicaptenvoertuigen zei de minister: als u dat prettig vindt, kan ik daar eventueel op terugkomen. Dat laatste punt heb ik dan als toezegging opgevat. Dank dat de minister voor het volgende debat, ik geloof voor de zomer, wil terugkomen op de opvoersetjes. De vraag is of daarbij inderdaad specifiek ingegaan wordt op dat commercieel aanbieden. Er staat met betrekking tot de Wegenverkeerswet ... Er staat inderdaad dat erop teruggekomen wordt, maar ik ga er ook van uit dat de minister op dat specifieke onderdeel voor de zomer nog wat uitgebreider richting de Kamer terugkomt.

Minister **Tieman**:

Een toezegging.

De **voorzitter**:

Het gaat hard met de toezeggingen hier. We kunnen het bijna niet bijhouden. Het nieuwe kabinet krijgt het druk, zou ik willen zeggen. We moeten het hier ook een beetje luchtig houden. Dat is wel gezellig. Ik denk dat dat uw antwoorden waren. Dan kijk ik naar de minister van JenV voor de laatste antwoorden.

Minister **Van Oosten**:

Dank u wel, voorzitter. De heer Jumelet vroeg naar de straatraces. Ik gaf aan dat die lokaal georiënteerd zijn. Niettemin begrijp ik van uw fractiegenoten dat u het signaal heeft dat die straatraces een soort rondtrekkend bestaan door Nederland leiden. Dat geeft mij aanleiding om het wel te benoemen bij mijn reguliere relatieoverleg met de korpschef van de politie. Ik laat verder bij u of u daar over een jaar of wat nog eens een keer naar wilt informeren, maar ik ga dat in elk geval benoemen, want als wat u zegt het geval is, moet de politie dat weten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Jumelet.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik hoor een toezegging.

Minister **Van Oosten**:

Maar niet de toezegging dat ik er zelf een actieve brief over stuur. Die laat ik lekker bij de heer Jumelet.

De **voorzitter**:

Kijk, dat is dan maar genoteerd. Dank u wel voor de antwoorden. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van het kabinet. We zijn ook bijna aan het einde gekomen van dit commissiedebat Verkeersveiligheid, maar niet voordat we de administratie hebben gedaan. Dat zijn de toezeggingen. Dat zijn er wel een heel aantal, dus we lopen ze even langs. We kijken of we ze goed genoteerd hebben. Het is in ieder geval zo dat de heer Stoffer van de SGP een tweeminutendebat heeft aangevraagd.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer het halfjaarlijkse cijfer over het aantal inbeslaggenomen illegale fatbikes doen toekomen, met daarbij in Q4 een evaluatie van de samenwerking met onder andere de Douane, ILT en andere partijen. Dat is een toezegging aan de heer Goudzwaard van JA21.
- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe dat de Kamer voor de zomer de concrete doelstelling voor verkeersveiligheid zal ontvangen. Dat is een toezegging aan de heer Stoffer.
- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal door SWOV laten onderzoeken of een inhaalverbod voor automobilisten op fietsstraten mogelijk is. Dat is een toezegging aan de heer Van Asten van D66.
- De minister van Justitie en Veiligheid zegt toe om in de eerstvolgende verzamelbrief over verkeersveiligheid de Kamer te informeren over zijn verkenning van de mogelijkheid tot het langer dan zes maanden inhouden van het rijbewijs. Dat is een toezegging aan de heer Stoffer.
- De minister van Justitie en Veiligheid zal de Kamer informeren over het aantal alcoholcontroles en processen-verbaal. Dat is ook een toezegging aan de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik lachte ook heel vriendelijk naar de minister.

De **voorzitter**:

Ik heb het in de gaten.

Minister **Van Oosten**:

Het waren gewoon goede ideeën.

De **voorzitter**:

Dit zal dan wellicht in diezelfde brief terechtkomen.

- De minister van IenW zegt toe om de Kamer in mei nader te informeren over de maatregelen tegen vermoeidheid achter het stuur, evenals over ambulancedata. Dat is een toezegging aan de heer Van Asten van D66.

Hebben we dan alle toezeggingen te pakken? Ik denk het wel. Het is een heel mooi rijtje. Dan hebben we de administratie ook op orde.

We zijn aan het einde gekomen van dit debat. Ik wil allereerst natuurlijk de mensen die hier op de publieke tribune hebben gezeten om dit debat te volgen hartelijk danken voor hun komst. Ik dank de mensen die dit op afstand hebben gevolgd. Ik dank de bewindspersonen, inclusief de ambtelijke ondersteuning, hartelijk voor hun aanwezigheid. Dank aan de leden. Dank aan de griffie en de ondersteunende diensten die hier vandaag in de zaal aanwezig waren om dit debat mogelijk te maken. Daarmee sluit ik dit debat Verkeersveiligheid. Dank u wel.

Sluiting 18.38 uur.

