

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 1 juni 2021 overleg gevoerd met de heer Grapperhaus, minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2020 inzake tonen actuele snelheden op matrixborden: inzicht vervanging matrixborden en gewijzigde planning pilot (29398, nr. 883);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2020 inzake informatie over de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 (29398, nr. 887);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2020 inzake smart mobility in beweging (31305, nr. 322);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2020 inzake Staat van de Verkeersveiligheid december 2020 van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) (29398, nr. 886);
- de brief van de minister van Justitie en Veiligheid d.d. 18 december 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over de laatste stand van zaken in de uitvoering van eerder gedane toezeggingen op het terrein van de verkeershandhaving (29398, nr. 889);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 januari 2021 inzake Toekomstperspectief Automobilititeit (31305, nr. 324);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2021 inzake antwoorden op vragen commissie over helmplicht snorfietsen, 30 km/h in bebouwde kom en continu voeren autoverlichting (29398, nr. 896);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2021 inzake voortgang inventarisatie bermafwijkingen langs rijkswegen (35570-A, nr. 48);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 maart 2021 inzake staken van arbeid bij overtreding rij- en rusttijden en boete bij wekelijkse 45 uursrust in cabine (29398, nr. 904);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 maart 2021 inzake rijden onder invloed-onderzoek en verlaging grens-onderzoek alcohol (29398, nr. 908);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 maart 2021 inzake kabinetsreactie op aanbevelingen OVV-rapport "Spookrijongeval A73? Leren van verkeersongevallen" (29296, nr. 40);
- de brief van de minister van Justitie en Veiligheid d.d. 5 maart 2021 inzake resultaat van de interdepartementale werkgroep Medicijngebruikers in het verkeer (29398, nr. 902);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2021 inzake hoger beroep Stint (29398, nr. 929);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 mei 2021 inzake SWOV-onderzoeken naar dodelijke ongevallen op rijkswegen (29398, nr. 935);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 mei 2021 inzake resultaten onderzoek TNO en Uitvoeringstoets RDW inzake helmplicht snorfietzers (29398, nr. 933);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2021 inzake Verkeersveiligheid en Wegen (29398, nr. 937);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2021 inzake voortgangsrapportage Strategisch Plan Verkeersveiligheid (29398, nr. 936).

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

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

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

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

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Alkaya, Geurts, Grinwis, Peter de Groot, Hagen, Madlener en Agnes Mulder,

en de heer Grapperhaus, minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.30 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Van harte welkom bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Een hartelijk welkom aan de beide ministers: ten eerste die van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Nieuwenhuizen-Wijbenga. Van harte welkom. En ook welkom aan de minister van Justitie en Veiligheid, de heer Grapperhaus. Het onderwerp vandaag is verkeersveiligheid. Op dit moment zijn er drie leden aanwezig. Het kan zijn dat er nog meer bij komen.

Er is een verzoek van de minister van Justitie en Veiligheid. Misschien kan hij zelf dat verzoek even toelichten hier in de Kamer, dan kunnen we kijken of de leden van de commissie daarmee akkoord gaan.

Minister Grapperhaus:

Ik zou het verzoek willen indienen of ik straks mijn beantwoording in eerste termijn mag doen en daarna het debat mag verlaten in het licht van een aantal andere dingen die spelen. Maar ook gezien het feit dat het gedeelte dat naar mij toe gaat een betrekkelijk overzichtelijk gedeelte is bij dit debat. Dat hebben we eerder gedaan.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden of zij daarmee kunnen instemmen. Ik zie geknik, dus daarmee is uw verzoek gehonoreerd. Zou u uw microfoon kunnen uitzetten, dan kunnen wij vervolgens door met de vergadering. Ik zie nog een van de leden binnenkomen en ik deel de heer Alkaya — hartelijk welkom — nog even mede dat we net als commissie hebben besloten om de minister van Justitie en Veiligheid toestemming te geven om de Kamer te verlaten vanaf het einde van zijn eerste termijn, omdat het debat betrekkelijk overzichtelijk is. De andere collega's hebben hiermee ingestemd.

Dan ga ik als eerste naar de heer Geurts van het CDA. U heeft voor uw inbreng in eerste termijn vijf minuten als ik het goed heb en die zijn op dit moment voor u.

De heer Geurts (CDA):

Voorzitter. Verkeersveiligheid is niet vanzelfsprekend. In het coronajaar 2020, waar thuisblijven zo'n beetje de norm was, vielen nog steeds 610 verkeersdoden en rond 20.000 ernstige verkeersgewonden. Het CDA zet zich al langer in voor de aanpak van hufterig gedrag in het verkeer, onder andere via een initiatiefnota van onze voorgangster Wytse Postma. Kan de minister aangeven hoe het staat met de uitvoering van de aangenomen CDA-motie over intensievere aanpak van hufterig gedrag in het verkeer en de CDA-motie over de intelligente snelheidsbegrenzer voor structurele hardrijders? De verkeerscoalitie pleit er verder voor om handhaving een belangrijkere plek te geven in de nationale veiligheidsagenda. Is de minister hier ook voorstander van?

Voorzitter. Dan een heel andere onderwerp: kenniswerkers en het omwisselen naar een Nederlands rijbewijs. Het CDA vindt het in het verband met de verkeersveiligheid belangrijk dat mensen die een Nederlands rijbewijs krijgen ook over voldoende rijvaardigheden beschikken. Om dit te borgen, is het in Nederland zo geregeld dat rijbewijzen van mensen uit landen waarmee Nederland geen overeenkomst heeft afgesloten, niet kunnen worden omgewisseld voor een Nederlands rijbewijs. Dit lijkt mij verstandig met het oog op de verkeersveiligheid, want in sommige landen zijn de rijomstandigheden en de kwaliteit van het rijbewijssysteem totaal anders dan hier. Maar er is iets gek aan de hand. Nederland kent een uitzondering voor expats die onder de 30%-regeling van de Belastingdienst vallen. Zij mogen, inclusief hun partner en gezinsleden, hun rijbewijs zonder toets op rijvaardigheid of kennis van regels, omwisselen voor een Nederlands rijbewijs. Toen ik dat las, was ik stomverbaasd. Ik vind dit ook gek. Als iemand kennis heeft van een bepaald vakgebied, hoeft dat nog niet direct te betekenen dat iemand een goede bestuurder is. Als dat zo zou zijn, zou dit ook een toetssteen moeten zijn bij Nederlanders die een rijbewijs willen halen. Het lijkt dus vooral een lokkertje te zijn over de rug van de verkeersveiligheid. Een rijsschoolhouder trok bij ons aan de bel en vertelde ons dat zij mensen aantreft die nog nooit auto hebben gereden en weinig tot geen kennis hebben van de theorie. Dat deze regeling al meer dan 25 jaar bestaat, zegt niet dat dat dan ook een verstandige regeling is. Hoe kijkt de minister tegen deze regeling aan, met alle inzichten die we vanochtend ook in de media mochten lezen? Is zij bereid een check in te bouwen voor expats uit landen waarmee geen overeenkomst is afgesloten?

Dan de matrixborden. Het CDA is er voorstander van om de maximumsnelheid waar mogelijk standaard op de matrixborden weer te geven. Uiteraard op de momenten dat ze niet worden gebruikt voor tijdelijke signalen vanwege bijzondere situaties. Hierdoor is de geldende maximumsnelheid makkelijk en consistent te vinden en kunnen onbewuste snelheidsovertredingen, en hiermee ook verkeersboetes, beter worden voorkomen. Een ruime Kamermeerderheid heeft de motie van onze hand hierover gesteund. De minister heeft toegezegd een onafhankelijk onderzoek en een pilottraject te starten op de A27. Het CDA is zeer verbaasd en eigenlijk boos dat de minister plots afziet van haar toezegging voor een pilot op de A27. De minister levert hiermee half werk af en heeft de klankbordgroep te vroeg om advies gevraagd, waardoor de Kamer nu geen goede conclusies kan trekken. En dat terwijl uit het gebruiksonderzoek blijkt dat 73,5% van de respondenten het een goed tot heel goed idee vindt om de maximumsnelheid te allen tijde op alle matrixborden te tonen. Kortom, de vraag is: is de minister bereid om alsnog de wens van de Kamer uit te voeren en een pilot te houden op de A27?

Dan data en verkeersveiligheid. Het CDA vindt verkeersongelukken voorkomen beter dan genezen. Daarom vinden wij een proactieve aanpak van de verkeersveiligheid van belang. Dit zou de minister moeten aanspreken. De gemeente Rotterdam heeft een voorspellend verkeersveiligheidsmodel ontwikkeld. Dat geeft een risicoscore op verkeersongevallen op basis van een brede historische dataset die gekoppeld is aan zo'n 250 wegeigenschappen, zo heb ik me laten vertellen, zoals wegvakken, kruispunten, nabijheid van scholen en verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden. Via zo'n dashboardapp adviseert het model verkeerskundigen en wegontwerpers hoe wegen en kruispunten aan te passen om de verkeersveiligheid proactief te verhogen. Inmiddels zijn ook de gemeente Den Haag en de provincies Gelderland, Utrecht, Friesland en Drenthe aangesloten als partner. Ik heb daarbij de volgende vraag. Hoe kijkt de minister aan tegen dit initiatief? Is zij hiermee bekend?

Mijn laatste punt, afrondend, zal de minister niet verbazen. Het CDA vraagt al sinds oktober 2019 aan het kabinet om met een positieve grondhouding te bezien of het juridisch en technisch mogelijk kan worden gemaakt dat beelden van camera's boven de weg van Rijkswaterstaat gebruikt mogen worden in de handhaving. Steeds worden de huidige knelpunten opgesomd en wijzen IenW en JenV naar elkaar. Graag zien wij dat met een positieve grondhouding wordt gekeken of knelpunten kunnen worden opgelost. Ze zitten hier allebei naast elkaar. Welke minister gaat hierover en is die minister bereid om dit probleem op te lossen? Ik dacht: ik heb mijn kans vandaag.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan komen wij bij meneer De Groot van de VVD. Voordat ik u het woord geef, heet ik onze collega van de PVV hartelijk welkom. Ik wil ook nog even meedelen dat de minister van JenV deze vergadering na de eerste termijn zal verlaten. Daar hebben de Kamerleden net toestemming voor gegeven. Het woord is aan de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Afgelopen weekend hebben we met het zeer ernstige ongeval op de N34 maar weer eens geconstateerd dat veilig thuiskomen niet vanzelfsprekend is. Daarom is het goed om vandaag met de commissie het debat te voeren over het lastige onderwerp dat verkeersveiligheid is. Ik heb lokaal gezien dat veilig verkeer, naast regels

en maatregelen op infrastructuur, met name gaat over gedrag en gedragsverandering. Als de regels er zijn en de infrastructuur op orde is, zit het succes met name in het handhaven. Daar wil ik het vandaag graag over hebben, net als over de regelgeving omtrent lichte elektrische voertuigen en de samenwerking tussen Rijk en decentrale overheden in de aanpak van verkeersveiligheid.

Om met dat laatste te beginnen: complimenten voor de aanpak en de samenwerking vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Er wordt 500 miljoen extra geïnvesteerd in verkeersveiligheid en daar kan niemand op tegen zijn. De aanpak in gezamenlijkheid met gemeenten en provincies, die zelf de problematiek in de fysieke omgeving het beste kennen, is top. Maar we zijn er nog niet. We moeten doorzetten. Hierover een vraag aan de minister. Gemeentebegrotingen staan onder druk. Zijn de gemeenten wel voldoende in staat om voor de cofinanciering te zorgen?

Ondanks deze voor de VVD positieve inzet, dalen de ongevallencijfers nog niet. Kan de minister aangeven welke specifieke ontwikkelingen er in de samenleving zijn die ervoor zorgen dat het aantal ongevallen niet daalt, ondanks de hoge inzet vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het actieplan?

Met het risico dat ik het antwoord zelf al inkleur, wil ik het toch graag hebben over de toename van fietsgebruik gedurende de coronapandemie. De toename van het gebruik van e-bikes, sportfietsen en in het algemeen de fiets is natuurlijk een positieve ontwikkeling, maar hiermee is het wel drukker op de fietspaden en de wegen. Er wordt met veel verschillende snelheden gereden. Uit de ongevallencijfers van 2020 valt op te maken dat er meer ongevallen zijn met fietsers. Daarom de vraag waar de minister aan denkt bij het treffen van goede maatregelen voor deze verschillende snelheden op de fiets en het drukker gebruik van het fietspad. En misschien meer specifiek: op de schriftelijke vragen van de VVD gaf de minister aan dat gedragsinterventies met betrekking tot het gebruik van e-bikes wellicht nodig zijn. Op welke snelheid gaat u preventie en voorlichting voor ouderen op e-bikes vormgeven, natuurlijk om slachtoffers te voorkomen, maar ook alvast om te voorkomen dat we de discussie over verplicht helmgebruik door gebruikers van e-bikes hier op tafel krijgen?

Ik ga snel door met verkeersovertreders. Het aantal bekeuringen door staandehoudingen is tussen 2010 en 2019 gehalveerd. Zoals ik in het begin van mijn bijdrage al aangaf, is gedrag en vooral de correctie daarop misschien wel het belangrijkste dat ons te doen staat. De VVD ziet dat de inzet van innovatieve handhavingsmethoden die de verkeersveiligheid vergroten, zoals trajectcontroles, moet samengaan met voldoende handhavingscapaciteit om deze methoden en technieken effectief te kunnen benutten. Kan de minister hier misschien op reflecteren? Van de VVD is in april een motie aangenomen met het verzoek om voor vandaag duidelijkheid te scheppen over wanneer de bedragen van boetes aangepast worden. We weten nu alleen een mogelijke datum. Kan de minister uitleg geven over wat de status is en wat er nog gedaan moet worden? En hoe hard is de datum 1 januari 2022? Verder is de VVD verheugd te horen dat er een verkenning door Rijkswaterstaat is gestart naar de mogelijkheid om overtredingen door middel van uitgestelde waarneming via camera's op voertuigen van wegininspecteurs, zoals het negeren van een rood kruis, te beboeten. We kijken uit naar de resultaten van deze verkenning.

Dan nog het LEV-kader, het kader voor lichte elektrische voertuigen. De VVD begrijpt heel goed dat met het vormgeven van het kader zorgvuldig moet worden omgegaan.

LEV's in allerlei vormen en maten komen inmiddels al dagelijks op de weg voor. Het biedt ook enorme kansen voor binnenstedelijke duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld voor bezorgdiensten en het delen van elektrische scooters. Het kader moet helder zijn over waar de plek op de weg is en of het gebruik van de verschillende soorten de situatie, bijvoorbeeld op het fietspad, niet slechter maakt. Voor gebruikers, gemeenten en handhavers is dit van belang. Kan de minister duidelijkheid geven over de planning en de systematiek van het LEV-kader? Gebruikers en bedrijven zien deze duidelijkheid graag terug.

Als laatste nog een klein punt, een concrete vraag. Samen met het CDA heeft de VVD reeds meerdere malen aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de N9. Kan de minister hier misschien een update over geven?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan komen we nu bij collega Alkaya van de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Aan ambities is er bij het kabinet geen gebrek als het om de verkeersveiligheid gaat. Maar het lijkt erop dat de benodigde stappen om die ambities waar te maken óf te laat komen óf soms helemaal niet komen. Zo heeft de landelijke helmplicht voor snorfietzers veel te lang op zich laten wachten. Ik weet nog uit mijn tijd in de lokale politiek in Amsterdam hoeveel tijd wij er toen, in 2014 en de jaren daarna, al aan kwijt waren. Uiteindelijk ligt het ontwerpbesluit er. We hebben dat dit weekend ontvangen. We hopen dat het snel in werking zal treden.

Daarnaast is rijvaardigheid een belangrijk onderwerp. Daarom zijn wij blij met de adviezen uit het rapport Van rijles naar rijonderwijs. Meer aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs is daar ook een onderdeel van. We hebben daar verschillende keren aandacht voor gevraagd. Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de aangenomen motie van de SP en het CDA? Maar ook al verbeteren wij nog zo de rijvaardigheid van mensen, we moeten ook niet naïef zijn. De belangrijkste oorzaak van dodelijke ongevallen is onoplettendheid of gevaarlijk gedrag. Menselijke fouten zullen gemaakt blijven worden zolang er mensen achter het stuur zitten. Maar er zal altijd een groep overblijven die gevaarlijk gedrag in het verkeer vertoont, met gevaar voor eigen leven, maar ook dat van anderen. Om die groep aan te pakken, is politiecapaciteit nodig. Daar is nog altijd een groot tekort aan. Het tekort gaat omhoog, maar er is nog altijd een groot tekort. Is de minister het met de SP eens dat het capaciteitstekort bij onze politie, ook vanwege de verkeersveiligheid, zo snel mogelijk weggewerkt moet worden? Is hij van mening dat het nu snel genoeg gaat? Welke stappen gaat het kabinet zetten om te versnellen? Wanneer is de capaciteit op orde?

Dan de totale chaos in ons land op het gebied van maximumsnelheden. Die snelheden veranderen regelmatig: vanwege de politiek, met het tijdstip op de dag, maar ook per locatie. Het is gewoon ingewikkeld. Daarom zou het goed zijn als op de matrixborden telkens wordt aangegeven hoe hard mensen mogen rijden. Dat is goed voor de verkeersveiligheid, maar ook om onnodige boetes te voorkomen. We horen allemaal wel in onze omgeving dat onduidelijk is hoe hard je nu precies mag rijden. Dat leidt tot onduidelijke situaties en boetes, maar ook tot gevaarlijke situaties. Kan de minister starten met de pilot waarmee de snelheden op de matrixborden worden aangegeven?

Deze pilot was stilgelegd, maar nu het verkeer weer aantrekt, zou er met de pilot daaromtrent weer gestart moeten kunnen worden. Zo zijn er meer zaken die met het ontwerp van onze wegen te maken hebben, met keuzes die wij hier nemen en de verkeersveiligheid kunnen bevorderen. Dat zijn bijvoorbeeld smalle enkelbaanswegen die niet voorzien zijn van een rijrichtingscheiding. Daarom zijn we blij met de uitrol van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat er 200 verzoeken zijn ingediend laat ook wel zien dat daar nog veel te verbeteren valt.

Voorzitter. Tot slot: medicijngebruik in het verkeer. Doorgaans kiezen mensen er niet zelf voor om een bepaald medicijn te gebruiken. Er moeten dus wel zwaarwegende argumenten zijn om hun deelname aan het verkeer te verbieden, of het moet overduidelijk zijn dat er sprake is van een gevaar in het verkeer. Nu is dat niet altijd het geval. Mensen met ADHD bijvoorbeeld slikken het medicijn dexamfetamine. Dat medicijn staat op de lijst met middelen waarmee je niet mag deelnemen aan het verkeer. Maar mensen met ADHD zijn juist beter in het verkeer als ze dat medicijn gebruiken dan als ze dat niet zouden doen. Die kunnen beter opletten en dat leidt tot minder gevaarlijke situaties. Ziet de minister in dat in dit geval het gebruik van dat medicijn de verkeersveiligheid dus bevordert in plaats van het verkeer gevaarlijker te maken? Door vol te houden dat alle mensen die dit soort medicijnen nemen niet de weg op zouden mogen, worden duizenden mensen dus onevenredig benadeeld of zelfs in gevaar gebracht. Zij krijgen nu onterecht boetes. Daar gaan ze tegen in beroep en ze krijgen eigenlijk altijd gelijk van de rechter. Eigenlijk worden ze onevenredig benadeeld, want het kost ze tijd, energie en geld. Hoe gaat de minister dit oplossen? Dit is gewoon een fout in het systeem die opgelost moet worden. Kan zij bijvoorbeeld regelen dat mensen met ADHD die bij controles positief getest worden op het gebruik van amfetamine met een bewijsje aan kunnen tonen dat zij te maken hebben met zo'n medische situatie en geen boete krijgen waar ze vervolgens tegen in beroep moeten? Zo zijn er ook nog een aantal andere situaties, bijvoorbeeld bij het medicinaal gebruik van cannabis. Hoe kijkt het kabinet hiertegen aan?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dan. Dan gaan we naar mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Dank, voorzitter. Mijn zoon van 3 heeft net leren fietsen. Ik was vervuld van trots toen ik hem voor het eerst losliet en die kleine beentjes hem in evenwicht hielden. Maar sinds hij fietst, kijk ik compleet anders tegen het verkeer aan. Auto's, wielrenners, snorfietsers, scooters, vrachtwagens en onduidelijke drukke fietspaden: in alles schuilt een gevaar. Mijn hart maakte dus een sprongetje toen hij in een fietswinkel naar een glitterblauwe helm wees waar hij nu het liefste mee naar bed wil. Een helm maakt het verkeer misschien niet veiliger, maar zorgt er wel voor dat ongelukken van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers een minder fataal eind kennen. Het is dan ook goed dat met behulp van wetenschappelijk onderzoek het nu mogelijk wordt de helmplicht voor snorfietsers in te voeren. D66 kijkt uit naar het wetsvoorstel en de wetsbehandeling. Graag verneem ik voorafgaand van de minister wat dit betekent voor de plek van de snorfietsers op de weg. Zijn onze gemeenten er klaar voor? En hoe kijkt ze naar de zorg van SWOV over de helm, gezien de daadwerkelijke snelheid van snorfietsen, mede naar aanleiding van het onderzoek van TNO? Wanneer verwacht de minister duidelijkheid of de speedpedelec-helm ook geschikt is voor de scooter?

Voorzitter. Complimenten voor het ingeslagen pad van de rijksverdubbelaar, waar het Rijk verkeersveiligheidsgelden voor de gemeenten en provincies verdubbelt. Dat zijn de wegen die inwoners dagelijks gebruiken, de weg naar de supermarkt en de weg naar school. Een voorwaarde voor de inzet van deze verdubbelaar is dat het gaat om bewezen effectieve maatregelen, maar naar mijn ervaring hebben gemeenten te weinig medewerkers om de toch al overvloedige hoeveelheid aan verkeersvragen te beantwoorden, bijvoorbeeld het aanwijzen van parkeerplaatsen, het neerzetten van laadpalen en vragen over drempels. Dan begin ik niet eens over het werk dat komt kijken bij de aanbestedingsprocedures of zelfs Europese aanbestedingen met lange doorlooptijden tot gevolg. Is de minister bereid om flexibel om te gaan met de voor de rijksverdubbelaar gestelde termijnen voor financiering, mocht de gemeente bijvoorbeeld in haar planningsoptimisme de maatregelen later uitvoeren? In bredere zin: welke lering is getrokken uit het beschikbaar stellen van de rijksverdubbelaar?

Voorzitter. Een effectieve maatregel is ook de invoering van 30 kilometer binnen de bebouwde kom in heel Nederland. Het vraagt een goede inrichting van de weg, zoals een duidelijke plek voor fiets en voetganger. Gemeenten hebben echter niet het geld of de capaciteit om grootschalig deze maatregelen ook in te voeren. Het vraagt om drempels, rotondes, een vrijliggend fietspad, gedgeplaatst groen; het betekent zoveel meer dan alleen het verhangen van een bordje. Twee vragen. Hoe staat het met de gesprekken met gemeenten om de wegen binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 kilometer per uur? Hoe ondersteunt de minister de regionale en lokale overheden bij de financiering van een veilige herinrichting van de wegen?

Voorzitter. Ter afsluiting een klein uitstapje naar het buitenland. In artikel 111, lid 2 van de Wegenverkeerswet is geregeld dat personen hun rijbewijs in persoon moeten ophalen bij verlenging. Niet alleen bij verlenging: ze moeten het sowieso in persoon ophalen. Gegeven corona en de vele Nederlanders die in het buitenland wonen, zorgt dat voor problemen, zoals bijvoorbeeld bij uitschrijving. Kan de minister toezeggen hiernaar te kijken en onze Nederlanders in het buitenland een oplossing bieden?

Voorzitter, afsluitend. Van de glitterblauwe helm van mijn zoon tot aandacht voor veilig verkeer op rijkswegen, provinciale wegen, maar zeker ook de wegen in onze woonplaatsen, zodat we er samen voor zorgen dat de vrijheid die wij ervaren op de fiets en in de auto niet beknot wordt door onveiligheid op de weg.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. We zijn uiteraard allemaal geschrokken van het ongeluk op de N34. Ik wil dan ook de nabestaanden sterkte wensen. Het drukt ons met de neus op de feiten. Ik zal daar straks nog even op terugkomen.

Allereerst: bij het voorbereiden van dit debat kwam ik natuurlijk op de doelstelling van nul verkeersdoden in 2050. Nederland is goed in het stellen van gigantisch hoge doelen en als we ze niet halen, stellen we ze nog scherper. Kijk naar het klimaatbeleid. Maar ik denk dat dit een totaal onhaalbaar doel is, en ook ver weg. Het is natuurlijk zinloos om dit soort doelstellingen te formuleren als je op de korte termijn eigenlijk niets doet, want er gebeurt niet zoveel. Het aantal doden is niet aan het dalen, maar is inmiddels aan het

stijgen. Dit soort ver in de toekomst gelegen wensdenken lijkt mij totaal niet nuttig. Ik zou liever op korte termijn kijken wat we doen en wat het kost. Want daar hoort een bedrag bij, en maatregelen.

Bij die maatregelen heb ik ook grote bedenkingen, bijvoorbeeld bij de helmplicht voor snorfietsen. Heel veel mensen genieten van de snorfiets als een goedkoop vervoermiddel, maar nu met dit lekkere weer zie ik heel veel mensen heerlijk snorren door de Nederlandse natuur. Dat is genieten, maar dat wordt allemaal afgepakt. En waarom? Het is eigenlijk in mijn ogen om een grootstedelijk probleem in Amsterdam, met Marokkaantjes op scootertjes, op te lossen om ze van de rijbaan af te halen. Nu wordt heel Nederland daar slachtoffer van. Daarbij kun je je ook nog afvragen wat al die mensen gaan doen. Ik zie straks weer een enorme stijging van het aantal opgevoerde brommers, die ook door de stad scheuren, zoals in mijn jeugd. Dat zal het niet veiliger maken. Wat gaan die mensen dan doen? Weten we wel zeker dat dit gaat helpen? Ik geloof er helemaal niks van en ik vind het jammer dat het bestaan van de snorscooter eigenlijk wordt beëindigd. Want het aantrekkelijke is juist om lekker zonder helm te kunnen genieten. Op een fiets hoef je ook geen helm op, en als je 30 kilometer per uur rijdt, is dat kennelijk niet gevaarlijk. Trouwens, een helm is ook niet verboden; het is heel verstandig om een helm op te zetten. Ik zet zelf ook een helm op als ik met mijn zoontje van 7 ga fietsen om het goede voorbeeld te geven. Maar ja, dan ben je de enige in Nederland, want op een fiets dragen we kennelijk geen helm. Maar goed, ik zou zeggen: geef het goede voorbeeld, en het is niet verboden en heel verstandig om wél een helm te dragen.

Dan de Stint. De PVV heeft zich altijd erg druk gemaakt om de technische staat. Wij zijn tevreden dat de minister beroep heeft aangetekend om te voorkomen dat er Stints de weg opgaan die niet volledig zijn goedgekeurd. Een compliment daarvoor.

Dan de auto. We zien dat auto's een stuk veiliger zijn geworden door technische maatregelen. De airbag heeft goed werk gedaan, maar ook de aandacht voor actieve veiligheidssystemen, sensoren, voetgangersdetectie, noem maar op. Het gaat een gigantische vlucht nemen. Daar verwacht ik wel heel veel van. Alleen is het dan net zo jammer dat Nederland een van de hoogste belastingen heeft als het gaat om nieuwe auto's. We hebben inmiddels een verouderd wagenpark, wat niet alleen vervuiler, maar ook nog onveiliger is. Dus als we ervoor willen zorgen dat Nederland een modern en dus veilig wagenpark houdt, moeten we eens iets aan die hoge belastingen doen. Want Nederlanders verdienen niet van die hoge belastingen, zeg ik vooral richting de VVD, die zegt altijd voor de automobilist op te komen.

Dan de N-wegen. Toen ik tien jaar geleden woordvoerder was op dit terrein, hebben we daar veel moties over ingediend en aandacht gevraagd voor het gevaar van N-wegen. En er is eigenlijk weinig gebeurd. Die N-wegen moeten verbreed worden, ze moeten gescheiden rijbanen krijgen en dat kost geld. Wij willen graag zien dat dat gebeurt. Dat is een goede investering in veiligheid, maar ook in doorstroming. Het wordt steeds drukker in Nederland. Die N-wegen zijn gewoon belangrijk, ook voor ons vervoer.

Ik noem bijvoorbeeld de N57. Ik zit nu bijna vijftien jaar in de politiek en die weg wordt al jaren de dodenweg genoemd. Het is een smalle weg, het is er druk en er staan files. Iedereen wil die weg verbreden, maar het gebeurt niet. Waarom niet? We hebben geld zat. Lenen is gratis. We moeten investeren in infrastructuur, maar het gebeurt niet. Al vijftien jaar niet. Daar word je wel moedeloos van, voorzitter. Al die N-wegen zijn

hartstikke onveilig.

We zien steeds meer elektrische steps en nieuwe elektrische voertuigen. Hartstikke leuk. Onze zoontjes zullen daar straks ook van genieten. Ik zou er trouwens zelf ook best wel eentje willen. Maar ja, je ziet er natuurlijk steeds meer. Ik zie ze ook in de winkel, soms voor €100. En dan denk je: remmen die nou wel een beetje; hoe zijn die dingen? Moeten we niet eens gaan kijken of het wel veilige apparaten zijn? Moeten we ze niet gewoon toelaten met een goedkeuring?

De voorzitter:

Uw slotopmerking.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter, ik ga heel snel afronden. Wij willen veel meer onderzoek naar ongevallen. Eigenlijk zou van ieder ongeval met een dodelijke afloop de oorzaak in beeld moeten zijn, zodat we echt maatregelen kunnen nemen die effectief zijn.

Dan willen wij graag 130 kilometer per uur rijden.

Ik heb nog twee punten. Het zinloos flitsen moet stoppen.

De voorzitter:

Nee, niet nog twee punten. Dit was uw laatste punt, want u bent al ruim over uw spreektijd heen. U krijgt zo nog wel een interruptie.

De heer Madlener (PVV):

Ja.

De voorzitter:

Van collega Geurts. Dus misschien kunt u ...

De heer Madlener (PVV):

Bedankt, meneer Geurts. Ik heb straks drie antwoorden.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Geurts.

De heer Geurts (CDA):

Dan weet mijn geachte collega nog niet welke vraag ik ga stellen en of die antwoorden daar dan wel bij passen. De heer Madlener zei dat de PVV-fractie niet zo'n voorstander is van een helmplicht voor de snorfiets. Daarna hield hij echter een heel betoog dat zo'n helm toch wel verstandig is. Ik snapte dat betoog dus niet helemaal. Het kwam bij mij althans een beetje verwarrend binnen. Weet de heer Madlener dat de SWOV, zeg maar de geleerden, de snorfietsongevallen in 2017 heeft onderzocht en dat daaruit is gekomen dat het dragen van een helm de ernst van het letsel bij ruim 60% van de snorfietsongevallen had kunnen beperken?

De heer Madlener (PVV):

Uiteraard. Als je een helm opzet wanneer je een keukentrapje oploopt, is het ook veiliger dan wanneer je dat zonder helm doet. Dat betwist ik dus niet. Maar wat je nu gaat zien, is een verschuiving van de snorfiets naar bijvoorbeeld de ouderwetse brommer, die 45

kilometer per uur gaat, flink opgevoerd wordt en met 80 kilometer per uur over het fietspad gaat scheuren. Dat ga je zien. Je ziet mensen overstappen naar elektrische fietsen, waarvoor geen helmplicht geldt maar waarmee natuurlijk heel veel ongevallen gebeuren. Het is dus inderdaad verstandig om een helm te dragen. Ik roep iedereen ertoe op om dat te doen. Maar de SWOV moet ook erkennen dat mensen die niet meer op die snorfiets stappen of die niet meer aanschaffen omdat die niet meer aantrekkelijk is, iets anders gaan doen. Dus die stappen over op die fiets of de brommer, en dat is eigenlijk net zo gevaarlijk en misschien nog wel gevaarlijker.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik kan me vergissen hoor, maar volgens mij moeten we op een brommer ook een helm op. Dus dat is dan opgelost. Maar het gaat mij om het volgende. Als de PVV in haar hart die helmplicht voor de snorfiets eigenlijk wel wil steunen, gezien het betoog dat zo'n helm echt heel verstandig is, maar dat toch niet doet, dan vraag ik me af waarom de PVV dat dan niet doet. Is dat nou gewoon om overal maar "nee" tegen te zeggen, om overal maar tegen te zijn? Het is toch bewezen dat dit gewoon echt heel veel ernstig letsel van mensen kan voorkomen?

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn partij heet de Partij voor de Vrijheid. Dat betekent dat wij genieten van onze vrijheid en die vrijheid willen bewaken. Wij vinden het zelf kunnen kiezen om al dan niet een helm op te zetten, ook een vorm van vrijheid. Wij zijn niet van het betuttelen. Als mensen weten dat een helm helpt, zijn ze verstandig genoeg om een helm op te zetten. Maar ja, het is ook vrijheid om een risico te nemen. Als je een keukentrapje oploopt zonder helm, is dat ook een risico. En als je op een snorfiets stapt, is dat risico er ook. Maar als je op een fiets stapt, dus ook. Het maakt dus eigenlijk niet zo veel uit. En als ik zelf met mijn zoontje op mijn snorfiets zit — een snorscooter, dus een vrij groot ding; die zijn gemaakt om 100 kilometer per uur te rijden — dan voel ik mij daar heel veilig op. Dat ding remt goed; dat ding heeft achteruitkijkspiegels. Ik voel me daar veiliger op dan als ik met een kind op een fiets zit. En dat zie ik heel veel. Moeders met een kind voorop en een kind achterop, zonder helm. Dan denk ik: mijn God, wat een gevaarlijke situatie. Wij willen blijven genieten van de snorscooters en die Marokkaantjes op die snorscooters moeten maar op een andere manier aangepakt worden, namelijk door handhaving in Amsterdam en Rotterdam en waar ze zich misdragen.

Ten slotte. Door overbevolking wordt Nederland steeds drukker, ik blijf het zeggen. Laten we daar ook iets aan doen, want dat maakt het ook niet veiliger op de weg.

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

Ik wil nog wat aanvullende vragen stellen aan collega Geurts van het CDA. Veel van die snorfietsen zijn opgevoerd. Daarom is het wel een goed idee om dan maar een helmplicht af te kondigen. U weet hoe de VVD daartegen aankijkt, maar ik hoor u ook iets zeggen over e-bikes. We kunnen dat gelijktrekken met wielrenfietsen. U geeft zelf al aan dat het best een veilig gevoel geeft. Hoe kijkt u aan tegen het stimuleren van vrijwillig helmgebruik voor alle voertuigen, vooral fietsen tot 25 kilometer per uur, zoals dat ook gebeurd is bij wielrennen, skiën en skeeleren?

De heer **Madlener** (PVV):

Is dat een vraag aan de heer Geurts?

De **voorzitter**:

Nee, in vervolg op de heer Geurts.

De heer **Madlener** (PVV):

Sorry. De vraag was of fietsers ook een helm op moeten van ons? Wij willen geen helmplicht tot 30 kilometer per uur. Niet voor een snorscooter en niet voor fietsers. Ik zie het onderscheid niet tussen een fiets, een snorscooter of een racefiets, als je valt met 30 kilometer per uur. Het is gevaarlijk. En ja, het is verstandig om een helm op te zetten. Ik geef het goede voorbeeld en ik roep iedereen op om dat te doen. Maar het is een vrije keus en dat willen we zo houden.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we bij de laatste spreker in de eerste termijn. Dat is de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank, voorzitter. Ik sluit me eerst aan bij de woorden van medeleven die collega Madlener net uitsprak voor de nabestaanden van het verkeersongeluk op de N34 bij Gramsbergen.

Verkeersveiligheid is met dit vreselijke ongeluk een van de meest ingrijpende onderwerpen in het mobiliteitsdomein dat we maar kunnen bespreken. Als je 's ochtends naar je werk fietst en je passeert een bosje bloemen omdat daar een scholier is verongelukt, dan krimpt je hart samen. Inderdaad, als je kinderen hebt die leren fietsen, dan kijk je in één keer met hele andere ogen naar het verkeer.

Daarom was het ook confronterend toen we het cijfer zagen, bijvoorbeeld gisteren bij de technische briefing van de SWOV, dat de jarenlange daling van het aantal verkeersdoden die sinds 1972 was ingezet, al een aantal jaren is gestabiliseerd, en sterker, dat het aantal verkeersslachtoffers groeit. In het afgelopen coronajaar zagen we waar het met name niet goed gaat: bij de fietsers, de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. 229 mensen op de fiets zijn in 2020 om het leven gekomen.

Het kabinet heeft een prachtige doelstelling voor 2050, namelijk nul verkeersslachtoffers. Collega Madlener haalde deze ook al even aan. De vraag aan de minister is: zo'n doel is natuurlijk enorm ambitieus, maar hoe gaan we dat ooit realiseren? Het is ook wel heel ver weg. Is er niet een doel nodig voor een tussenjaar, voor 2030? En dan niet alleen maar een doel, als een mooi iets, maar echt met concrete maatregelen die het doel dichterbij kunnen brengen. Ik weet dat het bij verkeer ook om gedrag gaat, maar het gaat ook om inrichting en eisen die we stellen met elkaar. Het gaat om infrastructurele maatregelen die vaak duur zijn en tijd kosten, maar die we met elkaar treffen.

Dan de elektrische fiets.

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee doorgaat, meneer Grinwis, is er een vraag van collega De Groot van de VVD.

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

Ik had deze vraag ook aan de collega van de PVV kunnen stellen, de heer Madlener, maar ik stel deze aan de heer Grinwis. De heer Madlener had het ook over dat doel dat ver weg ligt. De VVD snapt niet helemaal wat daar mis mee is. Als we niet zeggen: eind

volgende maand, begin juli, zijn we Europees kampioen, dan komen we er ook nooit. Volgens mij is het heel goed om ambitie te stellen, maar om ook realistisch te zijn dat het best nog een tijdje kan duren om die kant op te bewegen. Ik heb dus eigenlijk twee vragen aan de heer Grinwis. Eén: waarom zou dat niet kunnen? Twee: als dat niet het doel is, wat zou het doel dan wel moeten zijn?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ten eerste is er op zich niet zoveel mis met een verliggend doel, maar er is wel wat mis als je niet op kortere termijn iets hebt waarnaar je streeft en waarop je je investeringen ook afstemt. Ten tweede: dit kabinet is volgens mij het eerste kabinet in jaren dat echt serieus verkeersveiligheidsbeleid heeft gevoerd. Dus deze vraag komt niet voort vanuit een kritische houding. De vraag is wel: hebben we nu voldoende druk hierop gezet en is de urgentie voldoende groot om de komende jaren de maatregelen te nemen die we moeten nemen? Wij hebben er als ChristenUnie in ons verkiezingsprogramma en in de doorrekeningen ook voor gekozen om daar flink in te investeren. Mijn enige aanmoediging is om met behulp van een doel een stevig maatregelenpakket neer te leggen, waarmee we echt die stijgende trend van de afgelopen jaren weer terug kunnen buigen naar een dalende trend die we zo mooi waren begonnen sinds 1972.

De **voorzitter**:

Daarmee kunt u verder met uw betoog, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan kom ik op de elektrische fiets en de fietsveiligheid. Die staat op dit moment onder druk, wat niet los kan worden gezien van de toename van het aantal elektrische fietsen. Niet alleen wordt daar vaak iets verder op gefietst, maar deze fietsers zijn best wel vaak betrokken bij een ongeluk. Het aantal elektrische fietsen maakt volgens mij 10% uit van het totale aantal fietsen, en 33% van de dodelijke slachtoffers die met een fiets verongelukken zaten op een elektrische fiets. Dat geeft wel wat aan. Mijn vraag aan de minister is: hoe kijkt zij hiertegen aan en wat voor mogelijkheden ziet zij om dat aantal dodelijke slachtoffers, en sowieso slachtoffers, op de elektrische fiets terug te brengen? Het CPB en het PBL gaven in het rapport Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 de optie van de fietshelm en om daarmee verplicht te gaan werken. Ik weet dat een verplichting in het algemeen niet goed is voor het draagvlak. Tegelijkertijd: wie stapt er nog op zijn racefiets zonder een helm op te doen? Het kan dus wel; we kunnen het wel natuurlijk maken om, als je op de elektrische fiets stapt, ook een helm op te zetten. Welke mogelijkheden ziet de minister en is ze bereid om bijvoorbeeld in gesprek met de fietsbranche en met fabrikanten te gaan dat zij, als ze een elektrische fiets verkopen, daar standaard een fietshelm bij leveren? Dat is een vrij publieksvriendelijke actie. Z'n fiets kost vaak €2.000 à €3.000, en een fietshelm een paar tientjes, dus dat is het probleem dan ook niet. Mijn vraag is: is de minister bereid om in gesprek te gaan met de branche om op die manier, op een wat natuurlijke wijze, die fietshelm op een elektrische fiets gemeengoed te maken?

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van de heer De Groot en daarna van de heer Madlener.

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

Ik zou graag even heel scherp willen hebben wat het voorstel is van de heer Grinwis. Ik heb in mijn bijdrage ook al gezegd dat het stimuleren van het gebruik van helmen helemaal geen kwaad kan. U geeft dat zelf ook aan, als u kijkt naar wielrenners of wat

dan ook. Maar ik hoorde u ook het woord "verplichting" noemen. Voordat je het weet, hebben we straks ook een helm op als we op een stepje zitten dat misschien nog wordt toegelaten op de weg. De VVD zou heel graag willen weten wat het voorstel van de ChristenUnie is als het gaat over die verplichte helmvoering op fietsen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Volgens mij was mijn voorstel helder. Mijn voorstel was om een beetje creatief te zijn in je aanpak om de fietshelm tot een soort natuurlijk gemeengoed te maken voor die mensen die een elektrische fiets hebben, als ze op hun fiets stappen, zoals dat bij de racefiets ook volstrekt gemeengoed is geworden. Mijn vraag was niet om het verplichten, maar ik begon met het aanhalen van de laatste versie van het rapport Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 van CPB en PBL, waarin een aantal maatregelen op een rijtje wordt gezet om de verkeersveiligheid te bevorderen. Verreweg de goedkoopste maatregel is de fietshelm, die zij combineren met een verplichting. Dat scheelt tientallen dodelijke slachtoffers per jaar. Tientallen dodelijke slachtoffers per jaar. Maar daaraan gekoppeld, rekening houdend met dat we fietsgebruik willen stimuleren en geen dingen willen doordrukken die op dit moment geen draagvlak hebben, zou ik zeggen: wees inventief en creatief en ga in gesprek met de fietsbranche. Maak op die manier de fietshelm net als bij de racefiets gemeengoed.

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

Dank voor het duidelijke antwoord. Ik heb daar zelf in mijn termijn ook iets over gezegd. Dan heb ik nog een vervolgvraag. Zou dat dan ook iets moeten zijn wat moet worden meegenomen bij de introductie van andere elektrische voertuigen? Moeten we ernaar kijken om het daar ook te doen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat vind ik een goede aanvulling, dus ik ben heel benieuwd naar de reactie van de minister zo meteen. Maar inderdaad, alles wat elektrisch is koppelen aan in ieder geval een soort stimulans voor een helm lijkt me geen slecht idee.

De heer **Madlener** (PVV):

Aanvullend daarop: je hebt natuurlijk een helm en een helm. Je hebt de motorhelm — dat is een groot ding — en je hebt ook de racefietshelm; dat is een vrijwillige helm, wat gewoon een heel licht dingetje is waarvan je weinig last hebt. Dat scheelt natuurlijk nogal. Wat voor helm gaan we straks voor de snorfiets verplichten? De snorfiets is al veiliger dan een fiets, hij gaat 25 kilometer per uur tot 30 kilometer per uur, even hard als een fiets. Waarom moet daar zo'n heel dikke helm op? Wat vindt de heer Grinwis van die helmplicht? Moeten dat vrijwillige kleine helmpjes zijn of moeten het van die grote ondingen zijn die de minister wil?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Over de snorfiets had ik nog niet gesproken, maar het is wel een mooi bruggetje. Bij de elektrische fiets dacht ik zelf aan de fietshelm die je ook opzet als je op je racefiets springt. Niet de snelle, maar met de gewone elektrische fiets worden daar snelheden van rond de 25 kilometer per uur mee gehaald. Een beetje racefietser lacht daarom. Dat lijkt mij dus prima.

Als het gaat om de snorfiets — dat is gelijk een mooi bruggetje; dan ga ik gelijk maar door met mijn bijdrage — zit ik iets meer aan de kant van de minister dan aan de kant van de heer Madlener. Want je kunt wel zeggen dat snorfietsen 25 kilometer per uur

rijden, maar in de praktijk gaan ze toch vaak 35 kilometer per uur. En dat is iets anders dan 25 kilometer per uur. Zou het dan niet logischer zijn om daar de bromfietshelm tot norm te verheffen, vraag ik de minister, in plaats van het lichte fietshelmpje? Als zodanig heeft dat overigens wel een functie, want als je op je hoofd valt dan is de schade groter dan als je op zo'n fietshelm valt.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb al eerder gezegd: volgens mij val je sneller van een fiets dan van een snorscooter. Maar goed, dat is subjectief; dat is mijn eigen waarneming. Ik weet niet of dat waar is. Maar een snorscooter rijdt gemiddeld 35 kilometer per uur; een racefietser haalt dat ook makkelijk. Ik zie ze soms nog wel harder gaan. Waarom dan geen bromfietshelm op een racefiets? Ik snap even niet wat het verschil is.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat is op zich een terechte vraag, als je vanuit de snelheid redeneert. Tegelijkertijd kan een racefiets makkelijker optrekken en weer remmen. Met een helm op fietsen? Ik geef het meneer Madlener te doen. Dus ja, je kunt alles met alles verbinden. Kijk, bij de snorfiets zit nog een verschil. Veel gemeenten streven ernaar de snorfiets van het fietspad te verbannen richting de rijbaan. Als je dat succesvol wilt doen, dan zal daar een helm op moeten. Die racefietser wordt soms wel weggekeken van het fietspad, maar hij wordt niet verbannen naar de rijbaan. Dat is dus ook nog wel een onderscheid tussen de racefiets en de snorfiets, die wat betreft veel steden — en de ChristenUnie vindt dat ook — best op de rijbaan kan rijden, mits veilig.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Grinwis zijn betoog. Hij heeft nog ongeveer een halve minuut.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan ga ik die gebruiken om een laatste ergernis van bewoners en lokale bestuurders voor het voetlicht te brengen. Mensen klagen over enorm hoge snelheden die worden ontwikkeld langs heel veel doorgaande wegen. Dan komen ze bij een raadslid of een wethouder en dan zeggen ze: zet daar nou eens een flitspaal neer. En dan gaat zo'n wethouder naar het OM en de politie, en het duurt maar en het duurt maar en het duurt maar voordat de flitspaal wordt neergezet. Ik weet ook dat die dingen moeten worden uitgelezen en dat daarvoor capaciteit nodig is, maar mijn oproep aan beide ministers is: alsjeblieft, zorg dat het OM en de politie er wat sneller en ruimhartiger in zijn om daar meer flitspalen neer te zetten, zodat de snelle bolides met heel veel geluid, bij motorfietsen, waardoor bewoners soms worden geterroriseerd, worden aangepakt en dat de kans daarop toeneemt doordat er meer flitspalen komen te staan. Dat als laatste oproep en vraag.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Daarmee komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. De beide ministers hebben aangegeven tien minuten nodig te hebbe, dus ik schors tot 17.25 uur, waarna we verdergaan.

De vergadering wordt van 17.13 uur tot 17.25 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We hebben vandaag een debat over de verkeersveiligheid. Ik geef als eerste het woord aan de minister van Justitie en Veiligheid voor zijn beantwoording. Als de aan hem

gerichte vragen naar believen en naar behoren zijn beantwoord, zoals mijn collega's dat natuurlijk graag zien en waartoe de minister natuurlijk alle gelegenheid krijgt, dan kan de minister daarna deze vergadering verlaten. Het woord is aan de minister.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter, dank u wel. Fijn dat we met elkaar weer spreken over de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid is in de afgelopen jaren echt een heel belangrijk speerpunt geweest van dit kabinet. De heer Grinwis verwees daar al naar. Ik ben hem ook erkentelijk voor wat hij daarover heeft gezegd. In het regeerakkoord is in dat kader ook afgesproken dat het aantal verkeersslachtoffers omlaag moet. In 2018 hebben we het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, het SPV, gelanceerd. In het SPV wordt de gezamenlijke visie van IenW, JenV, de provincies, de gemeenten, de vervoersregio's en de verschillende maatschappelijke organisaties beschreven op het gebied van verkeersveiligheid tot 2030. Met dat plan wordt ingezet op een meer risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Ik draag bij aan de uitvoering van de afspraken in het regeerakkoord en het SPV door ook in te zetten op een verbetering van de verkeershandhaving.

Voorzitter. Dat is meteen een belangrijk aanknopingspunt voor een belangrijke vraag van de heer De Groot. Hij vroeg namelijk hoe het komt dat de politie zo veel minder staandehoudingen verricht dan in 2010. Het aantal staandehoudingen is inderdaad een stuk minder dan in 2010, maar de afgelopen jaren is er weer sprake geweest van een substantiële stijging, zoals ik telkens in mijn opvolgende brieven heb laten zien. In het kader van het SPV — mijn excuses aan de kijker voor het feit dat ik niet steeds "Strategisch Plan Verkeersveiligheid" zeg, maar gewoon spreek over het "SPV" — en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid hebben we afgesproken meer te doen aan verkeershandhaving.

Zoals u weet wordt de inzet van politie bepaald door het lokaal gezag, maar vanuit het OM wordt permanent aandacht gevraagd voor het belang van verkeersveiligheid bij de lokale arrondissementsparketten. Er is ook een handleiding opgesteld zodat gemeenten de verkeersveiligheid makkelijker in een driehoek kunnen agenderen. Ten slotte heeft de politie actief handhaven in het publieke domein een impuls gegeven. Lichte verkeersovertredingen maken ook deel daarvan uit. Dat sluit aan bij de beweging die de korpsleiding van de politie al in 2016 heeft ingezet, waardoor gericht wordt gestuurd op meer zichtbare handhaving door middel van die staandehoudingen.

De voorzitter:

Er is een vraag daarover van de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Staandehouding en op heterdaad een boete krijgen is natuurlijk prima als je te hard rijdt. Maar al die zinloze flitspalen die dan flitsen met een paar kilometer te hard en die staan op plekken waarvan je denkt ... Het zijn bonnenmachines, die alleen maar bedoeld zijn om de staatskas te spekken, om de begroting van de minister te dekken. Dan denk ik: zo krijg je toch nog draagvlak daarvoor. Dus kan de minister eindelijk eens wat doen aan die zinloze flitskasten en die bonnenterreur van de overheid?

Minister Grapperhaus:

Ik meld dat de opbrengsten, zoals die heten, generaal gemaakt worden. Mijn eigen begroting ben ik daarmee dus niet aan het afdichten, zoals door de heer Madlener

gesuggereerd wordt. Dat is één. Een tweede punt is dat de opbrengsten uit boetes een zogenoemd generaal dossier zijn geworden en dat de meeropbrengsten dus naar de staatskas vloeien, zoals de Kamer weet. Daarmee voorkomen we nou juist dat er een perverse prikkel ontstaat om vanwege financiële motieven in te zetten op handhaving. Ik heb uw commissie er in het verleden wel op gewezen dat we dat ook moeten voorkomen, want anders krijgen zaken als kinderporno — ik noem dat maar even keihard — waar ik veel op heb ingezet, een veel lagere prioriteit, omdat daaruit natuurlijk heel weinig financiële inkomsten zijn te verwachten. Het is een heel ander onderwerp, maar ik noem het toch maar even, zodat u ziet dat het in algemene zin van belang is dat je die meeropbrengsten niet ten gunste van de begroting zelf laat komen, maar dat die gewoon naar de algemene staatskas gaan.

Een ander ding is dat ik het advies heb overgenomen van de Commissie Feiten en Tarieven, die ik hierna "de CFT" zal noemen, om de kleine snelheidsboetes van 1 km/u tot en met 10 km/u te hard op de snelweg met 20% te verlagen. Bovendien gaan in het kader van de opvolging van het CFT-advies een aantal boetes voor meer gevaarzettende feiten omhoog. Daar heb ik ook met uw commissie over gesproken. Dat betreft het handheld — in de hand houdende, in goed Nederlands — bellen tijdens het rijden. De extra inkomsten die daaruit voortvloeien, worden rechtstreeks gebruikt om de boetes voor minder gevaarzettende feiten te verlagen. Dat is ook in het vorige, in ieder geval het laatste, regeerakkoord zo afgesproken.

Ik wilde nog zeggen dat ik ten aanzien van de aanpak van veelplegers en verkeersshuften de afgelopen jaren verschillende maatregelen heb getroffen, zoals de op 1 januari 2020 in werking getreden Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Met die wet is het strafmaximum voor gevaarlijk rijgedrag en een aantal specifieke verkeersdelicten, zoals rijden onder invloed, verhoogd. Verder is de roekeloosheid in het verkeer duidelijker gedefinieerd en heeft de politie meer opsporingsbevoegdheden gekregen bij doorrijden na een ongeval. Ik werk nog aan een wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed. Dat ziet niet alleen op de aanpak van rijden onder invloed, maar daarmee worden ook een aantal maatregelen getroffen waarmee we veelplegers in het verkeer kunnen aanpakken. Dat betreft een bevoegdheid voor de strafrechter om een ontzegging van de rijbevoegdheid dadelijk uitvoerbaar te verklaren, maar ook de mogelijkheid voor het toepassen van vervangende hechtenis bij toepassing van een ontzegging van de rijbevoegdheid en een bevoegdheid voor de rechter om bij oplegging van een ontzegging van de rijbevoegdheid het rijbewijs ongeldig te verklaren. Er komt ook nog een expertgroep samen met het CBR, het Fonds Slachtofferhulp, reclassering, JenV, lenW en andere partijen, die verkent wat de mogelijkheden zijn om zware overtreders nog beter aan te pakken. Daarover zal de minister van lenW, mede namens de minister van JenV, de Kamer na de zomer informeren.

De voorzitter:

De heer Madlener heeft volgens mij nog een vervolgvraag.

De heer Madlener (PVV):

Inderdaad, voorzitter. Ik vind het bemoedigend dat de minister zegt dat we de echte verkeersshuften moeten aanpakken en niet de mensen die een paar kilometer te hard rijden op een plek waar dat heel makkelijk kan, want dat is nu de praktijk. De minister zegt dat het geld niet een perverse prikkel moet worden, maar dat is het volgens mij wel. Maar misschien zit dat meer in de N-wegen, op de provinciale wegen. Ik weet niet of dat

ook de bevoegdheid is van deze minister, maar waar mijn ergernis naar uitgaat is dit. Eergisteren stond er weer een lijstje in de krant met de bonnenregen en de opbrengsten per flitskast. Die flitskasten staan op plekken waarvan je denkt: ja, die zijn gemaakt voor 80, je mag er 50; dan rij je net iets te hard en dan krijg je weer zo'n bon. Zo worden massa's mensen op de bon geslingerd, die allemaal weer geld moeten betalen. Dat zijn gewoon echte bonnenmachines, die bedoeld zijn voor de financiering en niet voor de verkeersveiligheid. Dat is een ergernis. Ik hoop dat de minister daar iets aan doet, ook in de provincie.

Minister Grapperhaus:

Ik ga natuurlijk niet herhalen wat ik net heb gezegd over die financiële prikkel. Die gedachte wijs ik echt af. Dat is per dit kabinet vier jaar geleden zo ingevoerd. Ik denk dat dat ook een goede zaak is, dus daar verwijs ik naar. Dan toch even het punt. We moeten ons realiseren dat er wel boetes moeten blijven staan op het iets te hard rijden, 53 km/u in de bebouwde kom of iets dergelijks, want daar begint het natuurlijk met dat soort gedrag. Dat betekent dat er ook een zekere mate van pakkans aanwezig moet zijn. Ik herhaal nog eens: we hebben nu juist het CFT-advies opgevolgd door die balans anders aan te brengen. Ik ben ervan overtuigd dat we in de nabije toekomst zullen zien dat dat heel positieve effecten heeft.

Voorzitter. Ik wilde de heer De Groot nog iets zeggen. Ik zal uw Kamer niet helemaal laten ondersneeuwen in heel veel details, maar omdat hij daar terecht naar vroeg, wil ik er toch op wijzen dat we een stijging van het aantal staandehoudingen hebben gehad van 384.982 in 2017 via 403.635 in 2018 naar 530.698 in 2019. Ook in 2020 is het aantal staandehoudingen weer gestegen, naar 556.304. Daar veroorloof ik mij een grote observatie bij, namelijk dat dat nota bene een jaar was waarin we in de eerste periode aanmerkelijk minder verkeersbewegingen en overigens ook minder verkeersongevallen zagen ten gevolge van de coronamaatregelen.

Voorzitter. Dan een aanpalende en zeer terechte vraag van de heer Alkaya over de politiecapaciteit. Daar moeten we het met elkaar altijd goed over blijven hebben. We hebben gisteren in het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie, het LOVP, met elkaar gesproken over hoe het gaat. Zoals u weet, heeft dit kabinet vanaf het begin enorm geïnvesteerd in extra politie. Vanaf de aanvang gaat het om 290 miljoen structureel en daarna is er nog het nodige aan structureel geld bij gekomen, maar ook incidenteel geld. Dat betekent dat er het komende jaar per saldo dus uiteindelijk meer dan 2.400 extra fte-plaatsen voor agenten in de politiebezetting zullen zijn. In de Teams Verkeer zien we dan ook al een goede ontwikkeling. Eind maart 2020 was de onderbezetting nog 13% en aan het eind van het jaar was dat verbeterd naar 9,5%. Voor de mensen die kijken maar wellicht ook voor enkele leden voor wie het onderwerp nieuw is: die onderbezetting die op enig moment is ontstaan, heeft vooral te maken met de zeer grote uitstroom wegens pensionering die bij de politie op dit moment plaatsvindt. We zetten incidenteel geld in om zo veel mogelijk politiemensen na hun pensionering toch te laten doorwerken. Maar in ieder geval heeft in dat geheel het zo spoedig mogelijk wegwerken van de onderbezetting bij de Teams Verkeer een speerpuntpositie.

De voorzitter:

Voordat u doorgaat, is er een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik geloof zeker dat de minister zijn best doet. Maar is er zicht op een datum waarop die

onderbezetting verholpen is? Wanneer zitten we op 0% onderbezetting bij de Teams Verkeer van de politie?

Minister Grapperhaus:

De zogenaamde badkuip van de politie — dat wil zeggen dat de bezetting zich bevindt onder de formatie zoals die financieel mogelijk is — zal in de loop van de komende paar jaar verdwijnen. Vanaf 2023/2024 komt de formatie weer op het niveau dat die formatie daadwerkelijk moet hebben en dankzij die 290 miljoen extra structureel ook kan hebben. Dat hebben we gedaan door extra in de Politieacademie te investeren. Die is aanzienlijk uitgebreid. Dat doen we ook door meer zijnstroom bij de politie te stimuleren. Dan moet u denken aan allerlei specialistische vakken. Daarmee moet die onderbezetting in de komende paar jaar overal helemaal worden weggewerkt, ongeacht de vraag of er door een nieuw kabinet wellicht nog extra wordt geïnvesteerd in de politie. Want laten we wel zijn: de politie krijgt er nog steeds nieuwe taken respectievelijk taakuitbreidingen bij. Denkt u aan de enorme toename van cybercrime. In ieder geval is het zo dat we dat, ook door die extra capaciteit van de academie en zijnstromers, nu gelukkig zo snel mogelijk met elkaar kunnen wegwerken.

De voorzitter:

Meneer Alkaya, een vervolgvraag.

De heer Alkaya (SP):

Dat is duidelijk. Des te pijnlijker zijn natuurlijk de bezuinigingen op de politie van de afgelopen jaren. Dat is de badkuip waar de minister het over heeft. Het is überhaupt pijnlijk dat we te maken hebben met een badkuip in dezen. Begrijp ik nu goed dat de Teams Verkeer niet een prioritaire positie binnen de politie hebben? Het wegwerken van de onderbezetting binnen de Teams Verkeer loopt dus in de pas met andere teams binnen de politie? Ik snap dat het moeilijk is om binnen de politie te prioriteren, want alles wat ze doen, is belangrijk. Maar dat is dus het antwoord van de minister: er is geen prioriteit voor het Team Verkeer in dezen?

Minister Grapperhaus:

Even met nadruk: er is de afgelopen vier jaar geen sprake geweest van bezuinigingen. Er is de afgelopen vier jaar juist sprake geweest van extra investeringen, overigens ook dankzij niet tot de coalitie behorende partijen. Zo heeft bijvoorbeeld GroenLinks in de motie-Klaver/Buitenweg bij de begroting van 2019 gevraagd om 15 miljoen extra aan structurele investeringen in zeden. Ik noem het alleen even als voorbeeld. Het is dus niet alleen iets van de coalitie; het is gelukkig een Kamerbreed gevoeld iets. In de jaren ervoor is er wel degelijk sprake geweest van bezuinigingen, die natuurlijk ook voortkwamen uit de financiële crisis. Wat we met elkaar leren, is dat het tijd kost: één jaar doorvoeren van bezuinigingen kost later ongeveer vier jaar om op hetzelfde niveau terug te komen.

Nu naar die badkuip: de badkuip die nu is ontstaan heeft vooral te maken met het feit dat in de periode 2020-2024 17.000 mensen bij de nationale politie met pensioen gaan. Dat zorgt gewoon voor een afname waardoor je, hoezeer je de capaciteit bij de Politieacademie ook hebt uitgebreid en hoezeer je ook stuurt op extra zijnstromers, toch die badkuip — nou ja, ik heb die term zelf geïntroduceerd, dus dan moet ik hem ook handhaven — te zien krijgt.

Voorzitter. Er is geen sprake van een prioritering zonder meer, maar de verkeersteam

hebben wel onze speciale aandacht. Daarom heb ik gezegd: er wordt echt naar gekeken om de onderbezetting daar op een goede, verantwoorde manier weg te werken.

Voorzitter. De heer Alkaya had ook een vraag die ik graag beantwoord, met wel alvast de opmerking dat ik daarover gisteren een brief aan de Kamer heb geschreven in reactie op de brief van Impuls & Woortblind over dexamfetaminegebruikers in het verkeer. Maar ik kan me voorstellen dat er misschien geen tijd meer was om daar uitvoerig kennis van te nemen. Ik vind het in ieder geval hoffelijk om de Kamer nog even op die brief te attenderen.

Zoals ik in de eerdere brief van afgelopen maart heb aangegeven, kan met een bewijs dat iemand medicijnen op voorschrift gebruikt, niet worden uitgesloten dat iemand de voorgeschreven dosering heeft overschreden of het voorgeschreven medicijn heeft gebruikt in combinatie met andere middelen. Daarom dient er bij een positieve speekseltest bloedonderzoek plaats te vinden. Bij bloedonderzoek bij medicijngebruikers wordt aan het NFI gevraagd of de bloedconcentratie van een stof past bij de voorgeschreven dosering. Als dat het geval is en er geen andere aanleiding is om de bestuurder te vervolgen, zal de zaak worden geseponeerd. Omdat er alleen een speekseltest wordt afgenomen bij bestuurders die onveilig rijgedrag vertonen, is de kans dat personen die door dexamfetamine juist veiliger gaan rijden — de heer Alkaya gaf daar terecht een voorbeeld van — in het strafrecht komen, zeer klein.

Voorzitter. De heer Grinwis vroeg naar de flitspalen.

De **voorzitter**:

Voordat we doorgaan naar de flitspalen, is er nog een vraag van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik heb kennisgenomen van die brief, maar daarin staat wederom geen oplossing. Daarin staat uitgelegd wat de huidige situatie is en hoe moeilijk het is om daar een oplossing voor te vinden. Snapt de minister dat dat best een wrange of pijnlijke boodschap is voor de mensen die hiermee te maken hebben? Want er wordt hun eigenlijk geen oplossing geboden. Kan ik de minister meegeven dat hij daar wel een oplossing voor moet vinden? Of is die zoektocht al gestaakt? Want dit is voor veel mensen alsnog best een nadelige situatie ten opzichte van die van mensen die helemaal niet in die situatie zitten. Mensen met ADHD hebben daar ook niet om gevraagd.

Minister **Grapperhaus**:

Laat ik richting de heer Alkaya benadrukken dat dit een belangrijk onderwerp is, dat inderdaad naar kan zijn voor mensen die medicijnen gebruiken. We moeten natuurlijk niet de zoektocht staken als er nog mogelijkheden zijn. Het gaat er natuurlijk om dat er wordt ingegrepen in situaties waarin er hoogstwaarschijnlijk sprake is van gevaarlijk rijgedrag. Je kunt niet in de wet vastleggen, zo heb ik in de brief geschreven, dat een speekseltest alleen bij gevaarlijk rijgedrag afgenomen mag worden. Dat is een te grote beperking van de bevoegdheden van de politie, want dan mag de politie bij een staandehouding geen speekseltest afnemen als er andere indicatoren zijn dat de bestuurder onder invloed is van drugs, alcohol of een andere stof.

Maar zoals ik net zei, denk ik dat we ons in de eerste plaats moeten realiseren dat dit beperkt is tot een gering aantal situaties waarbij mensen in het strafrecht komen. Het OM zal dan zeer zorgvuldig bekijken of er moet worden overgegaan tot strafrechtelijke

vervolging. Daarvoor kijkt men naar het rapport van het NFI, wordt de authenticiteit van de medische verklaring onderzocht en wordt er ook gekeken naar de informatie in het proces-verbaal van de politie. Daaruit moet blijken of er bijvoorbeeld sprake is geweest van gevaarlijk rijgedrag of van betrokkenheid bij een ongeval. Al die omstandigheden worden meegewogen in de beslissing. Dit is iets wat wij met elkaar niet goed wettelijk kunnen regelen, zoals ik uitvoerig in de brief heb uitgelegd. Dat kun je echt niet overlaten — daar wil ik een lans voor breken — aan de verbalisant in het verkeer op dat moment, want dat vergt een hele ingewikkelde afweging.

Impuls & Woortblind heeft in de tweede brief nog een oplossingsvoorstel gedaan, namelijk het afschaffen van de grenswaarden voor medicijngebruikers van dexamfetamine, omdat dat alleen voorkomt bij medisch gebruik, zo zegt men. Maar bij het bloedonderzoek naar die amfetamineachtige stoffen wordt gekeken naar verschillende typen amfetaminen: amfetamine, methamfetamine, MDMA, MDA, MDEA. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de isomeren van amfetamine. Van die stoffen worden separate concentraties en somconcentraties bepaald. Indien een verdachte heeft aangegeven dexamfetamine op voorschrift te gebruiken en hiervoor een geldige medische verklaring heeft overhandigd, dan wordt gekeken of de concentratie in het bloed klopt met de concentratierange van de voorgeschreven dosering. Je kunt dan nog altijd een tegenonderzoek verzoeken als je het niet eens bent met de uitslag van het initiële bloedonderzoek. Ook bij dat tegenonderzoek wordt geen onderscheid gemaakt tussen de isomeren van amfetamine. We zitten nu eenmaal in die situatie. De kans dat iemand die door dexamfetamine veiliger gaat rijden, in het strafrecht komt, is echt heel klein. We moeten deze controles dus helaas laten zoals ze zijn, in het kader van veilig verkeer. Daar zit gewoon een afweging in. Ik wil richting de heer Alkaya benadrukken — daar sluit ik mee af — dat we de deur hiervoor zeker niet sluiten en dat we niet zeggen dat we niet verder zoeken, maar ik heb in de brief wel gemotiveerd waarom we nu staan waar we staan.

Voorzitter. De heer Grinwis vroeg nog naar de flitspalen: wat gaan we doen om die sneller te laten plaatsen? Ik heb van het OM begrepen dat de besluitvorming over een aanvraag van een vaste flitspaal circa twee weken duurt, dus daar gaat niet zo veel tijd overheen. Wel duurt het langer om flitspalen te plaatsen en in de handhaving te krijgen. Daar zijn allerlei redenen voor. Er zijn partijen bij betrokken die lange termijnen hebben voor vergunningaanvragen. Het aanvragen van een stroomvoorziening kan lang duren. Ik durf het bijna niet te zeggen, maar het duurt soms zes maanden voor een kabel getrokken kan worden. Het verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen van de wegbeheerders duurt lang. Ook worden er steeds meer eisen ten aanzien van wegafzettingen gesteld et cetera. Er zijn dus allerlei factoren die tot vertraging kunnen leiden. Het OM kijkt op dit moment of er toch versnellingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld door bepaalde stappen parallel te zetten. Maar het is niet altijd mogelijk om het zo te versnellen als het OM zou willen en er is ook zeker geen standaardisatie van die maximale termijnen mogelijk.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voor de analyse en voor de boodschap dat het OM probeert te versnellen. Maar wat is nou de inzet van de minister? Want het is een frustratie voor veel lokale bestuurders dat ze, aangevuurd door de bewoners, vaak zo weinig kunnen doen aan het aantal palen en het verbeteren van de handhaving. Wat is de inzet van de minister hierbij?

Minister **Grapperhaus**:

Ik wil hier best toezeggen dat ik bij uw Kamer nog weleens wil terugkomen op dit punt om te kijken wat wij concreet kunnen doen op het parallel laten lopen van de procedures en op het efficiënter laten lopen van de lokale procedures. Ik begrijp de klachten van lokale bestuurders wel, want het gaat dan vaak om de veiligheid van hun gemeente of de directe omgeving daarvan. Maar er zitten twee kanten aan het verhaal, zoals ik net heb uitgelegd. Het zijn soms zaken die juist lokaal spelen, maar ik vind het soms ook iets onbevredigends hebben. Ik wil toezeggen dat ik zorg dat ik na de zomer bij uw Kamer terugkom met een brief waarin we nog eens op een rij zetten hoe wij dit structureel kunnen verbeteren in overleg met de gemeenten en andere lokale wegbeheerders.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank aan de minister voor deze heldere toezegging. Misschien kan de minister in die brief ook ingaan op de flitspalen voor geluidsoverlast die in Rotterdam worden ontwikkeld. Wat bijvoorbeeld ook een enorme ergernis is, is dat mensen bijvoorbeeld op de motorfiets stappen en zorgen voor een geluidsoverlast waar je koud van wordt als er een sprankje zonlicht doorbreekt. Dat is ook een ergernis waar moeilijk door gemeenten wat aan te doen is. Misschien heeft minister stante pede een antwoord, maar zou het anders in de brief meegenomen kunnen worden?

Minister **Grapperhaus**:

Had ik maar stante pede een antwoord. Mijn huis is — laat ik maar een bekentenis doen — zo'n 750 meter verwijderd van een aantal dure winkelstraten. Ik weet niet of er een causaal verband is, maar daar komen regelmatig auto's uit weg die een hoeveelheid lawaai veroorzaken waar zelfs de Italiaanse winnaar van het Eurovisiesongfestival een puntje aan zou kunnen zuigen, waarbij ik eerlijk moet zeggen dat ik het nummer slechts een stuk of tien seconden heb aangehoord, dus helemaal representatief is mijn inschatting daar niet van, maar ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik vond het een heel gaaf nummer.

Minister **Grapperhaus**:

Mijn collega en ik hebben soms een wat vertroebelde relatie vanwege onze Feyenoord-Ajaxdiscussies. Gelukkig heeft Feyenoord onlangs een groot gebaar gemaakt door gewoon zelf de eerste twee goals te maken voor Ajax, maar ja ... We gaan even door.

Nee, maar even dit, want ik vind het wel een belangrijk punt. Ik wil dat zeker in de brief meenemen, dus daar kom ik op terug, want ik vind het heel interessant wat de gemeente Rotterdam doet. Het gaat mij er niet om dat mensen een beetje lol hebben door een extra knalpot op een brommer te zetten, hoewel dat ook niet is toegestaan — dat weet ik al sinds mijn zestiende — maar hier begint zo af en toe iets op te spelen wat extra aandacht behoeft. Dus ik zal dat punt in de toegezegde brief aanroeren.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb daar toch nog even iets over te zeggen. Nu krijgen we straks misschien een makkelijke procedure om overal flitspalen te gaan zetten en straks ook die

geluidsflitsers. Dat is allemaal armoede. Een agent die iets op heterdaad constateert en handhaaft, is natuurlijk veel beter. Ik weet niet of al die flitspalen overal ons gelukkiger maken. Ik weet dat heel veel mensen zich ergeren in ons overvolle Nederland, waar de immigratie maar doorgaat; het wordt steeds drukker. Maar begrijpt de minister dat overal maar flitspalen neerzetten ook geen oplossing is? Een agent die iets op heterdaad constateert, is altijd te prefereren. In mijn gemeente hangt een bord: je krijgt een rode smiley als je te hard rijdt, en een groene, lachende smiley als je goed rijdt. Het werkt ook, want als je per ongeluk iets te hard rijdt, ga je langzamer rijden. Het lijkt ook goed te werken, dus laten we nu niet in heel Nederland nog meer flitspalen gaan zetten, want ik weet niet of we daar gelukkiger van worden.

Minister Grapperhaus:

Dit is natuurlijk wel een belangrijk iets. In een vorig overleg met uw commissie hebben we uitvoerig stilgestaan bij camera-software die kan vaststellen of iemand achter het stuur zit te bellen. Daar werken we ook mee. Ik zou wat cynischer kunnen zijn en kunnen zeggen: ja, als sommige automobilisten — ik zeg met nadruk sommige — Stinger-achtige software in hun auto doen, zodat ze de snelheidscontroles kunnen ontwijken, dan kun je toch moeilijk de overheid verwijten dat zij ook bepaalde geautomatiseerde controles inzet, wat de overheid overigens al heel lang doet. Maar er speelt nog een ander punt bij. Die apparatuur is steeds accurater en steeds beter inzetbaar. Dan mag je als overheid wel degelijk de afweging maken of je zegt: kunnen we binnen de rechtsstatelijkheid, die nauwkeurigheid verlangt, het ook echt overlaten aan de techniek, aan de technologie, en de agenten dan zelf inzetten voor die zaken waar we ook echt de politie als hulpverlener nodig hebben? Dat zeg ik met nadruk, want overal waar ik kom in het buitenland zeg ik: onze politiemensen zijn heel nadrukkelijk hulpverleners en handhavers. Laten we die menselijke component juist op dat soort dingen inzetten. Dat doet er niet aan af dat we nog steeds zien dat de politie een heel belangrijke taak heeft in het kader van de verkeersveiligheid.

Voorzitter. Dan kom ik op de Veiligheidsagenda, waarover de heer Geurts nog een vraag heeft gesteld. Voor de Veiligheidsagenda is in navolging van het advies van de commissie-Kuijken uit 2017 gekozen voor een heel beperkte set prioriteiten. Daar zijn alleen afspraken in opgenomen waarover door aard en omvang of een internationale component of specifiek benodigde expertise alleen landelijke afspraken zinvol en betekenisvol kunnen zijn, zodat er zo veel mogelijk ruimte blijft voor het gezag om lokaal te prioriteren op de onderwerpen die daar spelen. En daar hoort nou net verkeer bij. Dat zag u ook net in de korte discussie die de heer Grinwis en ik hadden over de lokale problematiek van flitspalen. Dat moet juist een lokale verantwoordelijkheid zijn waarop heel goed wordt geprioriteerd: veiligheid in het verkeer. Dat laat onverlet dat ik — ik zei dat in mijn inleiding al — samen met het Openbaar Ministerie en de politie echt actief inzet op het verbeteren van die verkeersveiligheid. Daar ziet het Strategisch Plan Verkeersveiligheid heel duidelijk op.

Voorzitter. Ik wilde de heer De Groot nog separaat antwoorden op zijn punt over die boeteaanpassing. Ik wil benadrukken dat ik zijn ongeduld begrijp. We zijn daar echt lang mee bezig geweest, maar daaraan zaten een aantal juridisch-technische haken en ogen, of zoals de dichter zegt: tussen droom en daad. Hier stonden wetten en praktische bezwaren in de weg. Maar in de verzamelbrief heb ik u laten weten: de meest tijdbepalende factor is dat voor de wijziging van de boetetarieven de bijlage bij AMvB moet worden gewijzigd. Een AMvB-traject kent een aantal procedurele stappen, zoals voorhang bij de Kamer. De CFT maakt nu een nieuwe tabel, die door mijn juristen zal

worden verwerkt in een AMvB, en dan moet het OM op een aantal punten zijn richtlijnen aanpassen en moet het CJIB zijn systemen aanpassen op de nieuwe bedragen. Ik streef ernaar om die wijzigingen zo snel mogelijk in te voeren. Dan zou de ingangsdatum wat mij betreft echt uiterlijk 1 januari 2022 moeten zijn.

Voorzitter. Dit zijn de vragen die ik had willen beantwoorden.

De voorzitter:

Is de vraag van de heer De Groot over lichte elektrische voertuigen en de handhaving zo voldoende beantwoord? Dat is het geval. Dan gaan we naar de heer Geurts.

De heer Geurts (CDA):

Als de minister van JenV aan het eind gekomen is van zijn termijn, begrijp ik dat de camera's boven de weg echt een activiteit zijn die valt onder de minister van Infrastructuur. Ik ben het even aan het afpellen, want we zijn er al sinds 2019 mee bezig.

Minister Grapperhaus:

Ik wil die vraag graag beantwoorden, maar er is even een ambtelijk misverstand over gekomen.

De heer Geurts (CDA):

Nu ben ik heel nieuwsgierig naar het antwoord.

De voorzitter:

Dan komen we daarmee aan het einde van de beantwoording van de minister van Justitie en Veiligheid in eerste termijn. Ik stel voor dat hij de vergadering verlaat en dat wij als commissie verdergaan met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dank aan de minister en zijn mensen. Het woord is aan de andere minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ik wil net als heel veel Kamerleden beginnen met het verschrikkelijke ongeval op de N34. U hebt dat eigenlijk allemaal genoemd. Ook ik wil dit debat, dat over verkeersveiligheid gaat, graag beginnen met medeleven te betuigen aan de nabestaanden van vier dodelijke slachtoffers. Met de vijf gewonden leven we natuurlijk ook zeer mee.

De heer Madlener zei het terecht: dit vreselijke nieuws drukt ons weer met de neus op de feiten. We weten natuurlijk allemaal dat achter ieder ongeval en achter al die cijfers die we ook vandaag weer in dit debat voorbij horen komen, mensen schuilen die niet meer thuiskomen of met veel consequenties thuiskomen, die soms in een heel gezin of bij vrienden zorgen voor levenslange littekens en ellende. In dit geval weten we nog niet wat er precies gebeurd is. De politie doet nog onderzoek, maar dit soort tragische ongevallen onderschrijft nog maar weer het belang van het debat dat we hier vandaag hebben.

En dan wil ik u er toch nog even in meenemen dat het niet alleen zo'n ernstig ongeval is. Ik heb dit nog niet eerder gedaan, maar ik zat net nog even terug te kijken op mijn telefoon, want ik krijg die berichten allemaal binnen. Dan zie ik dat er vanochtend heel vroeg een ongeval met letsel is geweest op de A12, Utrecht richting Arnhem, bij Arnhem-Noord. De volgende die ik binnen heb gekregen, is op de A5 Hoofddorp: meerdere voertuigen, ongeval met letsel. Ik krijg er nog eentje binnen: de N18,

Varsseveld, afgesloten vanwege een ongeval met letsel. We zien het natuurlijk allemaal in de krant, maar bij mij komen niet alleen vandaag maar iedere dag dit soort berichten binnen, dus je wordt er ook wel enorm toe bepaald. Het is wat dat betreft ook nooit lang uit je gedachten, omdat helaas de gegevens over die ongevallen heel regelmatig binnenkomen.

Dat was ook de reden waarom we op het ministerie, maar ook met steun van de Kamer, verkeersveiligheid echt prioriteit van dit kabinet hebben gemaakt. De heer Grinwis en anderen hebben hierover ook opmerkingen gemaakt. Dat geldt niet alleen voor ons, maar ook voor de verkeersveiligheidsalliantie. Er zijn heel veel maatschappelijke organisaties, waarvan sommige het in hun naam hebben, zoals Veilig Verkeer Nederland, maar ook bijvoorbeeld de ANWB en een heleboel andere organisaties, die allemaal hiermee bezig zijn geweest in de afgelopen jaren. Ik hoop ook zeer dat we dat vasthouden in de komende kabinetsperiode.

De ambitie blijft hoog. Ik zal zo nog verder ingaan op het getal nul, maar het basisprincipe daarbij is: waarom hebben we die omslag met z'n allen gemaakt, met al die organisaties die met verkeersveiligheid bezig zijn? Omdat het gewoon niet goed voelt om een getal als streefcijfer te hebben als het over dodelijke slachtoffers of slachtoffers gaat. Je wilt gewoon naar die nul, want ieder verkeersslachtoffer is er één te veel. Is dat realistisch? Nee, natuurlijk niet, want er zullen altijd ongevallen blijven gebeuren, door menselijke fouten en gedrag; dat geeft u ook allemaal aan. Maar het streven is toch om het naar nul te brengen; dat zouden we allemaal graag willen. Ik kom zo op hoe we daar dan in de tussentijd mee omgaan.

Ik wil toch ook nog even de 500 miljoen noemen die we in tranches hebben vrijgemaakt. Daarmee kunnen we ieder jaar een belangrijke stap zetten juist in samenwerking met de regionale overheden, want het is bekend dat het merendeel van de slachtoffers op het onderliggend wegennet en niet op het rijkswegennet valt. Ook de campagnes MONO en MONO-zakelijk wil ik nog even noemen. Ga ongestoord onderweg. Afleiding is echt een heel belangrijk punt. We hebben het appen en bellen op de fiets verboden. Ik denk dat we daarmee allemaal belangrijke stappen hebben gezet.

Een aantal van u heeft gevraagd: hoe gaat dit nou straks verder in een volgend kabinet? Nou, u zit bij de formatie meer aan het stuur dan ik, maar wat mij betreft: ik ben het zeer eens met wat de Verkeersveiligheidscoalitie onlangs naar voren heeft gebracht. We zijn goed aan de gang geweest de afgelopen periode, maar we zijn er echt nog niet. Ik deel dus hun analyse en ik snap ook hun oproep aan een nieuw kabinet om verkeersveiligheid weer tot een prioriteit te verklaren. Verschillende leden hebben dat ook gezegd. Gedrag is belangrijk, maar het gaat natuurlijk ook om de infrastructuur. Daar zal geld voor nodig zijn. Het is natuurlijk aan een nieuw kabinet om te besluiten of daar nieuwe extra middelen voor vrijgemaakt worden, maar ik kan alleen maar onderschrijven wat de Verkeersveiligheidscoalitie daarover zegt. Als je infrastructuur wilt aanpassen en veiliger wilt maken, dan kan dat niet zonder financiële middelen.

Misschien even in z'n algemeenheid: welke ontwikkelingen en trends zorgen er nou voor dat we de gestage daling sinds 1972 zijn kwijtgeraakt? De heer De Groot vroeg daar ook naar. Het aantal slachtoffers is in 2020 weliswaar lager dan in 2019, maar we hebben natuurlijk een heel bijzonder jaar gehad met minder verkeer door corona. Ondanks dat we de analyse nog niet hebben — de SWOV zal dit najaar de resultaten presenteren van een diepgravender onderzoek naar hoe het precies is gegaan in dat bijzondere jaar

2020, dus daar komen we later in het jaar bij u op terug — neemt dat niet weg dat ik de zorgen deel, met name over het toenemende aantal slachtoffers onder fietsers. Zeker bij de e-bikes zie je echt een zorgwekkende ontwikkeling.

Wat is daar belangrijk bij? Nou, de algemene vergrijzing: we worden met z'n allen ouder en we hebben ook relatief meer ouderen. Ouderen zijn gewoon kwetsbaarder. Als een oudere in een ongeval verzeild raakt ... Als het zoontje van 3 van mevrouw Hagen valt, dan is het nog heel flexibel en dan gebeurt ... Nou, misschien niet, maar hij kan beter een stootje hebben dan wanneer een ouder iemand valt. Het evenwicht, hè. Een fiets is toch een balansvoertuig. Het evenwicht wordt iets minder. Zo zijn er natuurlijk allerlei factoren die ervoor zorgen dat als een oudere een ongeval krijgt, het vaak ernstiger afloopt. Daar moeten we terdege rekening mee houden. Aan de andere kant is het natuurlijk ontzettend belangrijk — dat heeft u eigenlijk ook allemaal gezegd — dat ouderen wel blijven fietsen, want het is voor de gezondheid en voor de mobiliteit van ouderen een heel groot goed. Daarom hebben we het programma Doortrappen, waarbij in een heleboel gemeenten — steeds meer, gelukkig — wordt samengewerkt met de lokale rijwielhandelaar en ook vaak de lokale zorginstellingen om goede cursussen te geven over hoe je veilig kunt blijven doortrappen en hoe je dat veilig kunt doen op een e-bike. Dan kan het bijvoorbeeld gaan over een zadel dat verstelbaar is bij het op- of afstappen. Dan kan het zijn dat de heren op leeftijd misschien toch maar beter niet een fiets met een stang kunnen nemen, maar gewoon een met een lage instap. Zo zijn er allerlei zaken die daarbij een rol kunnen spelen.

Naast het doortrappen is het doorstappen belangrijk. Laat ik het zo maar even zeggen. Ik kijk even naar de heer Alkaya omdat zijn voorganger, de heer Laçin, ook altijd aandacht vroeg voor de voetganger. In coronatijd hebben we allemaal een beetje geleerd om wat vaker een blokje om te gaan en wat vaker te lopen. Dat willen we ook zeker blijven stimuleren, want ook dat is natuurlijk gezond. Maar ook daar zien we dat er onveilige situaties kunnen voorkomen.

Valt er dus een eenduidige verklaring te geven voor het aantal verkeersdoden van de afgelopen jaren? Zoals ik net al zei, zal de SWOV in de nieuwe Staat van de Verkeersveiligheid, die eind dit jaar verschijnt, een nadere analyse geven daarover. Daarnaast hebben we nog VeiligheidNL, dat een verdiepend onderzoek doet waarin de fietsongevallen ook specifiek aan de orde komen. De resultaten daarvan verwachten we begin 2022.

De heer Grinwis vroeg ten aanzien van het doel van nul slachtoffers in 2050: is dat niet te ver weg? Zouden we niet allerlei tussendoelstellingen moeten formuleren? Zoals ik net al aangaf, is ieder slachtoffer er natuurlijk een te veel. Daarom hebben we dus gezegd: we streven naar nul. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid hebben we ingezet op een risicogestuurde aanpak. Dat betekent dat we de kwaliteit van en de risico's voor de verkeersveiligheid beter willen meten aan de hand van data en indicatoren, zodat we gericht maatregelen kunnen inzetten. Die indicatoren zijn op dit moment nog in ontwikkeling. De Taskforce Verkeersveiligheidsdata is daarmee bezig. Het streven is om in 2022, wanneer die zijn uitgewerkt en we goede indicatoren hebben, tussendoelstellingen daaraan te koppelen. Dat kan bijvoorbeeld zijn in de vorm van een percentage van het wegennet dat je helemaal conform de CROW-richtlijnen hebt ingericht. Zo zijn er meer indicatoren waaraan wordt gewerkt. Een weergave van de nu beschikbare indicatoren kunt u overigens al vinden in de Staat van de Verkeersveiligheid 2020 van de SWOV. Daarin ziet u de eerste proeven van waaraan we aan het werken

zijn.

De heer De Groot zei ook nog: het wordt ook wel heel erg druk op dat fietspad. Dat is natuurlijk ook zo. Door corona zijn mensen meer gaan kiezen voor het individueel vervoer. Men heeft minder gekozen voor het openbaar vervoer, ook omdat men liever in de eigen veilige bubbel zit. Als het om fietsers gaat, zijn we daar natuurlijk hartstikke blij mee. Bij de auto's zijn we dat mogelijk wat minder, als dat straks weer tot files gaat leiden. Zoals ik net al heb aangegeven, wordt er nader onderzoek gedaan naar het fietsgebruik, maar we kijken ook zeker naar mogelijkheden om de infrastructuur voor de fiets veiliger te maken.

De impuls die we hebben gegeven, werd al genoemd. Heel veel van de aanvragen die we daarvoor hebben gekregen van medeoverheden — het gaat om 200 medeoverheden, voornamelijk gemeenten — zijn voor projecten die ook fietsgerelateerd zijn. Dat gaat soms over vrijliggende fietspaden, maar dat gaat soms ook over iets kleineres als een paaltje in het midden bij de ingang van een fietspad, dat in veel gevallen tot ongelukken leidt. Het is dus van klein tot groot. Denk ook aan schuine stoepranden in plaats van rechte. Zo zijn er allerlei verschillende projecten bij. Er wordt dus ook echt naar de infrastructuurkant van de fiets gekeken. Zit daarin een belangrijk deel van de oorzaak, of zit het bijvoorbeeld meer in het gedrag of de leeftijd?

Dan hebben we ook nog het Platform Veilig Fietsen, waar ik het initiatief voor genomen heb. Dat platform ondersteunt en verbindt de fietsveiligheidsprofessionals. Het verzamelt kennis en geeft educatie en voorlichting om het gedrag van verkeersdeelnemers te verbeteren. Zaken als richtlijnen en onderzoeken over de infrastructuur zijn allemaal te vinden op dat Platform Veilig Fietsen. Vanuit haar portefeuille fiets is overigens ook de staatssecretaris hier heel fanatiek mee bezig, met de Tour de Force en ... Nou, u kent u het allemaal wel.

Zijn er voldoende financiële middelen bij de gemeenten, vroeg de heer De Groot ook. Hij voelde zelf het antwoord al aan. Dat is natuurlijk echt wel een aandachtspunt. Gemeenten hebben ook geen bodemloze schatkist. Ze moeten ook woekeren met de financiële middelen die zij hebben. Niet iedere gemeente is even kapitaalkrachtig. Vandaar dat ik ook blij was met de hoge respons op het inzetten van de verdubbelaar. Op die manier heb ik gemeenten willen stimuleren in de zin van: als je er nou bij bent, krijg je voor de helft ondersteuning van het Rijk. Ik denk dat dat veel gemeenten over de streep heeft getrokken om toch hiervoor te gaan. We zijn nu met de medeoverheden in gesprek over hoe wij het op zo'n manier kunnen doen dat wij ook bij een volgende tranche weer een grote opkomst krijgen. Nogmaals, voor dit jaar zijn de gelden al bestemd, maar we werken nu al met hen samen om naar 2022 ervoor te zorgen dat gemeenten zo veel mogelijk daaraan mee kunnen doen. We gaan ook nog met de gemeenten evalueren hoe de eerste tranche is verlopen. Daar kom ik in het najaar ook graag bij u op terug.

Mevrouw Hagen vroeg of ik flexibiliteit kan betrachten met betrekking tot de investeringsimpuls als gemeenten bij wijze van spreken pas wat later iets kunnen realiseren. Voor de eerste tranche hebben we de juridische kaders vastgesteld, ook kaders voor de uitvoeringstermijnen. Dat hebben wij bewust gedaan om ervoor te zorgen dat er zo snel mogelijk actie wordt ondernomen voor de verkeersveiligheid. Daar kan ik nu dus niet meer van afwijken, maar ik wil het zeker meenemen in de evaluatie van de eerste tranche om dat met de gemeenten te bekijken. We hebben eerder met de

gemeenten afgesproken dat een deel van de gemeenten straks niet buiten de boot moet vallen en helemaal niets meer kan krijgen, omdat ze bijvoorbeeld kleiner zijn of minder capaciteit beschikbaar hebben om die plannen uit te werken. Dan mag de ruif niet leeg zijn. Dat is uitdrukkelijk niet de bedoeling, dus ik zou daar graag ook naar kijken en dat meenemen in die evaluatie.

De voorzitter:

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

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb toch nog een korte vraag daarover. Ik kan mij voorstellen dat het nu een succes is, omdat de meeste gemeenten die graag wilden, misschien ook vooraan stonden. Zij stonden te trappelen, zou ik bijna zeggen, om aan de slag te gaan met die gelden en aanpassingen. Mogelijke corona-effecten dreunen wellicht nog door in die gemeenten. Ziet u mogelijkheden om in gesprek te blijven met gemeenten die het bijvoorbeeld moeilijk hebben maar wel heel prangende vragen hebben in de infrastructuraanpassingen, bijvoorbeeld in het najaar of misschien volgend jaar al? Want we willen graag dat die aanpak door blijft lopen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een zeer terechte vraag. Een onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is dat we een aanjaagteam beschikbaar hebben gesteld voor gemeenten, dus er is ook kennis beschikbaar. Onze mensen zijn ook langs verschillende gemeenten geweest. We hebben ook met grotere gemeenten gesproken die wat meer een centrumfunctie hebben en vaak een uitgebreidere afdeling hebben, en hun gevraagd om omringende gemeenten te helpen, dus dat gebeurt ook. Maar wij hebben ook ons eigen kennisplatform. Die mensen zijn beschikbaar en kunnen vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden ingehuurd om bij gemeenten langs te komen om mee te denken en mee te helpen. Dat wil ik zeker door blijven zetten.

Ik gaf net in de richting van mevrouw Hagen aan dat dat ook onderdeel is van het evalueren van de eerste tranche. Natuurlijk kijken we ook naar het beperken van de administratieve lasten. Dat is ook altijd een punt. Je wilt het gemeenten zo makkelijk mogelijk maken. Aan de andere kant moeten wij aan u kunnen verantwoorden dat de financiële middelen aan de goede dingen worden besteed. Wij proberen dat wel met een zo licht mogelijke administratieve last te doen. Ik wil u graag voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid van dit najaar informeren over de stand van zaken en over hoe wij naar een volgende tranche gaan.

Dan is door mevrouw Hagen nog aandacht gevraagd voor een goede inrichting van de weg. En de heer Alkaya vroeg dacht ik naar de 30 kilometerzones. Hij heeft helemaal gelijk: je kunt wel een bordje "30" ophangen, maar als de weginrichting er niet op is aangepast is de kans van slagen niet heel erg groot. Op dit moment werkt daarom het CROW samen met de SWOV, de VNG, een aantal gemeenten en een aantal andere relevante partijen aan een afwegingskader voor die 30 kilometergebieden. Dat afwegingskader moet een handvat zijn voor gemeenten, dat hen ook kan helpen bij de afweging om al dan niet meer wegen te gaan inrichten als 30 kilometergebied. Want daar is inderdaad veel meer voor nodig dan alleen het verwisselen van de bordjes. Dat kan dus ook onderdeel zijn van een aanvraag binnen het SPV. Snelheidsremmende maatregelen en verkeersdrempels, maar ook vrijliggende fietspaden kunnen dan een oplossing zijn.

Voorzitter. Dat waren een beetje de algemene punten. Dan kom ik nu bij een blokje dat ...

De voorzitter:

Welke twee blokjes heeft u nog? Ik zie twee mapjes, dus ik concludeer zomaar dat er nog twee blokjes komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het laatste blokje is het blok overig, dus dat zegt niet zo veel, maar het tweede blok gaat over de lichte elektrische voertuigen, de snorfiets en de helmplicht. Dat raakt allemaal heel erg aan elkaar, dus die heb ik maar even gebundeld.

Als eerste kom ik bij de vraag van de heer De Groot wat de systematiek en de planning zijn van het LEV-kader, zoals ik het vanaf nu zal noemen. Verschillende leden hebben al genoemd dat je de LEV's steeds vaker in het straatbeeld ziet. De opkomst ervan vraagt ook om een herziening van de manier waarop wij kijken naar het toelaten van die voertuigen tot de weg, om dat op een zo verkeersveilig mogelijke manier te doen. Dat is ook onderstreept door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die onderzoek heeft gedaan naar de toelating van die LEV's. Al hun aanbevelingen heb ik ook overgenomen. Belangrijk is dat de raad zegt goed te kijken naar maatregelen die de veiligheidsrisico's beperken. Ze hebben daarbij steeds een drieslag gehanteerd van mens, techniek en omgeving. Naar alle drie moet je eigenlijk kijken. Het gaat dan om de manier van toelaten en om de gebruikseisen. We kijken naar leeftijd, maar ook naar technische eisen als het gaat om vermogen, remweg, afmetingen et cetera. Dat vraagt om gedegen onderzoek en consultatie van betrokkenen. In december vorig jaar heb ik u een eerste outline gegeven van dat nieuwe kader. Daar staan voorlopige keuzes in voor de indeling in categorieën, de technische eisen en de manier van toelating, maar er zitten ook plekken in die we nader moeten invullen. Ik heb de ambitie om voor het zomerreces de outline volledig ingevuld te hebben, om die naar uw Kamer te kunnen sturen. Het is de bedoeling dat u die voor het zomerreces nog krijgt, met alle lege vlekken ingevuld. Ik zeg daar wel bij dat aanpassing van de regelgeving minimaal een jaar duurt, met uw constructieve medewerking natuurlijk. Ik voorzie dus op z'n vroegst medio 2022 de inwerkingtreding. Tot die tijd kunnen LEV's wel bij ons terecht, om via de beleidsregel bijzondere bromfietsen toch goedkeuring te vragen. E-steps en allerlei lichte elektrische voertuigen kunnen nu dus alleen worden toegelaten via de regeling bijzondere bromfietsen.

Dan ga ik specifiek in op de helmplicht voor snorfietsers. U hebt daar inderdaad het wetsvoorstel voor ontvangen. Het besluit voorziet in een helmplicht voor alle snorfietsers, waar uw Kamer om heeft verzocht, maar er is in het debat tussen u onderling ook al wat heen en weer gegaan over de zware brommerhelm versus de speedpedelec-helm, die inderdaad veel lichter is. Ik overweeg ook wel om een speedpedelec toe te staan. U ziet in het kader dat er allerlei verschillende soorten snorfietsen zijn. Een belangrijk onderscheidend element daarbij is of er trapondersteuning is of niet. Iedereen voelt 'm natuurlijk wel aankomen: als er trapondersteuning is en je er min of meer, al is het maar deels, op aan het fietsen bent, dan wordt een zware brommerhelm, laat staan een integraalhelm, nogal snel erg belastend. In de consultatie kwamen daar ook reacties op in de trant van: dat is toch niet te doen! Zou je voor die categorieën dan kunnen volstaan met zo'n speedpedelec-helm? Daarom hebben we TNO gevraagd om daar specifiek onderzoek naar te doen: welke

helm is in welke situatie veilig? Dat onderzoek hebt u al ontvangen, geloof ik. Nee, nog niet. Dat moeten we nog gedetailleerd krijgen. TNO kijkt dus precies naar die helmen. Ik zie hier ook nog staan dat die helm dan ook voor bijvoorbeeld historische snorfietsen gebruikt zou kunnen worden. Zo zijn er toch een heleboel verschillende categorieën die we hierin mee moeten nemen.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij de heer Madlener.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Misschien kan ik dit antwoord nog even afmaken, want dit hoort er echt bij. SWOV heeft hier ook opvattingen over. Ik heb gisteren een brief van SWOV ontvangen met een reactie op het ontwerpbesluit. U moet het besluit natuurlijk ook nog gaan behandelen. Na de zomer verwacht ik de definitieve resultaten van het onderzoek van TNO over de vraag of een speedpedelec-helm ook voldoende kan zijn. Dat wil ik dan betrekken bij de definitieve beslissing over welke helm wordt toegestaan. Ik zal uw Kamer daar ook zeker over informeren voordat ik de aanpassing van de ministeriële regeling in gang zet. Ik zal met TNO ook de aandachtspunten bespreken die SWOV weer meegegeven heeft. Die brief heb ik gisteren pas ontvangen van SWOV. We zullen daar nog met hen samen naar kijken.

De heer Madlener — misschien kan ik zijn vraag bij dezen beantwoorden — zei: dan stappen mensen allemaal op de brommer. Daar hebben we natuurlijk zelf ook aan gedacht. Er is door Arcadis onderzoek gedaan onder snorfietsgebruikers, want dit was precies een van de vragen waar het ministerie ook antwoord op wilde hebben: als het zich verplaatst en mensen massaal op een elektrische fiets stappen, die misschien dezelfde snelheid heeft maar waarbij geen helm hoeft te worden gedragen, is er dan wel gezondheidswinst, veiligheidswinst? Meer dan de helft, 55%, van de snorfietsers geeft aan dat zij als de helmplicht wordt ingevoerd inderdaad zullen kiezen voor een ander vervoermiddel, zo blijkt uit dat onderzoek. 39% daarvan kiest dan voor de auto, 23% voor de elektrische fiets en 20% voor de fiets. Op basis van de evaluatie van de maatregelen in de gemeente Amsterdam, waar een helmplicht is, met een gedeeltelijke verplaatsing naar de rijbaan, is de verwachting dat het aantal snorfietsers dat daadwerkelijk overstapt, lager zal zijn. Ik kan het onderzoek van Arcadis, dat eerder naar de Kamer is gestuurd, aanbevelen. Al met al is de conclusie van de experts dat de helmplicht, ondanks verplaatsingsgedrag, toch zeker een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid.

Mevrouw Hagen heeft nog gevraagd wat het betekent voor de plek op de weg. Zijn gemeenten daar wel klaar voor? De helmplicht voor snorfietsers verandert op zich niets aan de plek op de weg. De plaats op de weg blijft gewoon het fietspad. Wegbeheerders kunnen snorfietsers alleen in specifieke gevallen verplichten om van de rijbaan gebruik te maken. Dat vraagt wel extra inspanningen van de wegbeheerder, want het moet natuurlijk wel veilig kunnen. Maar het is niet zo dat als we de helmplicht hebben, iedere gemeente dan dezelfde keuze moet maken als bijvoorbeeld Amsterdam. Dat is echt een losstaand besluit.

De heer Grinwis — ik was u niet vergeten, hoor — vroeg: hoe gaat u het gebruik van de fietshelm stimuleren? Wij hebben de maatschappelijke partners gevraagd om het vrijwillig helmgebruik onder kwetsbare doelgroepen — kinderen, ouderen — te stimuleren. U noemde zelf ook een mooi voorbeeld, toen u zei: welke wielrenner gaat er

nou nog zonder helm fietsen? Dat is ook geleidelijk, vrijwillig gegaan. Ik denk dat dat ook meteen laat zien dat het niet altijd voor alle doelgroepen meteen verplicht hoeft te zijn, want bij de wielrenners is dat ook nooit gebeurd. Maar als je maar het belang ervan laat zien, dan kan dat ook een goede stap zijn.

In het landelijk programma Doortrappen dat ik net noemde, specifiek gericht op de ouderen, het veiliger fietsen tot je 100ste, is er ook echt aandacht voor het gebruik van de helm. Veilig Verkeer Nederland is onlangs gestart met een communicatiecampagne: een ervaren rijder kan risico's mijden. Daarmee willen ze ook het vrijwillig gebruik van de fietshelm promoten en normaliseren. De ANWB en de Edwin van der Sar Foundation hebben de handen ineengeslagen en werken samen in een fietshelmenproject voor de groepen 3 en 4 van de basisschool. Inmiddels hebben we ook nog nieuwe partners in deze strijd gevonden in de verzekeringsmaatschappijen, die ook van plan zijn om te wijzen op de voordelen van de helm. Zij kijken natuurlijk ook naar het letsel dat opgelopen wordt, wat zij ook in hun schadecijfers terugzien.

De heer Grinwis doet een creatief voorstel, namelijk om bij de aanschaf van een e-bike meteen een helm erbij te leveren. Wij zijn regelmatig in gesprek met de branche. Laat ik dat idee eens aan de branche voorleggen en kijken hoe zij daartegenover staan. Dan zal ik dat voor een volgend overleg Verkeersveiligheid aan u terugmelden. Dat was het blokje helm en LEV.

De voorzitter:

De heer Madlener had zijn vraag nog even vastgehouden, dus die geef ik als eerste het woord. En daarna een vraag van de heer Grinwis.

De heer Madlener (PVV):

Ik vind het erg jammer om te horen dat de snorscooter of snorfiets straks toch grotendeels uit het straatbeeld gaat verdwijnen, omdat mensen overstappen. Mensen willen gewoon geen helm op, in ieder geval niet verplicht. Ik denk dat voor heel veel mensen een snorfiets of snorscooter een heel fijn en gezellig vervoermiddel is, ook betaalbaar. Je kan lekker genieten met je haren in de wind, heerlijk. Dat gaat allemaal weg en dat is heel jammer. Ik vind het echt betreurenswaardig.

Nu overweegt de minister zelfs om weer een soort aparte voertuigcategorie te maken: voertuigen met en voertuigen zonder trappers. Dat doet me echt denken aan vroeger, toen ik een brommer kocht, een soort crossmotorachtig ding, en daar zaten trappers aan. Ik dacht: waarom zitten daar nou trappers? Ja, dat was Nederlandse wetgeving. Die trappers blijven natuurlijk overal achter hangen. Hartstikke gevaarlijk. Ik zag pas ook weer zo'n elektrisch brommertje met trappers. Die man zat nog een beetje te trappen ook. Ik dacht: dat slaat nergens op.

Nederland gaat een soort vreemde categorie introduceren omdat je dan een speedpedelec-helm op kan, die al veel te groot is, in mijn optiek. Een racefietshelmpje is heel wat anders. Dat is een heel ander ding. We gaan nu een heleboel mensen opzadelen met een hele vervelende rothelm, met trappers op hun elektrische voertuig, met het idee dat het verkeersdoden zal gaan schelen. Ik geloof daar niks van. We zien een overstap naar andere vervoermiddelen die misschien nog veel gevaarlijker zijn. De elektrische fiets is minder stabiel dan een snorscooter.

Ik vraag de minister om hierop terug te komen en om al deze wetgeving die weer over

Nederland wordt uitgestort, terug te trekken en te gaan werken aan echte verkeersveiligheid en niet mensen van de snorfiets af pesten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, daar is absoluut geen sprake van. Wij hebben dit ook niet zomaar op een achternamiddag op het ministerie in elkaar geklust. Dit is heel zorgvuldig onderzocht. We hebben ook gekeken naar de uitwijkeffecten naar andere vervoersvormen. Overigens heb ik me ongelukkig uitgedrukt als u denkt dat ik een nieuwe categorie voertuigen ga introduceren. Dat is geenszins de bedoeling. Onder de huidige categorie snorfietsen vallen nou eenmaal een heleboel verschillende voertuigen. Daar zitten ook bijvoorbeeld de historische snorfietsen bij. Er zijn nou eenmaal snorfietsen die met en zonder trapondersteuning werken. Die hebben we nu al, dus dat is geen nieuwe categorie. Die vallen er gewoon onder. Dat is ook een van de complicaties die juist naar voren zijn gekomen toen we dit wetsvoorstel voor de helmplicht gingen maken. Het is er juist op gericht om zo veel mogelijk maatwerk te leveren. Daarom heb ik ook aan TNO gevraagd: kijk nou ook eens naar de veiligheid van een lichtere helm. Als dat voldoende is, ga je niet zo'n zware brommerhelm verplichten als iemand ook nog moet trappen. Ik denk dat hier dus heel zorgvuldig aan is gewerkt. Als we het LEV-kader voor de zomer naar u toe sturen, kunt u dat per categorie precies uitsplitsen. Dan kunt u ook zien wat TNO, de SWOV en de RDW, toch onze experts op het gebied van én de techniek én het gedrag, er allemaal van vinden. Ik denk dat het toch verstandig is om ons door de experts te laten leiden.

De heer Madlener (PVV):

Het is zeer onverstandig om je door experts te laten leiden, want het gaat hier om de Nederlanders. De Nederlanders zijn de experts en zij bepalen hoe zij op die fiets of snorfiets willen zitten. Er wordt hier wel degelijk een onderscheid tussen verschillende groepen voertuigen gemaakt, want als de wetgeving zo is dat je alleen maar een lichte helm op mag met een traping op je snorfiets, dan gaat die meer verkocht worden. Het zal dus wel degelijk invloed hebben op de voertuigen die we hier zien. Mijn brommer had vroeger trappers omdat dat moest. Dat sloeg helemaal nergens op. Het gaat hier om de snelheid. Het onderscheid tussen een racefiets met een klein helmpje en iemand die met 30 km/u op een snorfiets rijdt en een grote helm op moet slaat helemaal nergens op.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Madlener (PVV):

Waarom de minister zegt dat dat de achtergrond is. Het gaat om de snelheid en het gevaar dat wordt gelopen bij een val, terwijl hier wordt gezegd dat het gaat om "wel of niet trappers", of de vraag of je dan gaat zweten en of die helm ... Dat slaat toch nergens op? Dat heeft toch niets met de veiligheid te maken? Ik vraag de minister dus om nog een keer uit te leggen waarom ze over trappers gaat beginnen, in plaats van over de snelheid van het voertuig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan de heer Madlener geruststellen: het gaat om de snelheid. Het gaat overigens niet alleen om de snelheid; het gaat natuurlijk ook om de massa van het voertuig, want die bepaalt ook de remweg. Er zijn allemaal aspecten die ... Ik hoor u nu zeggen dat dat niet zo is. Nou, dan bent u de eerste die zegt dat de massa in relatie tot de snelheid niet

relevant is.

De voorzitter:

Wilt u niet door de minister heen praten op het moment dat zij antwoord geeft, meneer Madlener? Ik wil u best de gelegenheid geven om daarna nog even te reageren, maar ik vind het wel netjes om gewoon eerst de minister te laten uitpraten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik stel voor dat de heer Madlener ook nog eens uitgebreid kennisneemt van het kader zoals het er straks ligt. Dan zult u zien dat bij alle voertuigen wordt gekeken naar vragen als "waar is het voor bedoeld?", "is het met of zonder passagiers?", "hoe hard kan het voertuig?", "wat zijn de afmetingen van het voertuig?", "welke eisen stellen we aan de bestuurder?", "hoe zit het met de remweg?", "wat is het vermogen van de motor?". Al die aspecten zijn door de experts meegewogen. Die kunnen allemaal relevant zijn voor de veiligheidssituatie. Maar ik denk dat het niet heel veel toevoegt om hier nu verder de discussie over te voeren zonder dat kader bij de hand te hebben. Maar ik kan de heer Madlener echt geruststellen: er wordt heel zorgvuldig naar alle risico's gekeken.

De voorzitter:

Meneer Madlener, u heeft in principe de mogelijkheid om vragen te stellen. U kunt uw tweede termijn dan gebruiken om uw statement nog een keer weer te geven. Als u nog een aanvullende vraag heeft, dan geef ik daar nu dus graag de gelegenheid voor op basis van het antwoord dat u net kreeg van de minister.

De heer Madlener (PVV):

Nou ja, ik heb er een beetje de pest in natuurlijk, want ik heb een snorscooter en ik geniet er zo van. Ik zie al die mensen heerlijk door dat mooie Nederland snorren en dan denk ik: dat wordt allemaal afgepakt! Ik vind dat zo jammer. Sorry dus voor mijn emotie. Maar de minister heeft geen gelijk als zij zegt dat de remweg alleen in relatie staat met de snelheid, want het gaat hier om het geheel. Mijn scooter staat eerder stil dan een fiets, durf ik wel te beweren, want ik heb goede schijfremmen. Dat ding staat heel snel stil. Als ik op een fiets fiets, dan staat die niet zo snel stil. We hebben het hier dus over ...

De voorzitter:

Maar uw vraag is? Ik ben net duidelijk geweest: ik geef u nog even de gelegenheid, maar dan moet u nu wel kort en bondig gaan afronden, want er zijn ook nog andere collega's die vragen hebben.

De heer Madlener (PVV):

Ik hoop dat de minister zich niet alleen maar op de deskundigen verlaat, maar dat zij ook eens bij de Nederlander te rade gaat om na te gaan of zij niet meer op die snorscooter willen rijden of dat zij een helm willen dragen. Want het gaat uiteindelijk om de Nederlanders. Die moeten we ook serieus nemen. We moeten niet alleen aan iemand die toevallig een helmplicht wil, vragen of dat moet. Als je dat aan een deskundige vraagt, dan krijg je een antwoord dat je van tevoren kan bedenken!

De voorzitter:

Het woord is aan de minister. Dank u.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik hecht er toch aan om de deskundigen te beschermen. Zij hebben een onafhankelijk oordeel en zitten niet vooringenomen aan tafel met iets wat ze wel of niet willen. Dat geldt voor alle experts die hierbij betrokken zijn. Overigens zijn "de Nederlanders" hier ook bij betrokken, want dit is een brede consultatie geweest. Als u zegt dat het alleen van "de Nederlanders" moet afhangen, dan is mijn antwoord dat u die hier met z'n allen vertegenwoordigt in de Kamer. En een hele duidelijke meerderheid van de Kamer was hiervoor. Overigens, als iedere stap die je zet slecht is, zoals u zegt, dan hadden we ook nooit een autogordel gekregen, en ik denk dat we toch heel blij moeten zijn met het grote aantal slachtoffers dat dat ieder jaar scheelt. Het kan nog beter, want nog steeds draagt een te hoog percentage mensen de gordel niet, maar die kan echt levens redden.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat met uw derde blok ga ik naar de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voor de toezegging van zojuist en voor het debatje met collega Madlener. Ik ben ook benieuwd wanneer dan de volgende rapportage komt, waar dit in staat. Mijn vraag is een andere, en daarmee ga ik toch een beetje tegen de heer Madlener in. Ik was het nog heel erg met hem eens toen hij het had over de N57, de N34 en de N59, want die moeten veiliger. Maar wat betreft de helm wil ik even het aspect van de handhaafbaarheid bij de minister op het netvlies brengen. Volgens mij had de SWOV het daar ook over. Een fietshelm en een speedpedelec-helm zijn met het blote oog niet zomaar van elkaar te onderscheiden. Is het dan niet verstandiger om toch maar de bromfietshelm in stelling te brengen? Hoe dan ook, ik geef vooral het aspect van de handhaafbaarheid even mee om bij de afweging te betrekken.

Dit was mijn laatste interruptie, want ik moet zo meteen helaas naar een plenaire verplichting.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kan ik de heer Grinwis bevestigen dat de handhaafbaarheid natuurlijk bij ieder wetsvoorstel een belangrijk punt van aandacht is. Er zal ongetwijfeld een schriftelijke vragenronde komen over het wetsvoorstel, waar ik zeer naar uitzie. Ik denk dat het heel goed is als u daar allemaal gebruik van maakt. Ik zie de vragen van de heer Madlener ook met enthousiasme tegemoet. Dan kunnen we een hele hoop vragen in de nota van antwoord beantwoorden, zoals dat ook hoort. Handhaving zal daar zeker een belangrijk onderdeel van zijn.

De voorzitter:

Dan gaat de minister naar het derde blok, het blok overig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Ik begin bij de heer Geurts, want hij heeft vragen gesteld over de aangenomen moties bij de initiatiefnota van zijn partijgenote mevrouw Postma over de aanpak van verkeersshuifters. In februari hebben we die mooie initiatiefnota van mevrouw Postma over de aanpak van zware overtreeders besproken. De moties gingen onder andere over het halfjaarlijks informeren van de Kamer over de genomen stappen en over de inzet van een harde snelheidsbegrenzer. Daar heb ik toen op geantwoord dat ik de Kamer zou informeren, maar niet per se halfjaarlijks na die februaristap. Daar is mevrouw Postma toen ook mee akkoord gegaan. Wij zullen dat dus proberen in te passen in het

halfjaarlijkse ritme van onze debatten nu, en niet in een halfjaarlijks ritme naar aanleiding van die februaribehandeling van de initiatiefnota. De voorstellen uit die initiatiefnota, waaronder het voorstel over de snelheidsbegrenzer, worden meegenomen in de expertgroep die met dit onderwerp bezig is. Dat heb ik haar toen ook toegezegd. In die expertgroep wordt door het CBR, de SWOV, het Fonds Slachtofferhulp, de reclassering, het OM, de politie, JenV en ons ministerie verkend wat de mogelijkheden zijn om die zware overtredders beter aan te pakken. Mijn collega van JenV en ik zullen u hier na de zomer nader over informeren.

Dan blijf ik nog even bij de heer Geurts, want hij heeft ook vragen gesteld over kenniswerkers en de rijbewijsomwisselregeling. Ik heb daar ook al schriftelijk op geantwoord. Wij hebben na overleg met het OM en de politie niet kunnen constateren dat er bij hen signalen zijn over negatieve effecten voor de verkeersveiligheid veroorzaakt door die expats. Er zijn ook geen signalen over verkeersonveiligheid in de cijfers van die kleine groep. Het gaat jaarlijks om zo'n 6.000 kenniswerkers. Er is wel navraag gedaan bij OM en politie, maar daar hebben we geen informatie over. Maar als ik zo naar u kijk, dan heb ik het gevoel dat u daar geen genoeg mee neemt; ik ken de heer Geurts al wat langer dan vandaag. Ik ben bereid om nog eens een keer met iedereen die over die risicocijfers gaat, te bekijken of wij daar wat cijfers of gegevens beschikbaar over kunnen krijgen. Wellicht kan ik ook contact opnemen met degenen die dit bij u aangekaart hebben om te kijken of wij hier op enige manier wat meer informatie over kunnen krijgen. Het is zeker geen onwil, maar ik kan er gewoon niet de vinger achter krijgen.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik ga ervan uit dat de minister klaar is met dit deel van de beantwoording, of komt er nog meer? Nee? Kijk, dat er geen gegevens zijn, samengevat in mijn woorden, snap ik wel, want het wordt niet geregistreerd. En als er niet geregistreerd wordt, komt er ook nooit een signaal. Dan zit je in zo'n cirkel waar je nooit meer uit komt. Ik denk dat de handreiking die de minister net deed, een eerste goede stap is. Er zijn rijsschoolhouders die zich bij mij gemeld hebben. Het lijkt me een eerste goede stap om die met het ministerie in contact te brengen. Het tweede is dat ik gevraagd heb om een check in te bouwen bij de kenniswerkers uit landen waar geen overeenkomst mee is gesloten. Ik hoor de minister niet zeggen dat ze daar een extra check in wil bouwen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik het dan zo doen dat ik via het ministerie in contact treed met de mensen waarvan de heer Geurts zegt dat daar signalen van komen. Dat zeg ik dus bij dezen toe. Laat ik dan zorgen dat we voor het volgende CD over verkeersveiligheid voor de heer Geurts en deze commissie op een rijtje zetten hoe het precies zit met landen die wel of niet een verdrag met ons hebben. Ik zal die informatie voor u op een rijtje zetten.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank. Het is altijd goed om dat nog een keer op een rijtje te hebben. Ik kwam erachter dat Nederland geen regeling heeft voor expats uit Amerika. Wij erkennen het niveau van dat rijbewijs niet. Dat vond ik wel bijzonder, want in bepaalde Aziatische landen, die ik niet allemaal zal noemen, kun je gewoon om de hoek voor wat geld een rijbewijs kopen, dat je hier gewoon kunt omwisselen voor een Nederlands rijbewijs. Dan heb je soms nog het geluk dat er bedrijven zijn die hun mensen naar een rijsschoolhouder sturen en die zeggen: je bent dan wel in dienst bij mij als kenniswerker, maar je gaat toch maar even de Nederlandse situatie leren. Maar ze hoeven geen examen te doen. Nou zat ik door te

denken. Ik ben best wel geschrokken van hoeveel examens van mensen worden gestopt bij het CBR in het reguliere programma. Dat zijn er ruim 3.000 op jaarbasis gewoon al in het reguliere programma. Ik zat daar verder over door te denken: is het niet verstandig om eens een innovatieprogramma toe te passen, bijvoorbeeld door een simulator toe te passen bij het CBR, of om voor deze groep een pilot op te zetten met een simulator? Wij leiden F-35-piloten ook grotendeels in een simulator op. Ik zag het koningspaar laatst ook Formule 1 rijden in een simulator. En vanmiddag zei een directe medewerkster van mij dat ook astronauten, die het heelal worden ingeschoten, niet eerst op een parkeerterreintje aan het oefenen zijn. Dat gaat ook gelijk in één keer. Dat gaat ook via een simulator. Kunnen we die innovaties niet inzetten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou verbindt de heer Geurts er ineens wel heel veel aan. Ik ben het overigens met hem eens, want ook in de scheepvaart zijn er simulatoren. Ik heb zelf mogen meemaken bij MARIN dat je ineens een schip staat te besturen in een storm. Je weet niet wat je meemaakt, want alles, tot en met bewegingen, is net alsof het echt is. Daar is heel wel mogelijk. Ik stel voor dat ik dat even in het bredere verhaal met het CBR meeneem, want dat is niet alleen van toepassing op deze groep, waarvan wij nog niet eens weten hoe groot het probleem nou is. Dus ik stel voor dat ik dat in de overleggen met het CBR meeneem. Wellicht kunnen we dit aspect ook meenemen in het hele plan van aanpak voor de verbetering van het rijonderricht naar aanleiding van het rapport van de commissie-Roemer. Dat zou mijn voorstel zijn.

De heer Geurts (CDA):

Afrondend op dit punt. We vragen al geruime tijd, ook schriftelijk, naar de expats. Ik ben een beetje ongeduldig op dat onderwerp, dus ik hoop dat de minister, demissionair of niet, het met urgentie behandelt binnen het ministerie. Gas op de plank daar.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat beloof ik de heer Geurts. Voor de zomer zullen we nog contact opnemen met de partijen waar hij op doelt. We zullen de informatie zo snel mogelijk inzichtelijk maken. Ik durf niet toe te zeggen dat dat voor het zomerreces nog lukt, maar in ieder geval ruim voor het volgende debat over verkeersveiligheid.

De heer Alkaya heeft de vraag gesteld of er al aandacht is gevraagd voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs. Dat is ook een belangrijk punt. Dat is inderdaad gedaan. Op 10 mei jongstleden heeft TeamAlert op mijn verzoek een brainstormsessie georganiseerd met docenten en vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland, het ministerie van OCW en de VO-raad, dus echt breed gedragen. In die sessie zijn al allerlei suggesties geopperd, ook in de sfeer van serious games, wat het voor leerlingen vaak net weer iets aantrekkelijker maakt om ermee aan de slag te gaan. Er wordt gekeken naar de rol van de mentor. Ook wordt bekeken waar verkeersveiligheid in andere onderwijsthema's meegenomen zou kunnen worden. Die suggesties worden in de komende tijd met betrokken partijen verder uitgewerkt. Daar was enthousiasme voor. Ik zeg u toe dat ik u voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid in het najaar over de uitkomsten van die gesprekken zal informeren.

Dan ben ik weer bij de heer Geurts, die het had over de pilot met de matrixborden. In het Kamerdebat van februari 2020 heb ik, in antwoord op het verzoek van uw Kamer om de motie-Postma uit te voeren, aangekondigd vier deelonderzoeken te gaan uitvoeren om te bezien of de matrixborden kunnen worden gebruikt voor het tonen van de

maximumsnelheden. Drie van die deelonderzoeken zijn afgerond. Die heb ik ook naar uw Kamer gestuurd. Het laatste deelonderzoek, de praktijkproef op de A27, hebben we nog niet kunnen uitvoeren. Daarvoor is immers een representatief verkeersbeeld noodzakelijk, dat we door corona nog steeds niet hebben. Maar uit de afgeronde deelonderzoeken komt ook al een heleboel informatie. Op basis van die onderzoeken hebben de experts gezegd dat die pilot geen extra informatie zou geven en zelfs negatieve effecten zou kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Naast het feit dat die pilot volgens de experts geen meerwaarde heeft, weegt de verkeersveiligheid voor mij heel zwaar, want de bedoeling van dit geheel was juist om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarom leek het mij verstandig — dat heb ik u laten weten — om het, op aanraden van de experts, die op basis van de drie onderzoeken die al zijn uitgevoerd, zeggen dat het zelfs negatief werkt voor de verkeersveiligheid, niet meer te doen.

De heer **Geurts** (CDA):

Ook de SP-fractie heeft het aangehaald in haar bijdrage. Ik neem daar gewoon geen genoegen mee. Ik wil gewoon dat die pilot uitgevoerd wordt. Ik vind het echt een drogreden dat de verkeersveiligheid hierdoor in gevaar komt. Dat krijg ik op geen enkele manier bedacht. Ik denk dat het juist bevorderend is voor de verkeersveiligheid. We krijgen zo meteen nog een tweede termijn, maar ik ga er in ieder geval niet mee akkoord dat die pilot niet uitgevoerd wordt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zou ik het volgende willen voorstellen. De heer Geurts zegt: ik krijg het niet bedacht. Nou, ik heb het niet bedacht. Het komt van de experts. Zullen we het volgende doen? Ik zal de experts vragen om hun argumentatie waarom het niet zinvol is en zelfs onveilig zou zijn nog eens op papier te zetten. Dat zal ik met uw Kamer delen. Dan kunt u dan alsnog de afweging maken of die pilot volgens u toch moet worden uitgevoerd. Ik kan hem toch niet op korte termijn uitvoeren, omdat we nog geen representatief beeld hebben vanwege corona, maar dan kunt u daar in de tussentijd nog naar kijken. Dat zou ik u nu als voorstel willen doen. Dan kunt u het oordeel van de experts bestuderen.

De heer **Geurts** (CDA):

Het is goed dat de minister dat nog een keer naar de Kamer stuurt. Ik heb in mijn betoog duidelijk aangegeven dat de overweging is dat de tijdelijke signalen overruled zouden worden door die matrixborden waarop de maximumsnelheid weergegeven wordt, maar dat had ik ook niet bedacht. Ik kan me er misschien iets bij voorstellen dat je een rood kruis overrulet, maar voor de rest kan ik mij er weinig bij voorstellen, dus het is prima om dat een keer op papier te laten zetten. Ik vind echt dat de pilot uitgevoerd moet worden, want dan weten we het zeker.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben blij dat de heer Geurts zo reageert op mijn compromisvoorstel. Ik vind het wel heel belangrijk dat ik niet tegen een advies van de experts inga, zonder dat we daarover goed van gedachten hebben gewisseld. Laten we afspreken dat u zo snel mogelijk, nog voor het zomerreces, nog een keer van de experts op een rijtje krijgt waarom zij het voor de verkeersveiligheid juist onverstandig zouden vinden om die pilot te doen.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat is een goed voorstel; dat wilde ik eigenlijk ook voorstellen. Maar ik wil nog één stapje verder gaan, namelijk dat de minister ook wel een weegmoment moet hebben. Ik snap dat het op dit moment geen goed beeld geeft vanwege de coronamaatregelen,

maar dat verandert wel heel snel. Dat merken we allemaal. Wanneer wordt dat opnieuw gewogen? Wanneer is dat beeld weer genoeg genormaliseerd om wel door te gaan met de pilot?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is lastig om dat moment precies te prikken. Daarvoor verstaan wij ons ook met het ministerie van VWS, want het heeft ermee te maken wanneer wij de covidcrisis bedwongen hebben, zeg maar, wanneer we weer terug kunnen naar de laatste stap van het heropenen. Het is ook nog onzeker hoe dat zich precies vertaalt in de nieuwe mobiliteit. We hebben al even benoemd dat mensen vanuit het ov naar het individuele vervoer zijn gegaan. Op dit moment zijn we nog niet op de oude niveaus van mobiliteit. We monitoren iedere week hoe dat zich verhoudt tot de mobiliteit in het jaar daarvoor, ook gecorrigeerd voor de weersomstandigheden enzovoorts, dus we zien die trends wel. We zijn nu nog niet op het niveau van precorona, maar we naderen dat wel snel. Ik zal dat zeker meenemen in de rapportage aan u, als u zou persisteren in die pilot, dat we er ook rekening mee houden dat het op een gegeven moment zou moeten kunnen. Ik zal de timing daarvan meenemen.

De heer Alkaya (SP):

Dat lijkt me een goed voorstel, want ik las in die brief dat die onveilige situatie ermee te maken heeft dat er nu niet zo veel verkeer is als normaal. Als dat genormaliseerd is, kan die pilot wel doorgezet worden. De argumentatie die we straks krijgen van die experts, heeft te maken met de situatie nu, die snel verbetert. Zo heb ik dat begrepen. Ik zou dan wel willen weten op welk percentage van het normale verkeer we zouden moeten zitten om de pilot toch door te zetten. Of heb ik het verkeerd begrepen en zegt de minister dat het sowieso onveilig is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat laatste. Maar ik denk dat het heel belangrijk is om dat nog even duidelijk op papier te krijgen, zodat daarover geen misverstand meer kan bestaan. Dat zullen we zeker meenemen.

De heer Alkaya (SP):

Tot slot, voorzitter. Dan sluit ik me aan bij de verbazing van de heer Geurts. Daar kan ik me helemaal niks bij voorstellen. Dan ben ik benieuwd naar de onderbouwing.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Prima, dan gaan we daarop handelen zoals we net hebben afgesproken.

Ik kom weer bij de heer Geurts. U hebt gesproken over de proactieve aanpak van verkeersveiligheid en Rotterdam genoemd. Daar is een dashboardapp met een voorspellend systeem voor de verkeersveiligheid waar een advies uit komt welke wegen en kruispunten zouden moeten worden aangepast. Uiteraard zijn die acties van de gemeente Rotterdam ons bekend. Ook andere gemeenten en provincies zijn al heel actief. We hebben ook een krachtenbundeling georganiseerd, in het kader van smart mobility. Ik ben heel blij met al die initiatieven om steeds meer risicogestuurd te werken, ook in de verkeersveiligheidsaanpak. Rotterdam is ook onderdeel van die Taskforce Verkeersveiligheidsdata, die ik al even noemde, die erop is gericht op zo veel mogelijk preventief en proactief te kunnen werken. Als overheden werken we samen onder de noemer digitalisering overheden. We willen dus inderdaad allemaal meer datagedreven werken en we proberen de inzichten die er zijn, niet alleen over Rotterdam maar ook

over de andere voorbeelden die u noemde, te delen via dat Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata, NTM. Daar zitten namelijk alle initiatieven in. Het platform is juist bedoeld om de kennis te delen en datavraagstukken gezamenlijk en zo veel mogelijk uniform en landsdekkend op te pakken. Daar wordt heel goed in samengewerkt.

Dan kom ik weer bij de rijbewijzen en dit keer vanwege mevrouw Hagen, die aandacht heeft gevraagd voor de rijbewijzen van Nederlanders in het buitenland. Door corona lopen mensen er soms tegen aan dat ze hun rijbewijs in persoon moeten ophalen. Dan dreigt soms uitschrijving. Nederlanders in het buitenland vallen voor hun rijbewijs onder het land waarin ze wonen. Die overheid is ook verantwoordelijk voor de verstrekking van hun rijbewijs. Mocht iemand ook nog over een Nederlands rijbewijs beschikken, dan is het ook geen probleem als dat verloopt. Als iemand weer terugkeert naar Nederland kan het meestal ook weer worden verlengd op grond van de bij de RDW geregistreerde gegevens. Ik ben uiteraard ook bereid om te kijken naar signalen van de Stichting Nederlanders Buiten Nederland, en om waar mogelijk Nederlanders te helpen binnen de kaders van die internationale afspraken. Als er nadere signalen zijn, dan hoor ik dat dus graag.

Dan een belangrijk punt dat door vrijwel alle leden is genoemd, namelijk de N-wegen. U vraagt daar terecht aandacht voor. Ik wil daar allereerst over melden dat we er al het nodige in hebben gedaan. De heer Madlener zei al dat het al jaren een probleem is. We hebben er aan het begin van deze kabinetsperiode ook 50 miljoen euro extra voor uitgetrokken. Dat is zowel voor de provinciale N-wegen als voor onze rijks-N-wegen ingezet. Er is vooral geïnvesteerd in bermmaatregelen, want uit onderzoek was gebleken dat dat de belangrijkste risicofactor was. Er loopt ook nog een verkenning naar trajecten van rijks-N-wegen om te kijken of een rijbaanscheiding daar een kosteneffectieve oplossing is. Die verkenning vraagt nogal wat detailonderzoek en maatwerk en die zullen we naar verwachting kort na het zomerreces afronden. Die zal ik dan ook graag aan de Kamer doen toekomen.

Ik kom nu bij een aantal specifieke N-wegen die genoemd zijn. De heer De Groot vraagt naar de stand van zaken naar aanleiding van de motie-Postma/Remco Dijkstra over de N9. In januari is als uitwerking van die motie fase 1 van de probleemanalyse afgerond van het onderzoek verkeersveiligheid N9/N99/N250. Die probleemanalyse is ook gepubliceerd. Maar u vroeg natuurlijk naar het vervolg. Op dit moment wordt er gewerkt aan de afronding van de tweede fase van het onderzoek. Dat is de uitwerking van de maatregelen om die verkeersveiligheid te verbeteren. Het volledige onderzoek zal ik voor het commissiedebat MIRT van 16 juni aan de Kamer sturen. Daar wordt op dit moment de laatste hand aan gelegd. Dat kunt u dus binnenkort verwachten.

De heer Madlener heeft ook nog specifiek de N57 genoemd. Ja, ik heb mee zitten schrijven! Het verbreden van N-wegen is vaak een ingrijpende maatregel, die ook heel veel impact heeft op de ruimtelijke omgeving. Rijkswaterstaat is dus met een verkenning bezig naar concrete trajecten. Ook de N57 zullen we meenemen in die verkenning, die u na de zomer kunt verwachten.

Ik blijf even bij de heer Madlener, die ook gevraagd heeft of we weer terug kunnen naar de 130 kilometer per uur. U weet dat we vanwege de stikstofcrisis overdag terug zijn gegaan naar 100. En de stikstofcrisis is nog niet opgelost, dus de situatie geeft op dit moment geen aanleiding om dat besluit te herzien.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Volgens mij ook, want ik heb ook de vragen zitten meeschrijven. Ik kijk nog even naar de leden en anders beginnen we gewoon met de tweede termijn. Ik stel voor dat de spreektijd daarin maximaal twee minuten is. Het hoeft niet, hè, maar het mag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik was nog één vraag vergeten. Dat was de vraag over de camera's van RWS boven de weg. We wisten niet of die vraag bij JenV zat of bij mij. Voor heel veel van die camera's geldt dat de beeldkwaliteit te slecht is voor de handhaving. We kijken dus wel hoe we de camera's van de weginspecteurs — dat zijn dus de camera's in de auto's — kunnen inzetten voor de handhaving op roodkruisnegatie. Daar hebben we ook al eerder met de Kamer over gesproken. De nieuwe auto's van de weginspecteurs die ook boa zijn, de wis/boa's, zijn standaard uitgerust met een camera. Dat geldt dus niet voor alle weginspecteurs, zeg ik er dan meteen maar bij, maar voor die specifieke wel. Die camera's zijn eigenlijk bedoeld om een aanrijding met zo'n voertuig te kunnen evalueren, maar ze kunnen eventueel ook worden gebruikt voor die uitgestelde waarneming, waar de heer Geurts het ook over had. De weginspecteur die dan gewoon druk bezig is met het afhandelen van dat ongeval, hoeft dan niet ook bezig te zijn met het bekeuren van mensen. Dat gaat natuurlijk niet goed samen. Maar bij terugkeer op de post zou die weginspecteur alsnog de camerabeelden kunnen uitlezen. We zijn dus samen met het OM en JenV aan het kijken of dat kan. Ik streef ernaar om uw Kamer er deze zomer over te informeren of het tot de mogelijkheden behoort dat het naderhand uitlezen van die beelden ook tot beboeting leidt.

De voorzitter:

Dan gaan we over naar de tweede termijn. Ik geef het woord aan de heer Geurts van het CDA.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Ik was in mijn hoofd al een motie aan het maken over één coördinerende minister. Ik heb dat ooit ook eens gedaan bij een ander onderwerp. Dan komen hele bijzondere dingen naar boven. Maar goed, ik ga nog eens goed nadenken over dit antwoord. De minister zei dat de beeldkwaliteit van heel veel camera's slecht is, maar dan zijn er dus wel camera's waarvan de kwaliteit voldoende is. Maar dat even terzijde. Daar ga ik over nadenken.

Voorzitter, ik vraag een tweeminutendebat aan. Wat mij betreft mag dat de laatste week voor het zomerreces of de week daarvoor gepland worden. Dan heeft de minister ook de kans om haar toezegging gestand te doen, maar kunnen we als het moet voor de zomer wel politieke besluiten nemen, bijvoorbeeld over de pilot op de A27.

Voorzitter. Ik zat nog even na te denken over die flitspalen. We spraken er ook met de andere minister over dat het zo lang duurt voordat die stroomvoorziening wordt aangeleverd. Misschien kunnen we flitspalen met een zonnepaneel neerzetten. Je hoeft die kabel dan niet te trekken. En dan kom je misschien ook de heer Madlener nog een beetje tegemoet, want dan doet die flitspaal het niet altijd.

(Hilariteit)

De heer **Geurts** (CDA):
Maar bij mooi weer doet die het wel weer!

De **voorzitter**:
Daarmee komen we bij de heer De Groot van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank, voorzitter. Allereerst dank aan beide ministers voor de beantwoording van de vragen over handhaving, boetes, LEV, de N9. Er is heel veel langsgekomen. Ik zat net nog wel even te denken of ik misschien nog een opmerking moest maken over een voetbalclub, want daar ging even een onderonsje over. Laat ik het dan zo zeggen om de minister te ondersteunen: ik vind het fijn om te horen dat de minister hand in hand doorgaat met de gemeentes en de provincies om te kijken naar de cofinanciering en de uitwerking van het plan als het gaat om infrastructuuraanpassingen.

Dat is fijn om te horen, maar daar zit nog wel een kleine zorg van de VVD. Ik ben ook blij met de toezegging dat de minister voor het volgende commissiedebat met de stand van zaken komt. Onze zorg zit 'm er vooral in dat we veel gemeenten horen roepen dat er druk op de begroting is. Natuurlijk hebben ze in de eerste tranche vooraan gestaan, maar om ook de komende jaren de verkeersveiligheid te garanderen en het aantal ongevallen te laten afnemen is het ontzettend belangrijk dat de handhaving wordt doorgezet en de weg die steeds drukker wordt, wordt aangepast. Wat dat betreft zijn we als VVD wel blij met de ambitie voor nul ongevallen in 2050. We hebben dat vandaag een paar keer gehoord. Je kan de lat maar beter lekker hoog leggen. Natuurlijk zal dat nooit gehaald worden — dat heeft de minister ook gezegd — maar dan is in ieder geval wel duidelijk waar de prioriteit ligt. Daar sluiten we ons bij aan.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
U ook bedankt. Dan komen we bij de heer Alkaya. Die slaat zijn tweede termijn over. Dan komen we bij mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw **Hagen** (D66):
Dank, voorzitter. Ik ben heel blij met de toezegging van de minister dat we in het najaar de evaluatie van de rijksverdubbelaar ontvangen. Heel goed dat gemeenten straks een afwegingskader hebben, zeker als we de rijksverdubbelaar blijken door te zetten in het najaar; dat zou natuurlijk helemaal fantastisch zijn.

Ook dank voor de toezegging om terug te komen op de rijbewijzen van Nederlanders in het buitenland. We kijken uit naar een oplossing.

Voorzitter. Ten slotte onderschrijf ik van harte wat de minister zegt over het gebruikmaken van wetenschappelijk onderzoek voor onze verkeersveiligheid. D66 is zeer dankbaar voor instituten als de SWOV. Als de heer Madlener ook kennis had genomen van deze adviezen, had hij zijn xenofobische agenda niet hoeven doorvoeren hier, in ons verkeersveiligheidsdebat, want dan had hij geweten dat maar liefst 207.000 snorfietsers Nederlandse 50-plussers zijn, om het nog maar even te zeggen. Dat is natuurlijk een doelgroep die we ook heel graag veiligstellen, want u bent het toch met deze liberale politicus eens dat veiligheid ook vrijheid is?

De voorzitter:

En "u" is dan de voorzitter, maar die geeft dan weer het woord aan de heer Madlener, dus dan komt het goed.

De heer Madlener (PVV):

Als je zegt dat nul slachtoffers het doel is ... Dat zegt de VVD: nul slachtoffers. Daar kan je natuurlijk niet ... Ik ben niet tegen nul slachtoffers, maar het is natuurlijk idioot om zo'n onhaalbaar doel te stellen en dan te zeggen dat de deskundigen gaan bepalen wat er allemaal nodig is. Dan heb je straks een heel veiligheidspak nodig om op je fiets te mogen zitten. Dat is immers veiliger. Ja, als je naar nul wilt ... Het ontaardt dan in een soort idiotie. De eigen verantwoordelijkheid van mensen wordt gewoon volledig weggehaald. Voor mij is vrijheid toch ook een stuk eigen verantwoordelijkheid, ook als dat gevaar oplevert. Als iemand ervoor kiest om te gaan skiën of paardrijden, dan weet je: dat heeft gevaar in zich. Of je er nou voor kiest om zonder of met helm te gaan fietsen: ook dat heeft gevaar in zich. Die helm is niet zalmakend.

Sterker nog, ik voorspel dat het aantal doden gaat toenemen vanwege het wegpesten van de snorfietser, want die mensen, die 50-plussers, gaan op een ander vervoermiddel rijden en dat is nog veel gevaarlijker. Ik denk dus niet dat dit gaat helpen. Ik vind het betuttelend en ik vind dat het niets met vrijheid te maken heeft. Ik vind het jammer, want heel veel mensen genieten ervan. Daar wil ik ook voor opkomen. Ik vind het jammer dat we steeds meer vrijheden kwijtraken. Het begon allemaal met de Amsterdamse overlast van scooterjochies. Die moesten van het fietspad af, maar dat kon niet, want dan hadden ze een helm nodig. Helmplicht. Zo is het allemaal begonnen. Het ging niet over de autochtone 50-plusser die geniet op z'n scootertje in de polder. Nee, het ging om de stad, waar de scooterjeugd overlast gaf. Die moesten de rijbaan af. Daar is het allemaal mee begonnen. Dat roep ik even in herinnering.

Dan de N-wegen. Ik hoop dat daar eindelijk eens echt aan wordt gewerkt, want dat zijn de gevaarlijkste wegen van Nederland. Ik ben wel blij dat er heel veel rotondes zijn gelegd. Er is inderdaad heel wat gebeurd. Ik zie dat er verbeteringen zijn, maar het scheiden van de rijbanen is natuurlijk het ultieme idee. Op deze drukke N-wegen, die belangrijk zijn voor het vervoer, is een verdubbeling van rijbanen en een scheiding van die rijbanen een heel goed idee. Daar blijf ik voor knokken de komende jaren.

Het zinloos flitsen heb ik met de andere minister besproken. Dan kan ik het hierbij laten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij de tweede termijn van de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dank voor het constructieve debat dat we met elkaar hebben gehad. Er zijn eigenlijk niet echt vragen overgebleven. De heer De Groot sprak nog even over zijn zorg voor de begroting van gemeenten. Daar wil ik dan toch nog maar van aangeven dat mij daarin enige terughoudendheid past als demissionair minister. Ik deel zeer met u de ambitie om verkeersveiligheid een hoge prioriteit te laten krijgen, maar de financiële situatie van gemeenten enzovoorts is toch echt een onderwerp voor de formatie, waar ik verder niets over kan zeggen.

Dan de heer Geurts. Fideel van de heer Geurts dat hij zegt: laten we het vervolg, het tweeminutendebat, in de laatste weken voor het reces doen. Ik zal echt proberen om zo snel mogelijk op uw vragen in te gaan, want ik vind het een fijne manier van werken zo.

Het debatje tussen mevrouw Hagen en de heer Madlener laat ik maar voor wat het is. Ik heb de neiging om er nog van alles over te gaan zeggen, maar dat voegt volgens mij niet echt iets toe, dus ik laat het hierbij.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ook dank aan de minister en aan de leden. Er zijn een heel aantal toezeggingen gedaan, die ik hier even achter elkaar wil herhalen zodat u allemaal hetzelfde beeld daarbij heeft en ik bij de minister nog even kan checken of zij dat beeld ook heeft.

In ieder geval is er een tweeminutendebat aangevraagd, te houden voor het zomerreces, door de heer Geurts.

- De minister van JenV komt na het zomerreces in een brief terug op een efficiënter verloop van de aanvraag van flitspalen, ook voor de geluidsoverlast van gemeenten. Dit is een toezegging aan de heer Grinwis; dat hebben we allemaal gehoord.
- De minister van IenW komt in het najaar, in de aanloop naar het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid, in een brief terug op de aanvraag van de gemeenten in de eerste tranche van het kader van de SPV en de cofinanciering uit het Rijk.
- Nog voor het zomerreces komt de outline van het nieuwe toetsingskader voor light electric vehicles naar de Kamer.
- De minister zal de mogelijkheid om een fietshelm te leveren bij de verkoop van een e-bike bespreken en komt daar in het najaar in een brief op terug. Dat is een toezegging aan de heer Grinwis.
- De minister komt in de halfjaarlijkse stand-van-zakenbrieven die naar de Kamer worden gestuurd terug op de moties die zijn aangenomen naar aanleiding van de initiatiefnota van mevrouw Postma over huffterig gedrag in het verkeer. Dit is een toezegging aan de heer Geurts in navolging van het debat in januari.
- Voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid stuurt de minister informatie naar de Kamer over de mogelijkheden van het omwisselen van rijbewijzen door expats. Dit is een toezegging aan de heer Geurts.
- De minister stuurt ook voor het zomerreces de argumentatie van de experts toe inzake de pilot om de maximumsnelheid op matrixborden te vermelden. Dit is een toezegging aan de heer Geurts en de heer Alkaya.
- Na de zomer stuurt de minister de verkenning en het maatwerkonderzoek naar bermmaatregelen langs N-wegen naar de Kamer. Hierin wordt ook aandacht besteed aan de N57. Dat was een vraag van onder anderen collega Madlener. Dit is een onderzoek van Rijkswaterstaat naar rijks-N-wegen, hoor ik de minister nu buiten de microfoon zeggen. We hebben deze toevoeging genoteerd.
- Voor het volgende commissiedebat komt de minister terug op de gesprekken in het onderwijs over verkeersveiligheid naar aanleiding van het onderzoek van TeamAlert. Dit is een toezegging aan de heer Alkaya.

- In het najaar komt de minister terug op de problemen bij het ophalen van rijbewijzen door Nederlanders die in het buitenland wonen. Dit is een toezegging aan mevrouw Hagen.

Daarmee komen we aan het eind van de toezeggingenlijst en aan het eind van deze vergadering.

Ik denk dat het ons allen in deze commissie heeft geraakt wat er in Drenthe is gebeurd, met dat vreselijke ongeluk, net als bij alle andere vreselijke ongelukken die we dagelijks tot ons krijgen. Ik wil iedereen die daarmee van doen heeft heel veel sterkte wensen, ook vanuit deze commissie.

Ik sluit de vergadering en wens iedereen nog een gezegende avond. Dank u wel.

Sluiting 19.18 uur.