

3

Vragenuur: Vragen Koerhuis

Vragen van het lid Koerhuis aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht "**Explosie aantal verkeersdoden: vooral onder 75-plussers stijging fatale ongelukken**".

De voorzitter:

Ik nodig de heer Koerhuis, van de VVD, uit om zijn vraag te stellen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die ik ook van harte welkom heet. Gezien de tijd gaan we snel door. De heer Koerhuis heeft een mondelinge vraag over het bericht "Explosie aantal verkeersdoden: vooral onder 75-plussers stijging fatale ongelukken". Het woord is aan de heer Koerhuis. Hij zal spreken namens de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. De Telegraaf opende vandaag met het bericht dat het aantal verkeersdoden explosief is gestegen. In 2021 waren het 582 mensen en 2022 737 mensen. Dit is een stijging van 27%. 27%! Ik schrik daarvan. Achter iedere verkeersdode staan familie en vrienden, die iedere dag iemand moeten missen. Verkeersveiligheid is voor mij een topprioriteit. Wat is de reactie van de minister hierop?

De voorzitter:

De minister.

Minister Harbers:

Mijn reactie is dezelfde als die van de heer Koerhuis. Vandaag heeft het CBS de cijfers over het aantal verkeersdoden in 2022 bekendgemaakt, zoals de heer Koerhuis zojuist ook al aangaf. Dat zijn gewoon hele pijnlijke cijfers. 737 keer heel veel leed voor familie, vrienden en nabestaanden. Ook al krijgen we de slachtoffers hiermee niet terug: het onderstreept eens te meer het belang van extra inzet op verkeersveiligheid, waarmee wij op een veelheid aan terreinen al aan de slag zijn, en wat ontzettend veel inzet zal vragen de komende jaren.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. We zien vandaag dat met name het aantal verkeersdoden onder elektrische fietsers fors is gestegen. Aan de ene kant moeten we verkeersongelukken met elektrische fietsen voorkomen. Kunnen we daarom verkeerscampagnes starten, verkeerscursussen aanbieden of het helmgebruik onder kinderen en ouders stimuleren? Aan de andere kant moeten we elektrische fietsers die asociaal rijden, hard aanpakken. Wat doen we tegen opgevoerde elektrische fietsen? We hebben als Kamer een motie aangenomen om het opvoeren van elektrische fietsen te verbieden. Wanneer wordt deze motie eindelijk uitgevoerd? Wat worden de boetes? Worden opgevoerde fietsen dan eindelijk van de weg gehaald? Kan hiervoor een pilot worden gestart?

Wat doen we tegen snelheidsverschillen op het fietspad? Ik heb jonge kinderen die naar school en sport fietsen, die

hard voorbij worden gereden door elektrische fietsers die snel, soms te snel, fietsen. Ik heb een motie aangenomen gekregen om mijn vijfpuntenplan voor fietsveiligheid rondom scholen om te zetten in beleid. Mijn ambitie is: iedere basisschool een schoolzone. Jonge kinderen ervaren veel verkeersoverlast van fout geparkeerde auto's en vuilniswagens en vrachtwagens die tijdens schooltijden door een schoolzone rijden. Hoeveel extra kiss-and-rideplekken voor auto's zijn er al gecreëerd? Welke afspraken met gemeenten en de transportsector over de rijtijden van vuilniswagens en vrachtwagens zijn er al gemaakt?

De voorzitter:

Dat zijn veel vragen. Het woord is aan de minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, ik heb snel meegeschreven. Heel veel van deze dingen is gewoon in uitvoering. In de eerste plaats voeren we volop verkeerscampagnes. Gisteren heeft de RAI Vereniging een prijs uitgereikt aan TeamAlert, dat op middelbare scholen bezig is om jongeren bewust te maken van hun gedrag en de risico's in het verkeer. Daarnaast hebben we bijvoorbeeld het programma Doortrappen, om senioren bewust te maken van de gevaren en risico's in het verkeer. We zien daarin natuurlijk ook wel een aanleiding voor de hogere cijfers. We zien dat ouderen, gelukkig, veel langer mobiel blijven, maar ook veel e-bikes gebruiken. Daardoor nemen de risico's in het verkeer navenant toe. Daar hoort bij dat we met name voor de risicogroepen, ouderen maar ook kwetsbare kinderen, erop inzetten om de helm zo veel mogelijk te gebruiken. Dat is ook onderdeel van het programma Doortrappen. Als mensen zich eenmaal bewust zijn van de risico's die ze lopen, lukt het vroeg of laat wel om een helm te gaan dragen.

We hebben vorig jaar al afspraken gemaakt over de opgevoerde fietsen en de e-bikes. Er loopt op dit moment een onderzoek naar de aard en de omvang van het probleem. Direct na de zomer zijn de eindresultaten bekend en komen de beleidsopties naar de Kamer. Wat snelheidsverschillen op het fietspad betreft geldt natuurlijk in zijn algemeenheid dat we er ook op inzetten om fietspaden zelf veiliger te maken. Als een toenemend aantal verschillende tweewielers er gebruik van maakt, zul je vaak ook meer ruimte moeten bieden op het fietspad. Los daarvan kent de heer Koerhuis natuurlijk ook onze inzet om gemeenten nog veel meer in staat te stellen om 30km/u-straten in te voeren. Binnenkort komen we ook met de resultaten daarvan naar de Kamer, naar verwachting nog voor het Kamerdebat van 31 mei over verkeersveiligheid, zodat gemeenten ook meer aanknopingspunten hebben om 30km/u-wegen te maken. Dat geldt voor alle verkeersgebruikers op zo'n moment.

De opgevoerde e-bikes komen ook voor in het onderzoek dat we nog doen naar e-bikes. Ik vind het een interessante suggestie om een pilot te gaan doen met de handhaving. Ik zeg er wel bij: dat is aan Justitie en Veiligheid. Die doen ook acties tegen opgevoerde brommers. Er zijn redenen om op dat moment in te grijpen. Als een e-bike is opgevoerd, zou je een helm moeten dragen, net zoals we voor scooters verplicht stellen, en zou je ook een bromfietsplaatje moeten hebben. Meestal ontbreekt één daarvan, of ontbreken beide. Dat is dus ook een reden om in te grijpen. Ik maak wel een pas op de plaats, omdat we in de praktijk zien

dat consumenten zich soms niet eens bewust zijn van of geen informatie hebben gehad over het feit dat hun voertuig niet begrensd is. Daar wil ik dus wel rekening mee houden. Verder vind ik het een interessante suggestie, die ik graag oppak.

Tot slot de schoolzones. Dat is aan gemeenten. Men kan daar ook de investeringsimpuls uit de 500 miljoen euro voor gebruiken. Daar wordt ook gebruik van gemaakt. We zijn in overleg met gemeenten over hoe ze dat verder willen inzetten. Uit het overleg met de VNG blijkt wel dat gemeenten over het algemeen geen voorstander zijn van kiss-and-ridezones of uitbreiding daarvan, maar veel meer inzetten op fietsen en lopen, wat natuurlijk veilige en actieve manieren zijn om kinderen naar school te laten gaan. Er loopt op dit moment een pilot met de navigatieapparatuur voor vrachtwagens, zodat vrachtwagens sowieso een route krijgen die niet langs een school loopt. De resultaten daarvan zijn eind van dit jaar bekend.

Zo werken we stap voor stap aan de invulling van de motie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ben blij dat de minister wil kijken naar mijn suggestie voor een pilot om opgevoerde elektrische fietsen eindelijk van de weg te halen. Het is ook goed dat er een pilot loopt om vrachtauto's schoolzones te laten vermijden tijdens schooltijden. Maar hoe zit dat met vuilniswagens? Die vraag heb ik nog. Ik zou daarover graag afspraken zien met gemeenten.

Minister Harbers:

Een vuilnisauto is ook een vrachtauto. Dat pakken we daar dus in mee. Maar dat is een goed punt. Ik zal kijken of dat apart met gemeenten is overlegd, voor zover dat nog niet gedaan is. Uiteindelijk gaat de vuilnisauto meestal in opdracht van de gemeente. Misschien zouden daar dus afspraken over gemaakt kunnen worden door gemeenten.

De heer Koerhuis (VVD):

De minister zei ook dat gemeenten erop inzetten dat kinderen lopend en met de fiets naar school gaan. Dat is goed, maar er zijn ook ouders die de auto gewoon nodig hebben. Daar zijn echt extra kiss-and-rideplekken voor nodig. Ik wil graag dat de minister daar nog even op reageert.

Minister Harbers:

Dat begrijp ik, maar dit is een herhaling van het debat dat we vorig jaar hebben gehad. Hiermee treed ik ver in het domein van gemeentelijke verantwoordelijkheden. Ik vertrouw erop dat de gemeenten oog hebben voor een veilige inrichting van de school. Het instrument van de schoolzone is bekend, net als de aanvullende wensen van de heer Koerhuis. Maar vanuit de rijksoverheid en de Tweede Kamer regelen we niet waar in Nederland, op welke straat en bij welke school, dat ingevuld wordt, al dan niet met lopen, fietsen of extra parkeerplekken. Dat zit echt in het hart van de gemeentelijke verantwoordelijkheid.

De heer Koerhuis (VVD):

We zien vandaag ook dat het aantal automobilisten dat asociaal rijdt, fors is gestegen. We lezen dat er nog niet is onderzocht waarom er meer mensen met drank of drugs achter het stuur zitten. Is de minister bereid om dit te onderzoeken?

Minister Harbers:

De stijging van het aantal slachtoffers als gevolg van rijders die onder invloed van drank of drugs zijn, is verontrustend. Het is niet zo dat daar nog helemaal geen onderzoek naar wordt gedaan. We zijn op dit moment bezig met een aantal onderzoeken om daar veel meer grip op te krijgen en veel meer inzicht in te krijgen. Er loopt op dit moment een prevalentieonderzoek onder weggebruikers met vragen over drank en drugs. Bij alcoholcontroles wordt bij een aantal mensen aselekt, in een steekproef, ook een vragenlijst afgenomen. Datzelfde gebeurt op de spoedeisende hulp. Bij mensen die binnengebracht worden, wordt gekeken wie onder invloed van drank en drugs waren en welke gevolgen dat had. Daarnaast zijn we bezig met een haalbaarheidsonderzoek naar de herintroductie van het alcoholslot. Recent zijn educatieve maatregelen ingevoerd voor rijders die onder invloed van drugs waren. Maar er is ook nog veel niet bekend. Dat hopen we allemaal in de loop van het jaar boven water te hebben. Bij het aanpakken van de verkeersveiligheid, om het aantal hoe dan ook naar beneden te krijgen, komen we nu bij de categorie ingewikkeldere maatregelen terecht. We moeten echt wel even grip krijgen op de vraag hoe je dan ingrijpt en hoe we ervoor zorgen dat het effect heeft. Daarin vinden de heer Koerhuis en ik elkaar, denk ik.

De heer Koerhuis (VVD):

We moeten het niet alleen onderzoeken, maar mensen die met drank of drugs achter het stuur zitten of die extreem hard rijden ook hard aanpakken. Ik heb eerder een motie aangenomen gekregen om asorijders een levenslange rijontzegging te kunnen opleggen. We zien echter dat het nu vaak moeilijk is om een rijontzegging op te leggen. Een vraag aan de minister: kunnen we geen minimale rijontzegging in de wet vastleggen?

Minister Harbers:

Dat is de uitvoering van de motie van de heer Koerhuis, maar die ligt op het terrein van de minister van Justitie en Veiligheid. Ik kan hier vanuit mijn verantwoordelijkheid niet op deze vraag ingaan. Wij komen later dit jaar terug op de uitvoering van de motie. Dan zal ik deze vraag meenemen.

De heer Koerhuis (VVD):

We gaan als Kamer straks stemmen over een motie om asorijders te laten rijden met een monitoringskastje. Als asorijders dan weer in de fout gaan, wordt het makkelijker om een rijontzegging op te leggen. Dit monitoringskastje werkt als een soort rijslot en valt onder het strafrecht. Je moet je rijbewijs ervoor houden voordat je kunt gaan rijden. Wanneer starten we een pilot met zo'n monitoringskastje? Ik begrijp dat Rotterdam die pilot graag wil.

Minister Harbers:

Als inwoner van Rotterdam was mij die wens ook bekend. Ondanks het feit dat u straks nog gaat stemmen over die motie, is de pilot al gestart. Dat treft, want dan heeft u de resultaten voor het einde van het jaar. Die pilot is niet regionaal, dus die kun je niet toedelen aan één stad of één regio. Het is in dit geval afhankelijk van de politie. De politie komt deze mensen tegen in het strafrecht en doet daarvan melding aan het CBR. Als onderdeel van die pilot legt het CBR in het kader van een steekproef aan die mensen in plaats van de educatieve maatregel de monitoring op om daarmee ook gewoon inzicht te krijgen in wat dat doet met het gedrag. Die pilot loopt dus al, maar is afhankelijk van politiegegevens uit het hele land.

De voorzitter:

Trekt u de motie nu in?

De heer Koerhuis (VVD):

Nou, de motie gaat ook over hoe de wet moet worden gewijzigd en hoe we dat structureel maken.

De voorzitter:

Natuurlijk.

De heer Koerhuis (VVD):

Er zit dus meer in dan alleen de pilot. De motie vroeg overigens niet om de pilot.

We hebben het in de Kamer al vaker gehad over het alcoholslot. Dat werkte wetstechnisch niet omdat het onder het bestuursrecht valt. De minister onderzoekt of het mogelijk is om het onder het strafrecht te laten vallen. Zijn de pilots voor het alcoholslot al gestart? Ik kan me ook voorstellen dat Rotterdam die pilot graag wil.

Minister Harbers:

Nee, hierbij gaat het echt om onderzoeken hoe we het weer ingevoerd krijgen. De pilot hebben we op zich niet nodig, omdat het alcoholslot in het verleden heeft gefunctioneerd. Maar juist vanwege precies die grens tussen bestuursrecht en strafrecht is daar toen een eind aan gekomen. We weten hoe het alcoholslot werkt. Het is nu vooral even op zoek gaan naar de route om dit ook wettelijk weer goed verankerd te krijgen.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat is tot slot dan ook mijn vraag. Wanneer krijgen we dat wettelijk verankerd?

Dank u wel, voorzitter.

Minister Harbers:

Voor het alcoholslot weet ik dat niet uit mijn hoofd. Laat ik dat gewoon later even aan de Kamer doen toekomen. Volgens mij is dat aan het eind van het tweede kwartaal. Maar voordat ik dit ... O, er wordt geknikt door mijn ambtenaar. Ja, het is voor eind van het tweede kwartaal.

De voorzitter:

Kijk. Er is een aantal vervolgvragen. Graag kort en krachtig, ook gezien de tijd. We hebben nog een mondelinge vraag. Allereerst de heer Bisschop, dan de heer Krul, mevrouw Den Haan en mevrouw Van Ginneken.

De heer Bisschop (SGP):

Ik heb een korte vraag aan de minister. We zien in de cijfers dat het aantal verkeersslachtoffers in Drenthe, Overijssel en Zeeland substantieel is toegenomen, ook in vergelijking met andere provincies. Hoe gaat de minister met een dergelijke constatering om? Hoe wordt dat geanalyseerd? Worden daarin mogelijk ook de staat en de veiligheid van de infrastructuur van de plek waar het ongeluk zich voltrokken heeft, betrokken?

Minister Harbers:

De cijfers komen altijd in meerdere delen. Vandaag zijn de statistieken van het CBS gepubliceerd. De SWOV doet ook ieder jaar onderzoek naar onderliggende factoren. Hoe zijn deze ongelukken gebeurd en wat leren we daar verder uit? Dat onderzoek komt traditioneel in de tweede helft van het jaar. Dat zal ons hopelijk ook meer inzicht geven. De heer Bisschop had de vraag: hoe zit dat met die regionale verschillen? Als je deze cijfers ziet, kun je duizend en een vragen stellen. Het is de taak van de SWOV om dat nu verder te gaan analyseren, zodat we daar ook in het beleid weer de goede opties bij kunnen bedenken.

De heer Krul (CDA):

737 verkeersdoden zijn er 737 te veel. Dat zijn ingrijpende cijfers. Ik hoor de minister hier een imposant rijtje parate kennis neerleggen over allerlei beleid dat is uitgerold en nu loopt. We hebben met elkaar in de Kamer het doel gesteld dat we in 2050 geen verkeersdoden meer willen. We hebben zelfs een motie aangenomen om tussentijds al te bekijken hoe het daarmee staat. Maar het aantal loopt op. Ondanks het hele rijtje van de minister loopt het aantal verkeersdoden op.

De voorzitter:

Uw vraag?

De heer Krul (CDA):

Wat zegt het deze minister dat ondanks dit knappe rijtje parate kennis het aantal explosief toeneemt?

Minister Harbers:

Wat dat zegt, is wat ik afgelopen jaar ook al met de Kamer deelde, namelijk dat we het afgelopen jaar natuurlijk al veel hebben ingezet op verkeersveiligheid — dat was ook nuttig en nodig — maar dat voor die doelstelling van halvering in 2030 en nul in 2050 er wel een schep bij moet. Welke schep dat precies is, zullen we echt met elkaar moeten uitvinden. Vandaar dat ik onderzoek heb ingesteld naar de vraag wat we naast alle maatregelen die we nu in beeld hebben verder nog kunnen doen om die ambitie ook daadwerkelijk beter voor elkaar te krijgen. Dat komt voor het einde van het jaar, omdat je dan waarschijnlijk ook op maatregelen komt die

lastiger en moeilijker van aard zijn en die meer afweging vergen.

Het tweede is dat als ik kijk naar die cijfers — dat weten we overigens ook al van de cijfers van de afgelopen jaren — er voor mij twee categorieën uitspringen waarvan ik denk dat daarvoor de aandacht echt nog veel groter moet zijn. Aan de ene kant zijn dat mensen op de fiets en met name senioren op de fiets. Op zich is het een heel goed teken dat mensen veel langer en veel meer mobiel blijven, maar dat gaat wel met risico's gepaard. Aan de andere kant zijn er de risico's van drank en drugs achter het stuur. En op beide zijn we volop bezig.

De heer Krul (CDA):

Dank voor de beantwoording. Het is verleidelijk en ook logisch om meteen naar de harde infrastructurele maatregelen te kijken, waarvan er hier al een aantal goede zijn genoemd, maar we lezen vandaag ook in het nieuws dat de mentaliteit in het verkeer achteruitholt. We hebben ook een korter lontje en we zijn individualistischer. We geven elkaar geen ruimte meer. Er zit dus ook een grote maatschappelijke component aan dit probleem. Zou de minister van alle maatregelen die hij hier al heeft genoemd, er een paar uit kunnen lichten voor ons die gaan over die kant en die tevens een maatschappelijke oplossing kunnen bieden voor het probleem?

Minister Harbers:

Uiteindelijk begint de maatschappelijke oplossing ook bij het gedrag van iedereen en het elkaar daarop aanspreken. Dan zie je ook dat dat lastig is. Ik noem bijvoorbeeld de risico's van appen of oortjes in hebben op de fiets. Ik ben heel blij dat TeamAlert op alle middelbare scholen langsgaat om kinderen bewust te maken van die risico's. Je denkt namelijk dat je alles aankunt maar je mist zomaar heel veel in het verkeer. Het begint ook bij het eigen gedrag en bij de vraag of je met elkaar het gesprek erover kunt voeren dat je niet altijd onoverwinnelijk bent op je fiets of achter het stuur, want dat denkt iedereen van zichzelf met alle risico's van dien voor de andere verkeersdeelnemers. Dat zijn een paar van de dingen waarop we elkaar moeten aanspreken, maar heel vaak is het ook wel het gebrek aan ruimte. Zo'n fietspad was vroeger alleen met fietsers en nu rijden er gewone fietsen, e-bikes, racefietsen en speed pedelecs. Er zit van alles tegelijk op dat fietspad wat ook daadwerkelijk zijn ruimte zoekt en waarvoor toch heel vaak de oplossing is een breder fietspad of zorgen dat je meer ruimte biedt aan al die weggebruikers zodat ze elkaar niet in de weg behoeven te zitten.

Mevrouw Den Haan (Fractie Den Haan):

Het aantal doden onder 75-plussers is het sterkst gegroeid waarbij het voornamelijk gaat om fietsers. De minister zei zelf al dat het belangrijk is om daarop de focus te leggen. Nou heb ik mij jaren geleden ingezet voor een heel mooi programma, namelijk Blijf Veilig Mobiel, dat de minister ook ongetwijfeld kent. Daarin zijn ook allerlei aanbevelingen gedaan voor fietsveiligheid in gemeentes. Nu zijn er gemeentes die deze aanbevelingen hebben overgenomen maar helaas zijn er ook gemeentes die dat niet hebben gedaan. In hoeverre kan de minister ervoor zorgen dat al die gemeentes dat doen? Is er ook zicht op dat in gemeentes

die wel die aanbevelingen hebben opgevolgd, er minder verkeersdoden onder fietsende ouderen zijn?

Minister Harbers:

Dat laatste is natuurlijk ook onderdeel van de nadere verdieping van de cijfers. Op het eerste zeg ik: ja, vanzelfsprekend; wij blijven dat uitdragen bij gemeenten. Ik vind het in dat opzicht wel bemoedigend om te zien dat we 500 miljoen euro beschikbaar hebben waar medeoverheden een beroep op kunnen doen om een veiligere inrichting te hebben van fietspaden, kruispunten, rotondes, overall waar het mis dreigt te gaan. Inmiddels heeft 84% van de medewegbeheerders, dus provincies, waterschappen en gemeenten, daar gebruik van gemaakt. Er is nog steeds geld beschikbaar voor volgende tranches. Het programma Doortrappen is een heel groot succes in de gemeenten die het doen. Het zijn er op dit moment 225, dus we hebben nog 125 gemeenten te gaan. We houden niet op om die gemeenten te bestoken om mee te gaan doen. Ik was vorig jaar ook bij zo'n programma. Overall waar je het ziet, zie je gewoon het bewustzijn toenemen. Je ziet ook het plezier van mensen toenemen. Ze vinden het vaak best ingewikkeld om dat tussen al die verkeersdeelnemers te doen. Ze weten dan ook weer hoe je je in veiligheid stelt, hoe je veilig van een fiets af kunt stappen en soms ook een heel klein beetje minder snelheid, want dat is natuurlijk toch verleidelijk op een e-bike.

Mevrouw Den Haan (Fractie Den Haan):

Zijn er naar aanleiding van deze cijfers ook plannen om te kijken naar het wijzigen van de verkeersregels? Denk bijvoorbeeld aan het universeel instellen van het feit dat fietsers altijd voorrang hebben op een rotonde.

Minister Harbers:

Daar hebben we vorig jaar in de commissie ook een debat over gehad. Het is niet per definitie altijd veiliger, omdat het ook voorspelbaar moet zijn voor andere verkeersdeelnemers. Soms is het veiliger om wel haaiantanden of een stopbord te hebben. Dat zit allemaal in de richtlijnen die CROW heeft gemaakt voor zowel gemeentelijke als provinciale wegen. Vorig jaar heb ik in ieder geval de conclusie getrokken dat als je daaraan gaat peuteren, het waarschijnlijk niet veiliger wordt. Ik vaar in dat verband ook op het oordeel van de experts.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Vorige week sprak ik hier mijn zorgen uit over de afnemende fietsveiligheid. De cijfers van vandaag bevestigen dat helaas. De minister van Justitie en Veiligheid gaf toen aan dat ze niet op de snelheid van auto's wil handhaven zolang de inrichting voor 30km/u-wegen nog niet is aangepast. Het ontwerp van zo'n veilige weginrichting is er nog niet eens. Als dat er wel is, hebben gemeenten jaren nodig om de wegen daarop aan te passen. In die tussenliggende jaren lopen fietsers heel veel gevaar. Is de minister het met D66 eens dat de starre houding van de minister van Justitie en Veiligheid het de komende jaren fietsers onveilig maakt? Zo nee, wat zijn de maatregelen die deze minister voor zich ziet, behalve het herinrichten van de weg?

Minister Harbers:

Zoals u begrijpt, heb ik geen oordeel over een collega in het kabinet. Ik zie daar wel de inspanning om de politie meer handvatten te geven voor handhaving. Mijn taak daarin is om ervoor te zorgen dat de infrastructuur in dat opzicht niet meer uitnodigt tot te hard rijden. De belangrijkste stap daarvoor is om met een nieuwe wegcategorie te komen voor 30 kilometer per uur. Het werk daaraan is bijna klaar. Nog voor het Kamerdebat van 31 mei kan ik u dat doen toekomen. Dat is een hele belangrijke stap, omdat gemeenten dan een veel grotere categorie wegen zouden kunnen aanwijzen voor een 30km/u-weg, als ze dat zouden willen. Als het eenmaal zover is, kan er ook op gehandhaafd worden.

De heer De Hoop (PvdA):

737 verkeersdoden in Nederland. Dat zijn 737 families die een geliefde hebben verloren aan een akelig ongeluk. Af en toe zijn dingen helaas niet te voorkomen, maar op het moment dat je met alcohol achter het stuur stapt, neem je bewust het risico dat dit kan gebeuren. We hebben helaas te veel van dit soort ongelukken gezien het afgelopen jaar. We zagen een sterke toename van mensen onder invloed achter het stuur.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer De Hoop (PvdA):

Het verbaast mij dat, als je kijkt naar het rapport Rijden onder invloed, er de afgelopen jaren 4.800 controles zijn geweest over 85 miljard gereden kilometers in Nederland.

De voorzitter:

Komt u tot een vraag?

De heer De Hoop (PvdA):

Dus mijn vraag aan de minister is: is de minister bereid om samen met de minister van Justitie te kijken of we die controles kunnen intensiveren?

Minister Harbers:

Ik ben altijd bereid om daarnaar te kijken, dus dat zeg ik toe. Voor de rest is de handhaving volledig de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en Veiligheid, die de politie aanstuurt.

De voorzitter:

Ik wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat danken.