

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brieven Kwartaalrapportage CBR «corona-inhaalslag» examens vierde kwartaal 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1097), Slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer (Kamerstuk 31 304, nr. 445), Toezegging gedaan tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 30 januari 2024, over de registratie van de leeftijd van veroorzakers van verkeersongelukken (Kamerstuk 29 398, nr. 1099), Geactualiseerde Monitor Smart Mobility (Kamerstuk 31 305, nr. 447), Doorontwikkeling investeringsimpuls verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1100), Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes (Kamerstuk 29 398, nr. 1101), Contouren gehandicaptenvoertuigenkader en stand van zaken invoering kentekening bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 1102), Publicatie rapport Evaluatie Wegenverkeerswet 1994 (Kamerstuk 29 398, nr. 1103), Reactie op motie afschaffen rijbewijskeuringen voor mensen met een vorm van autisme of ADHD (Kamerstuk 29 398, nr. 1105), Kwartaalrapportage CBR examenafname (Kamerstuk 29 398, nr. 1106), Reactie op verzoek commissie over de toename van het aantal dodelijke ongevallen waarbij elektrische fietsen zijn betrokken (Kamerstuk 29 398, nr. 1107), Vierde voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken voorjaar 2024) (Kamerstuk 31 305, nr. 465), Voortgang Advies Roemer «van rijles naar rijonderwijs» (Kamerstuk 29 398, nr. 1110), Proces Meerjarenplan Fietsveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1108) en Stand van zaken van de verkeersveiligheid voorjaar 2024 (Kamerstuk 29 398, nr. 1109).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
PVV-fractie
GroenLinks-PvdA-fractie
VVD-fractie
NSC-fractie
BBB-fractie
CDA-fractie
DENK-fractie
SGP-fractie
ChristenUnie-fractie

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven omtrent de verkeersveiligheid. Zij hebben de volgende vragen hierover.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen over het tempo waarin de verslechterende verkeersveiligheid leidt tot aanvullend beleid en effectieve maatregelen en hebben nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven omtrent verkeersveiligheid en hebben hierover nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de NSC-fractie zijn verheugd dat de Minister aan de motie-Olger van Dijk/Grinwis (Kamerstuk 29 398, nr. 1091) opvolging gegeven heeft door te komen met de «Aanpak opvoeren elektrische fietsen, waaronder fatbikes».

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de recent aangeboden petitie over opgevoerde fatbikes. Hierover hebben deze leden een aantal vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes.

De leden van de DENK-fractie hebben kennisgenomen van het rapport van de commissie-Roemer en hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie constateren dat het aantal ongevallen met fatbikes onrustbarend toeneemt, mede omdat fatbikes makkelijk op te voeren zijn. Zij waarderen de voorstellen van de Minister, maar zijn van mening dat een stevigere aanpak nodig is en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van dit schriftelijk overleg en hebben hierover nog enkele vragen.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben vastgesteld dat er sprake is van een toenemend aantal verkeersongevallen waarbij zogeheten fatbikes betrokken zijn. Daarbij zijn deze leden van mening dat de crux gelegen is in het (gemotoriseerd) overschrijden van de maximaal toegestane

snelheid van 25 km/u en niet in de leeftijd van de bestuurder. Deze leden zijn dan ook van mening dat het invoeren van een minimumleeftijd derhalve geen goede oplossing voor het probleem zal zijn. Immers zal een minimumleeftijd er niet voor zorgen dat jongeren (ouder dan 16 jaar) niet op opgevoerde fatbikes rijden. Deze leden verzoeken de Minister om veel grondiger te handhaven op fatbikes met een trapondersteuning die de maximaal toegestane snelheid van 25 km/u overschrijdt. Deze leden zijn van mening dat er een grote verantwoordelijkheid ligt bij ouders van kinderen. Daarom verzoeken deze leden de Minister om in te zetten op adequate voorlichting aan ouders, zodat de gevaren van een (opgevoerde) fatbike ook bij hen duidelijk worden gemaakt.

De leden van de PVV-fractie hebben tot hun spijt kennisgenomen van de grote hoeveelheid illegale fatbikes die betrokken zijn geraakt bij een ongeval in het Nederlandse verkeer. Deze leden vragen aan de Minister hoe vaak de politie en andere instanties handhavend hebben opgetreden tegen bestuurders van deze illegaal opgevoerde fatbikes. Daarnaast willen deze leden graag weten welke sancties zijn opgelegd aan deze bestuurders en ook hoe vaak een sanctie is uitgebleven vanwege een sepot of een andere oorzaak.

De leden van de PVV-fractie constateren dat Veilig Verkeer Nederland en overige actoren uit de rijbewijssector waarschuwen voor het rijvaardigheidsniveau van expats in Nederland. Deze leden vragen aan de Minister hoeveel expats in de laatste tien jaar, vanaf peildatum 1 januari 2014, een rijbewijs onder deze regeling hebben verkregen en tevens hoeveel van hen op peildatum 1 januari 2024 nog in Nederland verblijven.

De leden van de PVV-fractie hebben waargenomen dat veel van de expats die gebruik maken van de rijbewijsregeling uit India, Turkije en Brazilië komen. Tevens stellen deze leden vast dat deze landen in de top tien slechtste automobilisten van de wereld staan. Deze leden vragen derhalve aan de ministerregering hoe het kan dat juist deze expats zonder autolessen en toetsing deel kunnen uitmaken van het Nederlandse wegverkeer en daarmee de verkeersveiligheid in gevaar brengen.

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat het voor expats op dit moment niet nodig is om extra (op Nederlandse wijze) rijlessen te volgen alvorens zij een Nederlands rijbewijs verkrijgen. Deze leden vragen aan de Minister of hij voornemens is deze regeling aan te scherpen dan wel te wijzigen, nu blijkt dat er vanuit de sector herhaaldelijke alarmeringen over de verkeersveiligheid zijn ontstaan. Deze leden willen daarbij ook weten aan welke vormen van toetsing de Minister denkt om de rijvaardigheid van deze expats te controleren.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe hij aankijkt tegen de waarschuwingen die onder meer door Veilig Verkeer Nederland worden afgegeven en of hij het eens is met de stelling dat het hierheen halen van hoogopgeleide werknemers uit het buitenland onder geen enkel beding ten koste zou moeten gaan van de verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen. Zo nee, waarom niet?

De leden van de PVV-fractie hebben geconstateerd dat de Minister bij het advies-Roemer «Van rijles naar rijonderwijs» wil inzetten op een betere rijvaardigheid bij onder meer beginnende bestuurders. Hoewel deze leden deze inzet steunen, is er verbazing ontstaan in verband met de situatie waarin duizenden expats in Nederland hun rijbewijs verkrijgen. Geluiden uit de rijbewijssector stellen dat de feitelijke rijvaardigheidskwaliteit van veel expats beduidend lager ligt dan de rijvaardigheidskwaliteitsnorm die op dit moment aan beginnend bestuurders wordt gesteld. Bij uitvoering

van het advies-Roemer zal de ondergrens van de rijvaardigheidskwaliteitsnorm voor beginnend bestuurders hoger komen te liggen. Deze leden vragen de Minister of hij van mening is dat in dat geval ook de kwaliteitseisen omtrent de rijvaardigheid van expats omhoog zal moeten en waarom wel of niet.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen over het tempo waarin de verslechterende verkeersveiligheid leidt tot aanvullend beleid en effectieve maatregelen. Ten aanzien van cruciale trends ontbreekt relevante informatie en loopt de regelgeving achter op de realiteit. Deze leden zien goede wil en ambitie bij gemeenten en andere uitvoerders, maar de doorloop is traag en loopt achter op de ontwikkelingen.

Een prangende ontwikkeling die voor veel overlast en ongelukken zorgt, is de opkomst van de fatbike. De recente brieven van de Minister zijn duidelijk: de fatbike is wettelijk gezien een elektrische fiets en dus een fiets en dus zijn er amper regels voor het gebruik en de gebruikers. Deze leden zijn er sterk voor om de fiets, ook de elektrische, ruim baan te geven en het gebruik ervan te faciliteren en stimuleren waar mogelijk. Maar het moet wel veilig voor iedereen en deze leden zien nu dat het publiek van de snorscooter overstapt op de fatbike. Het veelal asociale en onveilige verkeersgedrag dat heeft geleid tot strengere regels voor snorscooters is meeverhuisd naar de fatbike, maar dan zonder de leeftijdsbeperking die we hadden voor snorscooters.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat de bestaande regels onvoldoende zijn om grip te krijgen op het probleem en tevens ook onvoldoende worden gehandhaafd. Een groot deel van de fatbikes voldoet niet aan de wettelijke eisen. Een deel is geheel illegaal en geïmporteerd zonder typegoedkeuring, met te veel vermogen, te zwakke remmen etc. Maar ook de meeste legale fatbikes kunnen heel gemakkelijk worden opgevoerd en voor enkele tientjes is bij elke webshop een gashendel te bestellen. De Minister schrijft dat de inspecties enkele bedrijven heeft aangeschreven, maar is dit voldoende afschrikwekkend? De illegale modellen en gadgets zijn immers nog steeds te koop. Is hier blijvend aandacht voor? Dan ligt wat deze leden betreft de vraag voor de hand of de fatbike, en zijn rol in het verkeer, wel recht wordt gedaan door deze als elektrische fiets te zien. En als deze niet iets anders dan een elektrische fiets kan zijn, of de regels rond elektrische fietsen wel voldoen. Een lager vermogen dan nu, veel lastiger maken om ze op te voeren, een helmplicht en een leeftijdsgrens, verzekeringsplicht en veel meer handhaving. De roep uit de samenleving klinkt luid en wordt ook gehoord door deze leden. Het eerdere antwoord van de Minister voldoet daarom niet. Er is snel een praktische, effectieve oplossing nodig.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn tevreden over de effectiviteit van de impuls verkeersveiligheid met cofinanciering van lokale verkeersveiligheidsmaatregelen. Vanuit de gemeenten en de verkeersveiligheidscoalitie klinkt de roep om structurele financiering. Kan de Minister aangeven wat er allemaal meer kan met structureel geld? Hoeveel projecten/aanvragen konden nu niet worden gehonoreerd? Uit de studie naar de effectiviteit blijkt ook dat juist herinrichting voor 30 km-zones kosteneffectief bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Deze leden zijn benieuwd hoe de positieve ervaringen hiermee gedeeld worden tussen rijk en gemeenten of tussen gemeenten onderling. Lagere snelheid is immers niet alleen goed voor meer veiligheid, maar ook voor luchtkwa-

liteit, leefbaarheid en geluid. Wordt dit door het ministerie actief gepromoot? Hoe wordt herinrichting en snelheidsverlaging opgepakt?

Ten slotte hebben de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie nog enkele vragen over de ongevallenregistratie, de brief van de Minister en de reactie op de toezegging aan lid De Hoop (Kamerstuk 29 398, nr. 1098). Dat er nu geen data over de achtergrond en leeftijd van de veroorzakers van verkeersongelukken zijn, omdat deze niet worden geregistreerd, was duidelijk. Dat was de reden voor die motie. Deze leden hebben hier echter wel behoefte aan. De statistische trend in de geregistreerde ongelukken suggereert dat bij een gevorderde leeftijd niet alleen de kans op (ernstig) letsel door een ongeluk toeneemt, maar ook de kans op een ongeluk zelf. Dan is het dus nodig om te onderzoeken of leeftijd een belangrijke factor is bij ongelukken en hoe die toenemende risico's aangepakt kunnen worden. Dat is in het belang van alle verkeersdeelnemers, zeker ook de ouderen zelf. De uitleg van de Minister, dat in de huidige BRON-registratie de (vermoedelijke) veroorzaker van het ongeluk niet meer wordt geregistreerd en leeftijd ook niet meer wordt geregistreerd, is helder. Dat is de reden dat we het niet weten. Maar deze leden willen het weten. Daarom verzoeken deze leden nogmaals de Minister om de registratie zo aan te passen dat er een beter en completer beeld ontstaat van de veroorzakers van verkeersongelukken. De BRON-registratie zou hierop moeten worden herzien, de registratie van fietsongevallen verbeterd. Het maatschappelijk belang zit wat deze leden betreft niet zozeer in een mogelijke strafrechtelijke vervolging van veroorzakers, maar in een beter zicht op (mogelijke) oorzaken van ongelukken en daarmee een beter vertrekpunt voor beleid om verkeersongelukken te voorkomen. Is de Minister bereid om ongevallen voortaan beter te registreren, zodat er een beter beeld ontstaat?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister vier kansrijke toepassingen van geautomatiseerd vervoer ziet in Nederland, te weten geautomatiseerd goederenvervoer, geautomatiseerd openbaar vervoer, automatisering (in personenauto's) op de autosnelweg en geautomatiseerd parkeren. Deze leden vragen in hoeverre het een goed idee is om in te zetten op geautomatiseerd goederenvervoer, omdat de impact wanneer het misgaat veel groter zal zijn. Hoe ziet de Minister dit? En hoe wordt in de verdere verkenning rondom geautomatiseerd goederenvervoer hier rekening mee gehouden?

De leden van de VVD-fractie lezen dat Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag een oproep hebben gedaan om ruimere bevoegdheden voor de handhaving van de verkeersveiligheid te verkrijgen. Het voorstel met daarin meer bevoegdheden voor buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) en gemeentelijke en provinciale flitspalen zien deze leden als een kans om de verkeersveiligheid in gemeenten te vergroten. Vele gemeenten en provincies en de mobiliteitsalliantie hebben zich hierbij aangesloten. Per 1 januari 2024 zijn de bevoegdheden van boa's op het gebied van verkeershandhaving al uitgebreid naar het handhaven op het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers, handheld telefoongebruik door fietsers en het niet voeren van de juiste fietsverlichting. Deze leden benadrukken het belang van deze uitbreiding van bevoegdheden, zodat de pakkans vergroot kan worden en de politie zich kan richten op andere belangwekkende activiteiten. De Minister heeft aangegeven dat boa's niet toegerust zijn op een verdere uitbreiding van het takenpakket naar ongemotoriseerd verkeer. Kan de Minister aangeven welke mogelijkheden er zijn om dit wél mogelijk te maken? Wat is er nodig om deze uitbreiding van bevoegdheden wél te realiseren? Het plan van de

gemeenten en provincies om flitspalen gemeentelijk en provinciaal te regelen komt voort uit de moeilijkheden die decentraal worden ervaren om de juiste verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen die de pakkans vergroten. Doel is de pakkans vergroten en voorwaarde is dat de opbrengsten van de boetes volledig ten goede komen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Op eerdere vragen hierover gaf de Minister aan dat dit juridische en praktische belemmeringen met zich meebrengt en dat nadere bestudering van het voorstel nodig is. In de overige antwoorden is vooral te lezen dat de Minister belemmeringen en onmogelijkheden ziet. De Minister heeft aangegeven verder over het voorstel in gesprek te willen gaan met de betrokken partijen. Deze leden vragen de Minister of deze gesprekken al hebben plaatsgevonden en hoe dit initiatief nu in overleg met de betrokken partijen naar een volgende fase wordt gebracht. Deze leden vragen de Minister om in plaats van te kijken waarom dit voorstel niet kan (zo blijkt uit antwoorden op schriftelijke vragen) te kijken naar wat er nodig is om dit wél te laten slagen. Eén van de genoemde belemmeringen die de Minister noemt, is het capaciteitsgebrek bij het Openbaar Ministerie. De vraag van deze leden is of, als gemeenten aangeven zelf capaciteit te organiseren, de Minister bereid is te overwegen om de gemeenten een rol te geven bij het afhandelen van verkeersboetes.

De leden van de VVD-fractie constateren dat fatbikes steeds vaker voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen door snelheidsverschillen met andere weggebruikers en onbedachtzaam rijgedrag. Fatbikes, vaak opgevoerd en onverzekerd, zijn steeds meer betrokken bij ongevallen in het verkeer. Deze leden zijn blij dat het verbod op het opvoerkastje er nu aankomt. Dit verbod concentreert zich op de aanpak van de aanwezigheid van opvoerhard- en software op de openbare weg. Deze leden vragen de Minister hoe in dit kader ook de (online) verkoop van opvoersetjes aangepakt kan worden. Want handhaving op de openbare weg kan slechts «het topje van de ijsberg» aanpakken, terwijl de opvoersetjes ondertussen naar hartenlust aangeschaft kunnen worden. Kan ook gehandhaafd worden op de (online) verkoop van de setjes en hoe kan een oplossing gevonden worden voor de belemmeringen die hierbij mogelijk spelen in verband met de Europese markt en gebruik buiten de openbare weg?

De leden van de VVD-fractie lezen dat VeiligheidNL constateert dat er sprake is van een aanzienlijke toename van het aantal ongevallen met een fatbike. In 2024 was de groep 10- tot 14-jarigen hierin sterk vertegenwoordigd. Het onderzoek dat de Minister liet uitvoeren door Sweco onderzocht voornamelijk de mogelijkheid om een minimumleeftijd van 16 jaar in te stellen voor fatbikes. Deze leden vragen de Minister, gezien de actualiteit en zorgelijke situatie op vele plekken in het land, welke mogelijkheden er zijn om een leeftijdsgrens van 12 jaar in te stellen voor het gebruik van fatbikes (en juridisch gezien dus ook voor elektrische fietsen).

Wat de leden van de VVD-fractie betreft is er ook een verantwoordelijkheid van ouders die kinderen op deze opgevoerde elektrische fietsen zetten. Deze leden benadrukken het belang van een snelle uitrol van de campagne en vragen op welke manier in de communicatieaanpak van het ministerie ook de ouders worden meegenomen. Ook vragen deze leden hoe verzekeraars een rol kunnen spelen in de communicatie en bewustwording.

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk om in te zetten op harde straffen voor verkeersshuften. Deze leden zijn blij met de grote stappen die worden gemaakt met hogere straffen en lopende pilots met het hufterkastje. Mensen met te veel alcohol of drugs op achter het stuur,

spelen met mensenlevens. Daar hoort een flinke straf bij (en niet slechts een taakstraf) en wat deze leden betreft ook de mogelijkheid om een alcoholslot te plaatsen. Op dit moment wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor herinvoering hiervan. De verwachting was dat dit onderzoek begin 2024 klaar zou zijn, maar dit laat op zich wachten. Deze leden willen graag van de Minister weten wanneer de resultaten van dit onderzoek er zijn en hoe de vervolgstappen eruitzien.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de inzet van de Minister met betrekking tot de verbetering van rijles en rijonderwijs. Deze leden zijn verheugd te lezen dat wordt ingezet op de verbetering van de kwaliteit van het rijonderwijs, het rijexamen, de rijinstructeur en de rijschool en dat de meeste aanbevelingen uit het rapport-Roemer worden overgenomen. Deze leden lezen in de plannen niet dat de Minister ook wil werken aan een vorm van erkenning of een register voor rij scholen, waarmee rij scholen kunnen aantonen dat ze aan bepaalde minimumeisen voldoen. Welke mogelijkheden ziet de Minister om een dergelijke erkenningsregeling in te richten?

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie zijn verheugd dat de Minister aan de motie-Olger van Dijk/Grinwis (Kamerstuk 29 398, nr. 1091) opvolging gegeven heeft door te komen met de «Aanpak opvoeren elektrische fietsen, waaronder fatbikes». Met deze aanpak worden naar het oordeel van deze leden goede eerste stappen gezet in het terugbrengen van fatbikeoverlast. Desalniettemin zijn deze leden van mening dat de voorgestelde aanpak niet ver genoeg gaat en daarom hebben zij nog enkele vragen over dit onderwerp.

De leden van de NSC-fractie vinden de intensivering van handhaving met veel nieuwe extra rollerbanken een goede zaak. Kan de Minister aangeven hoeveel boetes dit jaar zijn uitgedeeld voor zowel opgevoerde fatbikes als ook voor opgevoerde elektrische fietsen? Worden er ook fatbikes in beslag genomen? Beschikt elke gemeente inmiddels over een of meerdere rollerbanken?

De leden van de NSC-fractie lezen dat de Minister een verbod op de aanwezigheid van opvoersetjes op de openbare weg voorstelt. Dat is een begin, maar het lijkt de verkoop van opvoersetjes zelf niet aan te pakken. Klopt deze constatering? Hiernaast vragen deze leden ook wanneer het Meerjarenplan fietsveiligheid met deze en andere maatregelen te verwachten is. Kan de Minister aangeven waarom hij niet gekozen heeft voor een algeheel opvoerverbod voor alle soorten elektrische fietsen, waaronder fatbikes, waarmee het rijden op een opgevoerde tweewieler op privéterrein en op de openbare weg verboden zou worden? Heeft de Minister in beeld welke regelgeving aangepast zou moeten worden om een algeheel opvoerverbod voor elektrische fietsen mogelijk te maken? Zo nee, is de Minister bereid dat in kaart te brengen?

De leden van de NSC-fractie wijzen erop dat de motie-Olger van Dijk/Grinwis ook verzocht om een minimumleeftijd voor het rijden op fatbikes. Deze leden danken de Minister dat dit meegenomen is in de recente Kamerbrief en merken daarbij op dat er alleen is gekeken naar de mogelijkheid van een minimumleeftijd van 16 jaar. Daar werd geconcludeerd dat er lastig onderscheid te maken is tussen elektrische fietsen en fatbikes en dat veel scholieren worden geraakt bij een minimumleeftijd van 16 jaar voor alle elektrische fietsen. Deze leden vragen om een nadere toelichting waarom onderscheid maken tussen elektrische fietsen en fatbikes niet nodig is. Ook vragen deze leden waarom een minimum-

leeftijd van 12 of 14 jaar niet onderzocht is. Kan de Minister in kaart brengen wat nodig is, aan onder andere wet- en regelgeving, voor een minimumleeftijd van 12 en 14 jaar, en dat voor het einde van het zomerreces? Kan de Minister daarbij ook de voor- en nadelen aangeven?

De leden van de NSC-fractie vragen om een reactie op het pleidooi van Politie Nederland voor een minimumleeftijd van 16 jaar voor fatbikes.

De leden van de NSC-fractie hebben ook een enkele vraag over de opvolging van het advies-Roemer «Van rijles naar rijonderwijs». Deze leden danken de Minister dat hij hiermee aan de slag is gegaan en willen de aankomend Minister uitdagen om de uitwerking snel ter hand te nemen. Actie is nodig, zo stellen deze leden, en het voorgestelde pakket maatregelen bevat daarvoor veel verbeteringen. Deze leden hebben hierover een enkele vraag.

De leden van de NSC-fractie vinden het begrijpelijk dat er meer gevraagd gaat worden van de rijinstructeurs. Deze leden wijzen erop dat de Kamer enkele jaren geleden al met de aangenomen motie-Laçin gepleit heeft voor een instroomeis van vijf jaar rijervaring. Deze leden vragen hoe de Minister dit idee bekijkt en of daarbij aangegeven kan worden of dit betrokken zal worden in de verdere uitwerking van de opvolging van het advies-Roemer.

De leden van de NSC-fractie merken op dat er veel onrust in de sector is over de mogelijkheid de rijlesbevoegdheid te verliezen en dat de Landelijke Beroepsvereniging Kwaliteitsbevordering Rijschoolbranche (LBKR) op basis van eigen onderzoek stelt dat bijna twee derde van de instructeurs overweegt te stoppen. Herkent de Minister dit beeld? Deze leden zijn niet per se tegen het minder vrijblijvend maken van de vijfjaarlijkse verlenging, of het ultimo kunnen afnemen van de bevoegdheid, maar hechten wel aan een onafhankelijk oordeel en de verzekering dat een dergelijke sanctie niet snel wordt opgelegd. Kan de Minister nogmaals toelichten waarom hij niet kiest voor de oprichting van een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) in de vorm van de curriculumcommissie Autorijonderwijs (CCA), zoals Roemer adviseerde? Kan de Minister daarbij aangeven hoe hij denkt de onafhankelijkheid van het oordeel zeker te stellen? Zijn er andere lichtere varianten overwogen voor wat betreft de exameneisen en de mogelijkheid van het ontnemen van de rijbevoegdheid?

Tot slot hebben de leden van de NSC-fractie nog een vraag over natuurvergunningsverlening bij werkzaamheden aan verkeersonveilige wegen zoals de N50 bij Kampen en de N35 bij Mariënheem. Kan de Minister aangeven tegen welke knelpunten deze twee projecten nu aanlopen bij het krijgen van een natuurvergunning? En zijn er andere stikstof-gerelateerde problemen die de doorgang van deze en vergelijkbare projecten kunnen belemmeren? Welke mogelijkheden ziet de Minister om verkeersveiligheid als uitzonderingsgrond voor een natuurvergunning in de Omgevingswet op te nemen?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de recent aangeboden petitie over opgevoerde fatbikes. Deze petitie, die is ondertekend door diverse gemeenten, de Fietzersbond en VeiligheidNL, roept op om opgevoerde fatbikes aan banden te leggen. Deze leden vragen welke actie er tot op heden is ondernomen om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan en welke acties de Minister van plan is te ondernemen na ontvangst van deze petitie. De ondertekenaars van de

petitie vragen om meer actie tegen het aanbod van opgevoerde elektrische fietsen. Kan de Minister ingaan op de in de petitie genoemde mogelijkheden om het aanbod van opgevoerde elektrische fietsen tegen te gaan? Hoe kijkt de Minister naar het voorstel van de diverse gemeenten om een minimumleeftijd in te voeren voor elektrische fietsen? Erkent de Minister dat er bij ongelukken met elektrische fietsen jonge kinderen (10–14 jaar) betrokken zijn?

Tot slot wordt in de petitie voorgesteld om een publiekscampagne te starten over de gevaren en regels op het gebied van het opvoeren van elektrische fietsen. Kan de Minister aangeven hoe hij naar dit voorstel kijkt? Is hij bereid om het voorstel van de diverse gemeenten over te nemen?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes. Het plan is om hard- en software te verbieden en dat is wat deze leden betreft een stap in de goede richting, maar deze leden willen daar snelheid in. Een periode van zes maanden, voordat dit verbod wordt ingevoerd, is echt te lang. Kan de Minister aangeven wat voor maatregelen er in de tussentijd mogelijk zijn om strenger te handhaven op snelheidsovertredingen bij fatbikes? Wordt er nog verder ingezet op de scholing van verbalisanten, aangezien de Minister aangeeft dat controles op hard- en software bij fatbikes extra kennis vereist? De Minister gaf aan dat een fatbike onder de elektrische fiets valt, omdat het dezelfde kenmerken heeft. Ziet de Minister mogelijkheid om de fatbike tóch te onderscheiden van de elektrische fiets, zodat er vervolgstappen ondernomen kunnen worden zonder dat de elektrische fietsen van mensen worden afgepakt?

De leden van de BBB-fractie merken op dat de Minister van Justitie en Veiligheid in het vorige commissiedebat Verkeersveiligheid heeft toegezegd om te investeren in flitspalen, flexflitsers en focusflitsers. Er is toen voornamelijk gesproken over de inzet van focusflitsers. Kan de Minister aangeven welk plan er klaar ligt voor flitspalen om de snelheid te meten, aangezien één op de drie dodelijke verkeersongevallen wordt veroorzaakt door een te hoge snelheid? De Minister gaf aan dat het Openbaar Ministerie bezig is met een beleidskader betreft de inzet van focusflitsers. Wanneer kan de Kamer dit verwachten?

De leden van de BBB-fractie lezen in het beleidskader vaste flitsers van het Openbaar Ministerie dat er geen vaste flitsers worden geplaatst in 30 kilometergebieden. Is de Minister bereid om te kijken naar de mogelijkheden om ook in 30 kilometergebieden flitsers te plaatsen? Het valt namelijk niet uit te sluiten dat er verkeersongelukken gebeuren door te hard rijden bij een snelheid van onder de 50 kilometer per uur. Het plaatsen van flitspalen heeft tenslotte ook een preventieve werking.

DENK-fractie

De leden van de DENK-fractie hebben kennisgenomen van het rapport van de commissie-Roemer, waarin wordt aanbevolen om te beginnen met het aanstellen van een onafhankelijke toezichthouder, de Curriculumcommissie Autorijonderwijs (CCA), voor de rijkschoolsector. Zonder onafhankelijk toezicht is verbetering onmogelijk. Deze leden vragen de Minister waarom de belangrijkste aanbeveling van de commissie-Roemer, namelijk de aanstelling van een onafhankelijke toezichthouder, de CCA, niet is overgenomen. Is de Minister het ermee eens dat het besluit in het voordeel lijkt te zijn van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

(CBR) en het Innovam Branche kwalificatie-instituut (IBKI), waar juist misstanden zoals lange wachttijden en examenfraude voorkomen? Is de Minister zich bovendien bewust van het feit dat bij het IBKI bezuinigd is op de klachtenafdeling?

De leden van de DENK-fractie vragen de Minister of hij op de hoogte is van de zorgen binnen de rijkschoolsector over de onrechtvaardige sancties die rijsscholen en rijinstructeurs worden opgelegd. Tevens vragen deze leden hoe de Minister de huidige sancties op de rijsscholen zonder de CCA rechtvaardigt. Deze sancties benadelen de hele sector, terwijl de belangen van het CBR en het IBKI voorop worden gesteld. Deze leden vragen ook hoe de Minister denkt over de onrechtvaardigheid dat het CBR wel melding kan doen van een rijinstructeur, terwijl een rijinstructeur geen melding kan doen van een CBR-examinator. Is dit niet in strijd met het gelijkheidsbeginsel, zo vragen deze leden.

De leden van de DENK-fractie vragen of de Minister zich bewust is van de potentiële economische impact van deze maatregelen. Ziet de Minister ook een reëel risico op een tekort aan rijinstructeurs, wat zou kunnen leiden tot hogere kosten voor rijlessen en langere wachttijden voor examenkandidaten?

De leden van de DENK-fractie vragen of de Minister bereid is om de sancties te vervangen door gerichte bijscholing, zoals toegepast bij de examinatoren van het CBR. Ook vragen deze leden of de Minister bereid is om het CBR geen meldingen te laten doen van rijinstructeurs bij het IBKI, in het belang van een gelijkwaardige behandeling van rijinstructeurs.

De leden van de DENK-fractie vragen of de Minister zich bewust is van de grote maatschappelijke impact van deze maatregelen. Tevens vragen zij hoe de Minister wil voorkomen dat meer dan 69% van de rijinstructeurs overweegt te stoppen als deze maatregelen worden doorgevoerd.

De leden van de DENK-fractie vragen hoe vaak er in de afgelopen tien jaar gebruik is gemaakt van de mogelijkheid voor buitenlandse werknemers om hun rijbewijs zonder examen om te ruilen voor een Nederlands rijbewijs. Is er sprake van een significante toename? Voorts vragen deze leden of er onderzoek is gedaan naar de economische en maatschappelijke opbrengsten van de expatriebewijsregeling voor Nederland. Wat zijn de belangrijkste bevindingen van deze evaluaties? Indien er nog geen evaluatie heeft plaatsgevonden, vragen deze leden of de Minister bereid is om een dergelijk onderzoek in te stellen.

De leden van de DENK-fractie vragen wat de financiële voordelen voor de Nederlandse economie zijn door deze regeling. Zijn er verborgen kosten of bijkomende uitgaven voor expats die hun rijbewijs willen omruilen, en hoe worden deze kosten gerechtvaardigd? Tevens vragen zij of er statistieken beschikbaar zijn over de betrokkenheid van expats, die middels de betreffende regeling hun rijbewijs hebben omgeruild voor een Nederlands rijbewijs, bij verkeersincidenten in heel Nederland. Welke maatregelen kunnen worden genomen om ervoor te zorgen dat alle bestuurders voldoende kennis hebben van de Nederlandse verkeersregels, voordat zij de weg op gaan?

De leden van de DENK-fractie vragen hoe de Minister de ongelijkheid rechtvaardigt waarbij expats met een hoog inkomen hun rijbewijs zonder toetsing kunnen omruilen, terwijl andere kandidaten wel lessen moeten nemen en examens moeten afleggen. Welke stappen worden overwogen om deze ongelijkheid aan te pakken? Tevens vragen deze leden welke educatieve middelen worden aangeboden aan expats om hen te infor-

meren over de Nederlandse verkeersregels en -situaties. Wat zijn de deelnamecijfers en resultaten van deze educatieve programma's?

De leden van de DENK-fractie merken op dat rijinstructeurs in de afgelopen jaren hun zorgen hebben geuit over de verkeersveiligheidsrisico's van deze regeling. Welke acties zijn er sindsdien ondernomen in reactie op deze signalen? Ten slotte vragen deze leden welke alternatieve benaderingen er zijn overwogen of geïmplementeerd om zowel de verkeersveiligheid te verbeteren als hoogopgeleide werknemers naar Nederland aan te trekken zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid. Welke mogelijkheden ziet de Minister om samen te werken met grote werkgevers in Nederland om rijlessen en -examens aan te bieden aan buitenlandse werknemers, zodat hun integratie in het Nederlandse verkeerssysteem veiliger en efficiënter verloopt?

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor de oproep van een vijftigtal gemeenten, artsen en de Fietzersbond om opgevoerde fatbikes verder aan banden te leggen. Deze leden horen graag hoe de Minister aankijkt tegen een verbod op de verkoop van niet goedgekeurde elektrische fietsen, een minimumleeftijd van bijvoorbeeld 12 jaar voor elektrische fietsen en een landelijke voorlichtingscampagne tegen het opvoeren van elektrische fietsen. Wat betreft een minimumleeftijd willen deze leden overigens opmerken dat zij ruimte willen houden voor scholieren in het voortgezet onderwijs om soms lange afstanden naar school per elektrische fiets af te leggen. Wat betreft de voorlichtingscampagne vragen deze leden om snel actie te ondernemen met het oog op het komende schoolseizoen.

De leden van de SGP-fractie lezen dat het juridisch lastig is om onderscheid te maken tussen een fatbike en andere elektrische fietsen. Deze leden constateren dat er elektrische fietsen, waaronder fatbikes, zijn met alleen een rotatiesensor, waarbij de motor maximaal levert als je niet trapt. Er zijn ook elektrische fietsen die een trapkrachtsensor hebben. Dan krijg je geen ondersteuning als je niet trapt. Deze leden hebben de indruk dat met alleen een rotatiesensor eerder grote snelheden bereikt worden dan met een trapkrachtsensor. Deelt de Minister deze analyse? Ziet hij mogelijkheden om qua regelgeving (minimumleeftijd, helmplicht,...) onderscheid te maken tussen elektrische fietsen met of zonder trapkrachtsensor?

De leden van de SGP-fractie constateren dat fatbikes van andere elektrische fietsen onderscheiden kunnen worden door de dikte van de banden. Zij horen graag in hoeverre dit aanknopingspunten kan bieden voor gerichte maatregelen zoals een minimumleeftijd en een helmplicht.

De leden van de SGP-fractie zouden graag zien dat automobilisten die meermaals hoge snelheidsovertredingen begaan hogere boetes opgelegd krijgen. De getallen leren dat de ongevalsbetrokkenheid van voertuigen bij een toenemende overtredingsfrequentie steeds verder afwijkt van de groep voertuigen met slechts één overtreding per jaar. Deze leden hebben hierover enkele vragen naar aanleiding van eerdere antwoorden op schriftelijke vragen over dit onderwerp (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 1943). Welke mogelijkheden ziet de Minister om de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften aan te vullen met een bepaling dat na een zoveelste boete voor een snelheidsovertreding op een bepaald kenteken overgegaan wordt op een strafbeschikking ofwel een strafrechtelijke aanpak? Welke mogelijkheden ziet de Minister voor registratie van overtredingen op kenteken, zodat

eventuele recidive aangepakt kan worden? Waarom zou het juridisch onmogelijk zijn om bij een ernstige mate van recidive hogere bestuurlijke boetes op te leggen? Kentekenaansprakelijkheid betekent immers een verantwoordelijkheid van de eigenaar van het voertuig voor het gebruik van zijn voertuig. Deze leden willen erop wijzen dat bijvoorbeeld in de Arbowetgeving wel sprake is van hogere bestuurlijke boetes bij recidive.

De leden van de SGP-fractie waarderen de inzet van de Minister voor verbetering van de kwaliteit van rijopleidingen. Zij lezen dat de Minister ten aanzien van de vijfjaarlijkse verlenging van de instructeursbevoegdheid een vakbekwaamheidsexamen voorstelt. Dat zorgt voor onzekerheid bij instructeurs die investeren in een rijschool. Deze leden hebben begrepen dat bij de instroom van instructeurs geen sprake is van een vakbekwaamheidstoets. Waarom kiest de Minister niet voor een vakbekwaamheidstoets alvorens te mogen starten als instructeur? Verder vragen deze leden aandacht voor het ontbreken van een CAO voor rijinstructeurs, wat een belemmering is voor de continuïteit van de inzet van voldoende gekwalificeerde rijinstructeurs. Goede instructeurs dreigen hierdoor af te haken. Welke mogelijkheden ziet de Minister om zich in te zetten voor de totstandkoming van een CAO voor de rijschoolbranche?

De leden van de SGP-fractie hebben grote moeite met het in stand houden van de medische keuring voor mensen met de diagnose autisme bij het rijexamen. Is de veronderstelling juist dat er geen wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn die de rol en waarde van een medische keuring bij het vaststellen van de rijgeschiktheid van mensen met de diagnose autisme (ASS) aantonen? Deze leden willen erop wijzen dat slechts één procent van de mensen die bij het CBR aangeven dat ze autisme hebben door het CBR afgekeurd wordt op basis van de medische keuring. Deze leden achten de genoemde medische keuring niet proportioneel. Is de veronderstelling juist dat in veel andere Europese lidstaten geen sprake is van een medische keuring voor mensen met de diagnose autisme? Is de Minister bereid de genoemde medische keuring te heroverwegen?

De leden van de SGP-fractie constateren dat er bij decentrale overheden onvrede is over het beleid ten aanzien van de plaatsing van flitspalen. Het zijn er te weinig. Bovendien staan ze vooral buiten de bebouwde kom, terwijl juist ook binnen de bebouwde kom snelheidsovertredingen voor veiligheidsrisico's zorgen. Hoe gaat de Minister zorgen voor betere afstemming tussen het Openbaar Ministerie en gemeenten en provincies inzake de plaatsing van flitspalen? Hoe beoordeelt de Minister de wens om een pilot uit te voeren met plaatsing van flitspalen door een gemeente of provincies waarbij boeteopbrengsten bestemd worden voor investeringen in verkeersveiligheid?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie zien de veiligheid in het verkeer, op de fiets, te voet of in de auto, als een topprioriteit. De inzet voor een veiliger verkeer is en blijft hard nodig. Vorig jaar kwamen er 684 mensen om het leven in het verkeer. Hoewel dat minder slachtoffers waren dan in 2022, blijft het aantal onverminderd hoog en is de neerwaartse trend doorbroken. Achter ieder verkeersslachtoffer gaat namelijk een persoon schuil, met een familie, vrienden, collega's. Zij worden gemist. Inzet op het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers zou daarom ook een topprioriteit moeten zijn van het nieuwe kabinet. In het hoofdlijnenakkoord ontbreekt dit onderwerp echter volledig. Er wordt zelfs voorgesteld weer 130 kilometer per uur te gaan rijden, waarvan bekend is dat dit tot meer verkeersdoden en -slachtoffers zal leiden. Deze leden vragen de

Minister daarom zijn visie op verkeersveiligheid weer te geven, en specifiek hoe de maatregel van 130 kilometer per uur zich daartoe verhoudt. Deze leden vragen of het nieuwe kabinet nog altijd tot doel heeft het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te halveren, en dit aantal uiteindelijk terug te brengen tot nul.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben al langere tijd zorgen over de toenemende overlast die bestuurders van fatbikes veroorzaken. De populariteit van deze fietsen neemt de laatste tijd enorm toe, en daarmee ook de overlast. Overigens constateren deze leden dat de meeste overlast die ervaren wordt al om straffbare feiten gaat, zoals het rijden op stoepen, in voetgangersgebieden, met opgevoerde fietsen of continu aangedreven. Deze leden herkennen dergelijk gedrag van gebruikers van snorfietsen, die inmiddels (na invoering van de helmplicht) minder gebruikt worden. Bestuurders van fatbikes zijn echter ook kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat geldt immers voor alle fietsers. Zij verdienen daarom ook afdoende bescherming tegen andere verkeersdeelnemers. Deze leden hebben met instemming gelezen dat er gevolg is gegeven aan de motie-Olger van Dijk/Grinwis betreffende fatbikes. Zij vragen de Minister naar de eerste ervaringen met de controles via speciale rollerbanken. Tegelijkertijd vinden zij de aangekondigde maatregelen niet ver genoeg gaan. Deze leden menen dat de ervaren overlast met de voorgestelde aanpak niet adequaat geadresseerd zal worden. Daarvoor is meer nodig. Deze leden stellen concreet voor om een minimumleeftijd van 12 of 16 jaar (zoals de politie voorstelt) voor elektrische fietsen in te voeren, een verbod op verkoop van opgevoerde fatbikes, fietsen, lichte elektrische voertuigen (LEV's) en snor- en bromfietsen, een generiek verbod op opvoersetjes en een campagne voor fatsoenlijk fietsgedrag. Deze leden vragen de Minister stuk voor stuk en uitgebreid op deze mogelijke maatregelen te reageren. Ook vragen zij de Minister te reageren op de constatering dat uit recente cijfers van VeiligheidNL blijkt dat meer dan de helft van de slachtoffers van ongelukken met fatbikes kinderen tussen de 10 en 14 jaar zijn, en dat zeker een kwart met hersenletsel op de spoedeisende hulp belandt. Is de Minister het eens met deze leden dat we zulke jonge kinderen tegen zichzelf moeten beschermen? Niet voor niets is er ook een minimumleeftijd voor het besturen van een snorfiets.

Als deze maatregelen niet afdoende zijn, of niet ingevoerd kunnen worden, willen deze leden nadere maatregelen, zoals een helmplicht voor fatbikes, een invoerverbod en stevigere kwaliteitseisen voor dergelijke fietsen. Daarvoor kan het nodig zijn een fatbike duidelijk te definiëren om explicietere handhaving op dit type fiets te vergroten. Te denken valt hierbij aan de breedte van banden, of stevigheid van het frame. Deze leden vragen de Minister te onderzoeken of hier kansen liggen om de kwaliteit van fietsen te vergroten. Überhaupt zijn deze leden verbaasd over het feit dat sommige fatbikes bij een klein ongeval al uit elkaar vallen. Het roept vragen op over de kwaliteit van deze fietsen. Hoe is het mogelijk dat fietsen van een dergelijke slechte kwaliteit de weg op mogen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister te reageren op het voorstel van de BOVAG voor een generiek verbod op opgevoerde fietsen, wat ook van toepassing is op het privéterrein. Dit vraagt dat de regelgeving van opgevoerde elektrische fietsen wordt losgekoppeld van de Wegenverkeerswet 1994 en het gebruik op de weg, aangezien handhaving van opgevoerde fietsen in de huidige situatie enkel plaatsvindt op basis van gebruik op de openbare weg. Deze leden vragen de Minister te onderzoeken welke regelgeving aangepast zou moeten worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de Minister met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) fors middelen beschikbaar stelt om de infrastructuur van gemeenten verkeersveiliger te maken. Deze impuls voor verkeersveiligheid zal na de derde tranche volledig uitgeput zijn. Deze leden zijn van mening dat deze middelen doorgezet en geïntensiveerd moeten worden. Zij constateren dat in het hoofdlijnenakkoord en de budgettaire bijlage geen aanvullende middelen voor verkeersveiligheid zijn gereserveerd. Deze leden vragen aan de nieuwe Minister of hij bereid is hier in de verdeling van de beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds extra geld voor uit te trekken.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de meeste fietsdoden nog altijd vallen bij botsingen met auto's en andere gemotoriseerde voertuigen. De veiligheid op het stalen ros moet verbeterd worden. Het verlagen van snelheden kan een stevige bijdrage leveren in het voorkomen hiervan. Ook het verbreden van fietspaden draagt hier aan bij. Deze leden vragen of de Minister dit erkent en hoe hij hieraan werkt. Deze leden lezen met instemming dat de motie-Grinwis (Kamerstuk 29 398, nr. 1096) over vrijliggende fietspaden bij 80 km/uur-wegen wordt uitgevoerd. Deze leden vragen de Minister, snel na het sluiten van de derde tranche, te rapporteren over de voortgang.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Minister invulling gaat geven aan de motie-Veltman c.s. (Kamerstuk 36 410 , nr. 34) over met voorrang kijken naar een oplossing voor Mariënheem. Deze leden vragen de Minister daarbij de focus te leggen op het oplossen van de verkeersveiligheidsproblematiek boven de doorstromingsverbetering, vanwege de urgentie van die opgave. De verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid bij de N65 ligt momenteel stil door de stikstofproblematiek. Deze leden vragen of – naar analogie van de motie-Veltman c.s. – ook bij de N65 allereerst focus gelegd kan worden op de verkeersveiligheidsproblematiek bij Vught.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister te reflecteren op het feit dat de verhoging van de verkeersboetes ertoe heeft geleid dat deze bestuurlijke boete inmiddels hoger is dan de strafrechtelijke boetes. Wat is de ambitie van de Minister om uitlegbaarheid van de diverse sancties in onderlinge verhouding en in verhouding tot de overtreding te vergroten?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het realiseren van verbeteringen in de verkeersveiligheid niet alleen geld, maar ook capaciteit bij gemeenten en provincies kost. Veel gemeenten hebben behoefte aan verdere ondersteuning om aanvullende maatregelen uit te kunnen voeren. Deze leden vragen de Minister hoe hij extra ondersteuning voor gemeenten vorm kan geven.