

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1062

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 3 juli 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 31 mei 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Yeşilgöz-Zegerius, Minister van Justitie en Veiligheid, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2022 inzake rapportage Rijkswegennet T2 2022 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 58);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2022 inzake reactie op brief van het Interprovinciaal Overleg over betalen naar gebruik (Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1150);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2022 inzake rapport met tweede vijfjaarlijkse wettelijke evaluatie van het CBR (Kamerstuk 25 268, nr. 213);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2022 inzake stand van zaken verkeersveiligheid bij wielervedstrijden op de openbare weg (Kamerstuk 29 398, nr. 1035);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake reactie op petitie over vrachtwagenparken (Kamerstuk 31 305, nr. 378);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake visie op verzorgingsplaatsen van de toekomst (Kamerstuk 31 305, nr. 376);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake antwoorden op resterende vragen commissie over onder andere antwoorden op vragen commissie over update Verzorgingsplaats van de Toekomst (Kamerstuk 31 305, nr. 367) (Kamerstuk 31 305, nr. 377);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2023 inzake aanvullende informatie afsluiting Prinses Margrietunnel in de A7 (Kamerstuk 29 296, nr. 45);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 januari 2023 inzake reactie op verzoek commissie over de petitie Draai de helmplicht voor snorfietsen terug (Kamerstuk 29 398, nr. 1037);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 februari 2023 inzake CBR-kwartaalrapportage betreffende corona-inhaalslag examens vierde kwartaal 2022 en prestatie-ladder CBR (Kamerstuk 29 398, nr. 1038);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 februari 2023 inzake monitoren van de ontwikkelingen in smart mobility (Kamerstuk 31 305, nr. 385);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 maart 2023 inzake Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1039);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2023 inzake beleidsreactie op ILT-signaalrapportage Het ontbreken van goedkeuringseisen voor velgen levert gevaar op (Kamerstuk 29 398, nr. 1040);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 maart 2023 inzake uitvoering tijdelijke maatregelen verkeersveiligheid N50 (Kamerstuk 29 398, nr. 1041);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 april 2023 inzake verschillende overzichten van N-wegen met betrekking tot verkeersveiligheid (Kamerstuk 9 398, nr. 1052);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2023 inzake inrichtingskenmerken GOW30, een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom (Kamerstuk 29 398, nr. 1057);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake reactie op verzoek commissie over verschillende overzichten van N-wegen met betrekking tot verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1058);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2023 inzake stand van zaken van de integrale aanpak van rijden onder invloed (Kamerstuk 29 398, nr. 1061);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2023 inzake stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1059);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2023 inzake digitaal stelsel mobiliteitsdata (Kamerstuk 31 305, nr. 403);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 mei 2023 inzake CBR-kwartaalrapportage betreffende corona-inhaalslag examens eerste kwartaal 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1060).

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

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

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

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

Voorzitter: Haverkort
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Ginneken, Van der Graaf, Haverkort, Koerhuis, Kröger, Krul en Madlener,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Yeşilgöz-Zegerius, Minister van Justitie en Veiligheid.

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, een vriendelijk goedemiddag en welkom bij dit commissiedebat van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat over verkeersveiligheid. Welkom beide Ministers. Ook welkom aan de Kamerleden. Welkom aan de mensen op de publieke tribune en de mensen die wellicht vanuit huis digitaal meekijken. Fijn dat jullie er allemaal zijn. We gaan vandaag met elkaar in debat over verkeersveiligheid. Wellicht dat er zo nog wat collega's van andere partijen aansluiten. Ik hoor al wat getrippel op de gang. Kijk, mevrouw Van der Graaf komt binnen, dus we zijn nu in ieder geval met de coalitie vertegenwoordigd, zie ik, dus dat is goed nieuws. De spreektijd is vijf minuten en ik zou zeggen: laten we twee keer twee interrupties doen. Als de interrupties nou kort zijn, houden we ongetwijfeld tijd over voor nog een derde vraag, mocht dat nodig zijn in de eerste termijn. Ik heb het verzoek gekregen om alle vragen aan de Minister van Justitie en Veiligheid vooral in de eerste termijn af te doen, zodat wij haar daarna kunnen verexcuseren, als dat kan. Ik heb ook begrepen dat u, meneer Krul, graag als eerste wilt spreken, omdat u nog een verplichting elders in dit huis heeft. Als uw collega's daar geen probleem mee hebben, gun ik u dat uiteraard van harte. Daarmee gaan we ook gelijk beginnen. Het woord is aan de heer Krul namens de fractie van het CDA. Uw vijf minuten gaan nu in.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Inderdaad excuses dat ik zo weg moet. Ik zal mijn uiterste best doen om voor de beantwoording weer terug te zijn. Maar aan het aantal commissieleden dat hier aanwezig is te zien, vrees ik dat het nog weleens iets later zou kunnen worden.

Voorzitter. Ons verkeer is meer dan individuen die van a naar b willen reizen. Deelnemen aan het verkeer betekent om je heen kijken. Het is samenleven in het verkeer. Het is omzien naar elkaar in het verkeer. Het CDA doet vandaag echt een appel om niet alleen naar anderen te kijken qua verkeerd rijgedrag, maar ook kritisch te zijn op ons eigen rijgedrag. Want wat blijkt: mensen storen zich meer aan het rijgedrag van anderen en onderschatten vaak hun eigen gedrag in het verkeer. Hoe gaan we met deze culturomslag om? Hoe gaan we die bereiken? Hoe staat het met de uitwerking van de aangenomen motie-Geurts om een tussendoelstelling te hanteren om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen? We zien het aantal verkeersslachtoffers juist toenemen. Wat worden de vervolgstappen qua verkeersveiligheidsaanpak van de N-wegen, zeker in het licht van de aanlegstop?

Voorzitter. Dan verkeersveiligheid op de fiets. Er wordt een stijging van 40% meer fietsslachtoffers berekend. Zowel de G4 als de Fietzersbond zeggen dat het onacceptabel is dat we te weinig daadkracht laten zien. Ik weet dat mijn collega Van der Graaf hier veel aandacht voor vraagt en dat is terecht. Het is bijzonder teleurstellend dat we tot na de zomer moeten wachten tot er maatregelen komen. Waar blijven de maatregelen en hoe gaan we de handhaving vergroten? In het vorige commissiedebat heeft het ministerie een onderzoek toegezegd naar het werken met een gestaffeld boetepakket en naar hoe we omgaan met een hogere boete als

je voor de tweede keer betraapt wordt. Het gaat nu even specifiek over de elektrische fiets, die ook nog weleens opgevoerd wordt. Wij wachten eigenlijk nog steeds op de brief die hierover duidelijkheid schetst. Voorzitter. Wat ons betreft komt er de mogelijkheid tot lokale verboden op fatbikes. Voorzitter, u zal hier ongetwijfeld niet blij mee zijn, maar wat ons betreft komt er een lokaal verbod op fatbikes, en een handelingskader en model-APV voor gemeenten om dit ook in te voeren. Er ligt hierover al een aangenomen motie van onze hand. Wat is de stand van zaken? De problemen zijn urgent en komen elke dag terug. Ik hoor graag een update over de uitvoering van onze motie over een brede analyse van de impact van e-bikes op ons fietslandschap. Heeft de Minister al actiepunten, op z'n minst met betrekking tot de aanleg van brede fietspaden, het plaatsen van fietskluizen en fietsenstallingen met laadpalen voor e-bikes bij ov-knooppunten, regels op het fietspad en een langetermijnstrategie voor hoe de fiets veilig en toegankelijk blijft voor zowel de groeiende groep oudere fietsers als kinderen? Alleen maar zwaardere materiaal en zwaardere fietsen is wat ons betreft niet de oplossing.

De voorzitter:

Meneer Krul, ik ga u even onderbreken, want u heeft een interruptie van de heer Madlener namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Madlener (PVV):

Het CDA gaat weer met allerlei verboden komen. Je kan namelijk ook veel simpeler redeneren en zeggen: bij fietsen is er een grotere kans op een dodelijk ongeval dan als je met de auto gaat; nu is het beleid dat er meer gefietst moet worden, dan gaat er meer gefietst worden en vallen er dus ook meer doden. Zo simpel is het natuurlijk ook. Dan kan je wel zeggen: ja, dan moeten we alles maar gaan verbieden. Maar wat is nou eigenlijk een fatbike? Is dat gewoon een fiets met dikke banden? Ik zie ze heel veel rijden. Wat is er mis mee? Het gaat er toch om hoe je je gedraagt op die fiets? Waarom gaat u nou fietsen verbieden?

De heer Krul (CDA):

Het is zeker niet de bedoeling om fietsen te verbieden. Het gaat eigenlijk om een breed palet aan maatregelen, juist in de wetenschap dat er meer gefietst gaat worden. Het is ook de aanleg van de juiste infrastructuur, dus bredere fietspaden – fatbikes zijn namelijk ook veel zwaardere apparaten – zodat ook op die manier een aantal ongelukken voorkomen kan worden. En ja, daar hoort ook bij dat je in gebieden waarin die infrastructuur simpelweg moeilijk te realiseren valt, zoals zeer stedelijke gebieden, moet kunnen nadenken over een verbod op dit soort dingen, omdat ze simpelweg te gevaarlijk zijn op die al drukke fietspaden.

De heer Madlener (PVV):

Nadenken over is hier niet ter sprake; u vraagt om een verbod op fatbikes. Er is in Nederland al een verbod op de elektrische step. Overal in Europa kun je stappen en fietsen op wat voor fiets dan ook. Die fatbikes, of laten we ze fietsen met dikke banden noemen, zijn redelijk betaalbaar. Ik zie heel veel jeugd erop fietsen. De helmplicht op de snorscooter heeft u ingevoerd. Daardoor gaan mensen natuurlijk meer op die elektrische fietsen zitten. Dus u bent met een soort verbodscyclus bezig. Dan komen er weer meer doden, want mensen gaan van die snorscooter af en stappen dan op zo'n fiets. Dan krijg je meer doden en dan gaat u weer met meer verboden komen. Het is een soort, een soort ... Ja, hoe moet je dat zeggen? Voorzitter, help mij. Hoe heet het als je maatregelen neemt waarmee je steeds meer verbiedt, waarna mensen dan iets anders gaan doen en je dat weer verbiedt?

De voorzitter:

Neeneenee, meneer Madlener. Ik ga u niet helpen, maar ik ga u wel vragen om tot een vraag te komen, meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Waarom wil het CDA steeds maar alles verbieden? Wat heeft het nou voor zin om alles maar te verbieden? Mensen willen toch ook gewoon mobiel zijn?

De heer Krul (CDA):

Mensen willen zeker mobiel zijn en het gaat wat ons betreft om drie pijlers. Allereerst is dat gedrag. Willen we het aantal verkeersongevallen op de fiets verminderen, dan moeten we ook kijken naar het gedrag van mensen op de fiets. Ten tweede is dat de infrastructuur. Die moet ook kloppend zijn met het fietslandschap. We zien steeds meer elektrische fietsen, maar niet overal de infra die dat ook aankan. Tot slot moet je ook op plekken waar punt één en twee in de knel komen, kijken naar de mogelijkheid voor lokale verboden. Dat klopt. Wij pleiten dus niet voor een algeheel verbod op fatbikes, zeker niet, maar een handelingskader en een model-APV voor gemeenten om in bepaalde gebieden, waar het echt niet past, een verbod toe te passen op fatbikes kan een oplossing zijn om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Dat lijkt ons een goed idee.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Wat is dan die fatbike? Hoe ziet u dat voor u? Hoe gaat u een verbod op fatbikes omschrijven?

De heer Krul (CDA):

Ik zou bijna gekscherend aan onze voorzitter willen vragen wat de precieze definitie van een fatbike is. Het is zo'n stoer uitziende fiets die veel te zwaar is met een vrij zware motor en hele dikke banden. Er zijn vast dimensies voor, maar die heb ik ook niet paraat. Ik zal die straks even voor u googelen en dan komen we daar zo meteen wel even uit.

De voorzitter:

U begrijpt uiteraard dat uw voorzitter daar vandaag geen reactie op heeft, hè? Meneer Krul, u vervolgt uw betoog.

De heer Krul (CDA):

Ik heb het geprobeerd.

Het is wat betreft de leden van de CDA-fractie een goede zaak om te stimuleren dat ook jonge kinderen leren fietsen. Wat zijn nou precies de plannen bij deze ambitie en hoe ziet de planning van dit beleidsdoel eruit? Welke rol spelen de wijk, buurt, school, het gezin en dus ook de samenleving in de preventie en aanpak van vervoersarmoede? Dat gaat niet alleen over vervoersarmoede in brede zin, maar juist ook over het ervoor zorgen dat het veilig blijft in het landschap waarin we inderdaad steeds meer elektrische en zware fietsen tussen die kleine kinderfietsen zien. Voorzitter. Wij zijn ook even benieuwd naar de voortgang op het gebied van de verzorgingsplaatsen en de opvolging van wat daarover besproken is bij het recente tweeminutendebat hierover. Het CDA maakt zich zorgen over dat meerdere concessiehouders op één verzorgingsplaats tot verkeersonveilige situaties leidt, omdat daar de verrommeling en het kruisbestuivingsverkeer elkaar nog weleens lastig zouden kunnen vallen. Voorzitter. Het is goed dat Rijkswaterstaat bezig is bij de Margrietunnel in de A7. We zijn wel ...

De voorzitter:

Meneer Krul, dit is de stemmingsbel. Die duurt nog wel even, dus laten we voor die tijd even staken. Ik schors de vergadering heel even.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Krul. U vervolgt uw betoog.

De heer Krul (CDA):

Ik had het over de Margrietunnel bij de A7. We zijn benieuwd naar de problematiek van de grondankers en of de versnelde aanpak ook een feit gaat worden in de rest van het land. Worden bij al deze tunnels de onderhoudswerkzaamheden naar voren gehaald?

Dan heb ik nog twee punten. Een serieus punt is dat mensen met MS die al jaren een stabiel ziektebeeld hebben, toch elke drie tot vijf jaar moeten testrijden. Dat levert onnodig veel stress op. De Minister zei in het vorige commissiedebat dat het ministerie samen met het CBR en de Gezondheidsraad voortdurend kijkt naar welke aanpassingen mogelijk zijn, vanuit het principe dat we niet meer medische eisen aan rijbewijshouders moeten stellen dan nodig is. Dat is in onze ogen toch wat te makkelijk afgedaan. Zou het ministerie nog eens, in opvolging van onze eerdere motie hierover, nader willen bezien of er voor die groep mensen toch niet wat mogelijk is? Hetzelfde geldt eigenlijk voor verkeersdeelnemers op leeftijd.

Tot slot, voorzitter. We zien in toenemende mate, met name in het zuiden van ons land, dat truckers hun voertuigen niet meer kwijt kunnen, met als gevolg het parkeren op de vluchtstrook. Dat levert levensgevaarlijke situaties op, is zeer onveilig en had recentelijk in België nog een dodelijk ongeluk tot gevolg. Wat gaan we hieraan doen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Ik zou graag de commissie willen voorleggen om het verzoek van mevrouw Van der Graaf in te vullen, zodat zij de volgende spreker kan zijn. Ik kijk uiteraard naar u. Zij heeft nog een verplichting in een rondetafel waar ze naartoe moet. Ik neem zomaar aan dat zij ook na haar betoog even weg is. Of wellicht is zij wat langer weg; dat gaan we zien. We gaan dat nu horen van mevrouw Van der Graaf zelf. Het woord is aan u, namens de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Voorzitter, dan begin ik even met het uitspreken van mijn dank aan de collega's. Want er is inderdaad een rondetafel over het rapport Elke regio telt! We hebben daaraan eerder in deze debatten ook wel eens aandacht gegeven. Ik ben een van de aanvragers van die rondetafel en het loopt tegelijk op. Dit gaat van mijn spreektijd af; dat realiseer ik me.

Voorzitter. Voordat ik aan mijn bijdrage begin, wil ik heel graag stilstaan bij de 737 mensen die het afgelopen jaar zijn omgekomen in het verkeer, 737 mensen die een plaats innamen in het gezin, de buurt, hun vereniging of op het werk. Over 2021 constateerden we al een stagnatie in de daling van het aantal verkeersslachtoffers en inmiddels zien we helaas een forse stijging van het aantal slachtoffers. Dat sterkt mij – ik weet dat dit ook geldt voor deze Ministers – in de inzet om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. In 2021 kwam 71% van de dodelijke fietsslachtoffers om bij een botsing met een al dan niet gemotoriseerd voertuig. Dat vraagt om extra maatregelen om de fietser te beschermen, zoals lagere snelheden in de bebouwde kom, ruimere fietspaden, en gescheiden rijbanen voor fietsen en auto's. Ik vraag de Minister hoe hij hier werk van wil maken.

We zien dat ouderen een groeiende groep verkeersdeelnemers zijn, steeds vaker op de elektrische fiets. Het is belangrijk dat dit ook veilig gebeurt. Ik heb daar vaker aandacht voor gevraagd. We hebben nu in een rapport van de Rijksuniversiteit Groningen gezien dat ons wordt aangeraden om prioriteit te geven aan enkelvoudige ongevallen bij oudere fietsers door «het dragen van een helm, het aanbieden van training en het beter laten herkennen van elektrische fietsers».

Ik vraag de Minister hoe hij gevolg wil geven aan deze aanbevelingen. Het vraagt ook om openbare ruimte die meer ingericht is op oudere verkeersdeelnemers, meestal fietsend of wandelend. Wil de Minister dit ook onder de aandacht brengen bij zijn collega voor Ruimtelijke Ordening? Hoe kan de Minister gemeenten hierin ondersteunen? Zet de Minister daarbij ook in op de nieuwe tranches van het SPV?

De fietshelm kwam al even voorbij. Ik dank de Minister dan ook voor het verkennende onderzoek naar het dragen ervan. In zijn algemeenheid is er best wel wat weerstand, maar voor kwetsbare doelgroepen wordt de helm wel relevant geacht. De Minister weet dat ik dat deel. We merken dat de sociale norm nu best wel een groot vraagstuk is. Kan hieraan aandacht worden gegeven tijdens de campagnes? Het rapport dat we hebben ontvangen, noemt ook draagcomfort en uitstraling als meewerkende factoren. Is de Minister bereid om daarover met de sector in gesprek te gaan?

Van de ouderen kom ik dan bij de jongeren. Dat zijn vaak kwetsbare deelnemers, maar soms ook aanstichters van schade of ongevallen door onervarenheid. Ik ben positief verrast dat het begeleid rijden van jongeren vanaf 17 jaar leidt tot 20% minder betrokkenheid bij ongevallen en 40% minder betrokkenheid bij dodelijke ongevallen. Het is niet te bepalen of dat door het hogere aantal gereden kilometers komt of door het eerder behalen van het rijbewijs, zo geeft de Minister aan. Maar ligt het niet ook juist aan het element van begeleiding? Zou zo'n jaar rijden met begeleiding niet batig zijn bij alle beginnende bestuurders, zo vraag ik de Minister. Kan daar nader onderzoek naar worden gedaan?

Naast begeleiding wil ik ook pleiten voor bewustwording. Vaak is het namelijk ook onderschatting en onbekendheid met het feit dat een auto bij wangedrag een heel gevaarlijke en soms dodelijke machine kan zijn. Wordt dat ook meegenomen in het beleidsprogramma beginnende bestuurder?

Als laatste vraag ik naar de rol van middelengebruik door jongeren en ouderen in het verkeer. Daar lees ik in de brief van de Minister niets over. Er is wel een onderzoeksprogramma beloofd, rijden onder invloed, maar dat laat nog op zich wachten. Wanneer komt dat naar de Kamer?

De boetes. Ik sluit aan bij de woorden die daarover zijn gesproken door de heer Krul. We zien dat de boetes in de Voorjaarsnota met 10% worden verhoogd. Hoe wil de Minister die 10% opbrengst binnenhalen, zo vraag ik. Is het verder niet een uitgelezen kans om te komen tot een meer gedifferentieerd systeem, zodat je een hogere boete betaalt als je voor een tweede of derde keer gepakt wordt? Ook graag een reactie daarop. Ik rond af met de infrastructuur. Voor de verbetering van de rijks-N-wegen is 200 miljoen euro verdeeld. Daar heeft de ChristenUnie zich voor ingespannen, maar het lost niet alle knelpunten op. Ik vraag de Minister of hij inzicht heeft in hoe groot de totale opgave is van de rijks-N-wegen en de provinciale N-wegen. Is de Minister bereid om te komen tot een langjarige strategische planning voor de veiligheid op rijks-N-wegen, net zoals in het MIRT? Zo ja, kan daar vervolgens dan ook financiering bij gezocht worden?

Ik weet niet hoeveel tijd ik nog heb.

De voorzitter:

Drie seconden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Drie seconden! Dan zou ik de Minister willen vragen hoe hij naar het idee kijkt om over de rotondes binnen de bebouwde kom eenduidige afspraken te maken, namelijk dat de fietser voorrang heeft.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng, mevrouw Van der Graaf. Kunt u nog kort even toelichten waar de afkorting SPV voor staat? Als ik me niet vergis, sprak u daarover in uw stukje over senioren. En daarna krijgt u nog een vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Strategisch Plan Verkeersveiligheid!

De **voorzitter**:

Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hartstikke fijn, want dan hebben we dat ook opgehelderd.

Het woord is aan de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Mevrouw Van der Graaf stipt terecht een aantal belangrijke onderwerpen aan, onderwerpen die ik ook belangrijk vind. Ik denk dan aan het scheiden van wegen en fietspaden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, en uniforme rotondes, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom heeft de fietser en buiten de bebouwde kom heeft de auto voorrang. Ze noemt ook de N-wegen en daarbij kijkt ze heel erg naar de Minister. Maar deze investeringen kosten best wel veel geld en volgens mij moeten we dan ook bij onszelf gaan kijken, zeg maar. Is mevrouw Van der Graaf ook bereid om bijvoorbeeld voor het MIRT-overleg van dit najaar te gaan kijken of we geld beschikbaar kunnen stellen voor bijvoorbeeld de scheiding van wegen en fietspaden, de rotondes en de N-wegen?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, natuurlijk. We vragen hier niet voor niets geregeld naar. Het potje van de 200 miljoen euro voor de verkeersveiligheid op de N-wegen is ook wel heel snel opgegaan, om het maar zo te zeggen. Ik ben benieuwd naar het pleidooi dat de heer Koerhuis straks gaat houden.

De **voorzitter**:

Dan moet u toch blijven zitten, mevrouw Van der Graaf. Maar we gaan nu wel naar hem luisteren, want ik geef met plezier het woord aan de heer Koerhuis namens de fractie van de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. In het mondelinge vragenuurtje hebben we het eerder gehad over de grote stijging van het aantal verkeersdoden onder elektrische fietsers. We moeten verkeersongelukken van elektrische fietsers voorkomen. Een groot deel hiervan is eenzijdig. Kunnen we verkeerscampagnes starten of verkeerscursussen aanbieden? Ik heb hierop eerder toezeggingen gekregen.

Om kinderen en ouderen te beschermen kunnen we het helmgebruik onder kinderen en ouderen stimuleren. Wordt het helmgebruik bijvoorbeeld opgenomen in de verkeerscampagne Doortrappen? En als het met deze verkeerscampagne niet lukt, wat is er dan nog te bedenken voor ouderen?

Ik maak me zorgen om kinderen en ouderen. Voor jongeren hebben we een minimumleeftijd voor snorfietsen, maar waarom niet voor elektrische fietsen? Voor ouderen hebben we een medische keuring voor het rijbewijs voor auto's. Kunnen we zoiets ook bedenken voor elektrische fietsen?

Waarom hebben we wel een rijbewijs voor elektrische snorfietsen maar niet voor elektrische fietsen?

Een groot deel van de verkeersongelukken is tussen auto's en elektrische fietsen, bijvoorbeeld op rotondes. Kunnen we tijdens het rijbewijs voor auto's meer aandacht besteden aan fietsveiligheid? Kan de Minister beleid maken voor een uniforme en herkenbare inrichting van rotondes? Ik heb een motie aangenomen gekregen om mijn vijfpuntenplan voor fietsveiligheid rondom scholen om te zetten in beleid. Mijn ambitie is: iedere basisschool in een uniforme en herkenbaar ingerichte schoolzone.

Jonge kinderen ervaren veel verkeersoverlast van foutgeparkeerde auto's en vuilniswagens en vrachtwagens die in de schoolzone rijden tijdens schooltijden. Hoeveel extra kiss-and-rideplekken voor auto's zijn er al gecreëerd? Ik begrijp dat gemeenten hopen dat meer ouders hun kinderen met de fiets naar school brengen. Dit is wensdenken, omdat de meeste mensen de auto gewoon nodig hebben. Kan de Minister het creëren van extra kiss-and-rideplekken stimuleren? Welke afspraken met gemeenten en de transportsector over de rijtijden van vrachtwagen en vuilniswagens zijn er al gemaakt? Er loopt een pilot voor aangepaste navigatie van vrachtwagens. Kan er ook een pilot voor vuilniswagens starten? Als er geen afspraken gemaakt kunnen worden, hoe kijkt de Minister dan aan tegen een inrijverbod tijdens schooltijden?

We moeten elektrische fietsers die asociaal rijden hard aanpakken. Wat doen we tegen snelheidsverschillen op het fietspad? Ik heb jonge kinderen die naar school en sport fietsen en die worden nu hard voorbijgereden door elektrische fietsers die snel en soms te snel fietsen. Hoe kijkt de Minister aan tegen een maximumsnelheid? Wat doen we tegen opgevoerde elektrische fietsen? De Kamer heeft een motie aangenomen om het opvoeren van elektrische fietsen te verbieden. Wanneer wordt deze motie uitgevoerd? Wat worden de boetes? Kunnen opgevoerde elektrische fietsen dan eindelijk op de rollerbank worden gezet en van de weg worden gehaald?

Nu we het over elektrische fietsen hebben, wil ik graag het nieuwsbericht van vorige week rechtzetten, namelijk dat de Kamer er al mee heeft ingestemd dat elektrische steps worden toegelaten in Nederland. De Kamer heeft ermee ingestemd dat de Minister een kader voor lichte elektrische voertuigen mag maken, maar ik zie nog geen plek op de weg voor elektrische steps. En als elektrische steps moeten worden toegelaten, dan moet die plek op de weg er wel zijn. Op de stoep lijkt mij niet veilig en dan worden op het fietspad mijn jonge kinderen straks ook hard voorbijgereden door elektrische steps.

Een pilot voor boa's die lichte verkeersovertredingen aanpakken, zoals bellen of op de fiets door rood licht rijden, is succesvol afgerond in Utrecht. Ik begrijp dat we het budget voor extra pilots beschikbaar hebben. Kunnen we dat budget inzetten? Wat moeten we doen om boa's structureel in te kunnen zetten?

In het mondelinge vragenuurtje hebben we het eerder ook gehad over de grote stijging van het aantal mensen dat asociaal rijdt. We moeten mensen die met drank of drugs achter het stuur zitten of die extreem hard rijden, hard aanpakken. Ik heb eerder een motie aangenomen gekregen om asorijders een levenslange rijontzegging te kunnen opleggen. Wanneer stuurt de Minister de wetswijziging naar de Kamer? We zien echter dat het nu vaak moeilijk is om een rijontzegging op te leggen. Wat zijn de juridische bezwaren om een minimale rijontzegging in de wet vast te leggen?

Ik heb eerder ook een motie aangenomen gekregen om asorijders te laten rijden met een monitoringskastje. Als asorijders dan weer de fout ingaan, wordt het makkelijker om een rijontzegging op te leggen. Dit monitoringskastje valt net als een rijslot onder het strafrecht. Een pilot hiervoor is gestart in Rotterdam. Wanneer is die pilot afgerond? Wanneer stuurt de Minister de wetswijziging naar de Kamer?

We hebben het al vaker gehad over het alcoholslot. Is de pilot hiervoor al gestart? De Minister doet onderzoek om het alcoholslot onder het strafrecht te laten vallen en heeft toegezegd de wetwijziging voor het einde van het tweede kwartaal naar de Kamer te sturen. Graag een stand van zaken.

Voorzitter, tot slot. In dit debat hebben we het ook altijd over N-wegen. N-wegen zijn relatief gevaarlijke wegen, omdat er weinig kilometers van zijn en er wel veel verkeersdoden vallen. Ik ben blij met de huidige 500 miljoen voor provincies en gemeenten, de huidige 25 miljoen voor bermen en de nieuwe 200 miljoen. Graag een stand van zaken.

De gevaarlijkste weg is de N36, een weg waarover ik het in het vorige debat heb gehad. De op-een-na gevaarlijkste weg is de N50. Ik rij hier regelmatig en ik zie dat er al twee tijdelijke maatregelen zijn uitgevoerd, een middengeleider en een verharde berm. Ik hoor van vrachtwagenchauffeurs dat het inhalen van vrachtwagens zich verplaatst naar voor en na Kampen, waar er geen middengeleider is en dat de verharde berm te laag is, wat gevaarlijke situaties oplevert. Kan de Minister de middengeleider ook voor en na Kampen plaatsen? En kan de Minister de verharde berm verhogen? Ik begrijp dat de permanente maatregelen voor de N36 en de N50 pas in 2025–2026 worden uitgevoerd. Kan dit naar voren worden gehaald? Ik heb er eerder schriftelijke vragen over gesteld dat N-wegen vaak smalle en wisselende wegbreedtes en smalle en wisselende bermen hebben. Kan de Minister beleid maken voor een uniforme en herkenbare inrichting van rijks-N-wegen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Ginneken, namens de Democraten 66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Er staan vandaag heel veel onderwerpen op de agenda. Ik heb collega's ook al van alles horen aanstippen. Ik wil ingaan op drie onderwerpen: verzorgingsplaatsen, duurzame verkeersveiligheid en e-bikes.

Ik begin bij de verzorgingsplaatsen. Verzorgingsplaats van de Toekomst is het visiestuk van het kabinet. Wat D66 betreft staan daarbij de automobilist en de energietransitie centraal, zowel bij de inrichting van het terrein van de verzorgingsplaatsen als bij de marktordening, de manier waarop we aanbieders op die verzorgingsplaatsen gaan krijgen. In de visie lezen we dit terug. D66 is dan ook in grote lijnen tevreden met de geschetste situatie voor 2050, maar we hebben nog wel zorgen over hoe we daar op een goede manier gaan komen.

Elektrisch rijden is niet alleen de toekomst, maar is ook volop aanwezig. Nederland is daar koploper in. Laden verdient dus nu ook al de meest prominente plek op de verzorgingsplaats. Ik las in het stuk dat het vanwege benodigde ruimte voor laden soms nodig is om een bestaande verzorgingsplaats groter te maken. Kan de Minister toezeggen in dat geval de extra ruimte bij voorkeur aan de voorkant van de verzorgingsplaats te zoeken, zodat de laadpalen voor de pompen komen te staan, en niet erachter?

Wat de marktordening betreft ben ik blij dat de Minister geen concurrentie op verzorgingsplaatsen wil, maar alleen tussen verzorgingsplaatsen. Maar ik las dat tijdens de overgangperiode concurrentie kan ontstaan op één verzorgingsplaats op het gebied van laden. Dan is er dus niet alleen een laadpaalaanbieder, maar heeft ook de aanbieder van de pomp laadpalen. Welke laadpaal ziet de mobilist dan als eerste bij het oprijden van de verzorgingsplaats en hoe kan de Minister een eerlijke kans voor de aparte laadpaalaanbieder garanderen?

Ik heb ook nog zorgen over de methode waarop de Minister de nieuwe kavels, het recht om een voorziening te mogen aanbieden op zo'n verzorgingsplaats, wil verdelen. De Minister noemt het veilen van rechten of het gebruiken van een vergelijkende toets als mogelijkheden. Kan de Minister toezeggen bij de vergelijkende toets in elk geval duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap als factoren mee te nemen, dus zowel bij de kavels voor laden en tanken als bij de shops en restaurants? En is de Minister het met D66 eens dat er bij een eventuele veiling niet alleen op prijs geselecteerd moet worden, maar dat deze zelfde kwalitatieve factoren, die ik net noemde, ook meegewogen moeten worden, en dat een aanbieder dus niet alleen aan de ondergrens moet voldoen op deze punten, maar er ook bonuspunten mee moet kunnen verdienen? Voorzitter. Dan verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, mevrouw Van Ginneken, is er een interruptie voor u van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Mevrouw Van Ginneken heeft het erover dat de laadpalen niet achter maar voor de pomp moeten staan. Is het niet veel handiger om de laadpaal in hetzelfde rijtje te zetten, onder dezelfde overkapping bij dezelfde shop, in plaats van de relatief kleine verzorgingsplaatsen die we hebben in Nederland, nog complexer en onveiliger te maken? We zitten tenslotte bij het debat over verkeersveiligheid. Is het niet handiger om te zeggen: we stellen die samen op en maken dat niet nog complexer?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben blij met de vraag van de heer Koerhuis, want de mogelijkheden op een verzorgingsplaats zijn heel erg afhankelijk van de situatie. In de visie van het kabinet wordt dus duidelijk een uitsplitsing gemaakt. Soms kan er veel, soms kan er veel minder. Ik refereer nou juist aan de situatie waarbij er een aparte laadpaalaanbieder is en de pompaanbieder, dus de brandstofaanbieder, ook laadpalen heeft. We zien dat nu op sommige plekken al. Ik lees in de visie dat dat ook in de komende jaren een mogelijkheid is. Als zo'n laadpaalaanbieder die een vergunning heeft en laadpalen wil gaan realiseren, ruimte nodig heeft op de verzorgingsplaats, dan past dat soms wel en soms niet. Soms kun je de verzorgingsplaats groter maken. Mijn vraag aan de Minister ging over die specifieke situatie. Het onder één luifel plaatsen druist juist in tegen de situatie waarbij er een aparte laadpaalaanbieder is. Daar sprak ik namelijk over.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dit is het debat over verkeersveiligheid, maar volgens mij wordt het er op de verzorgingsplaatsen niet veiliger op als ik de visie van D66 zo hoor. Het wordt alleen maar complexer, met extra laadpaalaanbieders. Volgens mij is het veiligst: allemaal op een rijtje onder dezelfde kap bij dezelfde shop. D66 heeft over het centraal stellen van de energietransitie. Dat is inderdaad belangrijk. Elektrisch rijden heeft de toekomst. Daar heb ik nog twee vragen bij. Eén: hoe kijkt D66 dan aan tegen de stop die door het ministerie is afgekondigd voor het plaatsen van nieuwe laadpalen op verzorgingsplaatsen? Ik heb namelijk al in Kamervragen gevraagd of we die stop er niet af kunnen halen. Dat mag nu niet meer. En we zetten voor 2025–2030 groot in op biobrandstoffen. Is D66 het met mij eens dat ook daar ruimte voor moet blijven op de verzorgingsplaatsen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De heer Koerhuis suggereert dat de visie van meerdere aanbieders voor laadpalen op één verzorgingsplaats een D66-visie is, maar dat is toch echt iets wat ik heb gelezen in de visie op de toekomst van de verzorgingsplaats van de eigen VVD-minister, dus ik denk dat de heer Koerhuis daar te rade moet gaan. Dan ten aanzien van zijn twee vragen. Ik maak me net als de heer Koerhuis zorgen over het achterblijven van het tempo van het uitrollen van laadpalen. Dat weet hij. We hebben daar in het verleden samen moties over ingediend. Ik vind het ook belangrijk dat de uitrol daarvan flink tempo houdt. Ik zie natuurlijk ook wel dat op sommige plekken het energienetwerk overbelast is. Wat betreft biobrandstoffen zijn we op Europees niveau goede afspraken aan het maken voor een hoge bijmengverplichting. Ik denk dat dat allemaal erg belangrijk is om te doen. Dat kan op de bestaande tankinfrastructuren prima uitgerold worden. Ik kreeg even de indruk dat de heer Koerhuis voor zich zag dat er aparte pompen voor nodig zijn, maar dat is zeker niet het geval.

De **voorzitter**:

Hij gaat dat afsluitend toelichten, mevrouw Van Ginneken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Moties doe ik graag samen, maar als wij nu beiden in dit debat inbrengen «Minister, haal die stop voor het plaatsen van laadpalen op verzorgingsplaatsen eraf», dan is er misschien geen motie nodig. Dat bespaart ons weer. Nee, ik bedoel niet dat er een aparte pomp moet komen voor biobrandstoffen. Mevrouw Van Ginneken weet wat voor fan ik ben van elektrisch rijden, maar we gaan ook groot inzetten op biobrandstoffen. Die Europese afspraken zijn met name voor de luchtvaart en scheepvaart. Voor het wegverkeer gaan we heel veel meer doen. Dat hebben we allebei kunnen lezen in het klimaatpakket van de heer Jetten. We kunnen dus niet doen alsof er alleen nog maar geladen wordt op verzorgingsplaatsen in de toekomst. Ik denk juist dat er heel veel getankt blijft worden, en vooral biobrandstoffen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben het met de heer Koerhuis eens dat er voorlopig nog heel veel getankt gaat worden. Het is ook fijn dat we dat steeds meer met biobrandstoffen gaan doen, maar uiteindelijk zal er toch minder getankt gaan worden, omdat we streven naar elektrificatie van het wagenpark. De heer Koerhuis vroeg ook nog: kunnen we dan niet in dit debat gezamenlijk oproepen om het plaatsen van laadpalen op verzorgingsplaatsen weer mogelijk te maken? Nou, bij dezen. Ik steun die hartenkreet van de heer Koerhuis van harte. Dat was twee keer «harte» in één zin.

De **voorzitter**:

Voordat u uw betoog vervolgt, mevrouw Van Ginneken, zag ik dat mevrouw Kröger ook een interruptie heeft. Welkom. U bent iets later aangeschoven. Goed dat u erbij bent namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik sla heel even aan op de zinsnede «fijn dat we dat met meer biobrandstoffen gaan doen». Ik dacht dat we eigenlijk allemaal wel zagen dat biobrandstoffen, zoals eerder biomassa, een enorm beslag gaan leggen op land en ten koste kunnen gaan van biodiversiteit, dat dat toch een heel risicovolle route is en dat er dus vooral gestuurd moet worden op heel veel meer elektrisch rijden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat ben ik van harte met mevrouw Kröger eens. In mijn bijdrage vraag ik tot nu toe ook aandacht voor de inzet op elektrisch rijden. Dus: eerst

elektrisch, en daar waar elektrisch niet kan, kunnen biobrandstoffen een goede aanvulling zijn. Zo mag mevrouw Kröger de volgorde van D66 dus lezen.

Voorzitter, ik vervolg mijn bijdrage.

De voorzitter:

Voordat u dat gaat doen, roept dat weer een vraag op van de heer Koerhuis. Dan bent u wel ongeveer door uw eerste setje interrupties heen, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, vier. We mochten er hopelijk vijf, maar dan hou ik het eerst bij vier. Dan kijk ik toch steeds meer uit naar het debat over duurzaam vervoer, dat helaas pas na het zomerreces is ingepland. Want de visie van het kabinet is toch vooral biobrandstoffen en niet elektrisch rijden. Daar heb ik bijna geen tot geen extra maatregelen voor gezien, maar ik heb heel veel extra maatregelen gezien voor extra biobrandstoffen. Laten we dus eens kijken of we dat debat op de een of andere manier naar voren kunnen halen, of desnoods een gezamenlijk setje schriftelijke vragen daarover kunnen stellen. Ik hoor uw oproep, maar ik zie toch iets anders van het kabinet, en meer specifiek van de heer Jetten.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik kijk net als de heer Koerhuis uit naar dat debat. Wat mij betreft zetten we vol in op elektrisch en gebruiken we biobrandstof om de gaten op te vullen; mag ik het zo zeggen?

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. O, nou is mevrouw Kröger er weer met een reactie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het wordt nu toch wel heel wonderlijk dat de VVD als grootste partij en D66, de partij die de klimaatminister levert, allebei zeggen: volle bak op elektrisch en juist niet op biobrandstoffen. En wat doet dit kabinet? Precies andersom. Elektrisch rijden wordt op allerlei vlakken duurder en moeilijker. Dat zijn eigenlijk allemaal negatieve maatregelen. En biobrandstoffen worden volledig gestimuleerd. Als de twee woordvoerders in de Kamer dat dus niet zien zitten, gaat er iets mis. Of juist helemaal niet, want dan kunnen we samen optrekken om dit te veranderen. Zelfs de PVV zit met me mee te knikken. Ik voel een geweldige coalitie aankomen op dit punt.

De voorzitter:

Ik heb ook gehoord dat ze dat willen bespreken tijdens het commissie-debat Duurzaam vervoer. We zitten nu bij Verkeersveiligheid. Maar mevrouw Van Ginneken gaat daar uiteraard ook een reactie op geven.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik sluit me aan bij wat de voorzitter zojuist zei. Dit is niet het debat Duurzaam vervoer. Ik kijk daar ook erg naar uit. Om onze mobiliteit te verduurzamen, moeten we heel veel dingen doen. Ik noem toch even het ov. Inzetten op elektrisch rijden is ontzettend belangrijk. Ik kijk ernaar uit om in het debat Duurzaam vervoer met jullie, en misschien wel met meer harmonie – ik zie de heer Koerhuis al glunderen – het gesprek aan te gaan over de voorstellen van het kabinet, zodat we elektrisch rijden in ieder geval niet vergeten in het hele pakket met maatregelen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. U bent qua tijd precies op de helft.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dan ga ik naar verkeersveiligheid. Terwijl andere Europese landen de afgelopen tien jaar vooruitgang hebben geboekt op dat punt, doet Nederland dat niet. Bij ons gaat de verkeersveiligheid juist achteruit. De zwaarst getroffen groep zijn de fietsers. Aan de ene kant is er natuurlijk toegenomen drukte, snelheid en diversiteit van het type fietsen op het fietspad. Aan de andere kant neemt ook het aantal dodelijke botsingen met auto's en vrachtauto's toe, dus tussen fietsers en auto's en vrachtauto's. Soms hoor ik dat fietsers kwetsbare weggebruikers zijn. Om de gedachte anders te richten, zou ik het anders willen benaderen: auto's kunnen gevaarlijk zijn. Daarom heeft mijn fractie vaak aandacht gevraagd voor 30km/u-wegen, waar de fiets en de auto elkaar het vaakst treffen. Natuurlijk is een snelheidsremmende weginrichting belangrijk en ik ben blij dat daar nu een standaard ontwerp voor is, maar het duurt nog decennia voordat gemeenten die overal hebben toegepast, want het is ontzettend duur. Zelfs het alleen maar toepassen van nieuwe verkeersborden en het aanpassen van de verkeerslichten aan 30 kilometer per uur kost een gemiddelde stad al miljoenen. Kan de Minister toezeggen in kaart te brengen welke steden heel graag de uitrol van de 30km/u-wegen willen versnellen en wat zij daar financieel voor nodig hebben?

Voorzitter. Vanuit de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is er een duidelijke wens voor de mogelijkheid om flitspalen of flexflitsers op 30km/u-wegen toe te passen. Ik heb er eerder naar gevraagd. In Brussel zien we ook dat dat met succes kan. Ondanks de wens voor deze succesvolle handhavingsstrategie kiest het kabinet daar niet voor. Ik heb de volgende vragen. Welke maatregelen zijn de Ministers aan het nemen om nu al iets te doen aan de toename van dodelijke aanrijdingen met fietsen? De Minister streeft naar een halvering van het aantal verkeersdoden in 2030 ten opzichte van 2019. D66 wil graag een tussenliggend doel met de Minister afspreken, bijvoorbeeld een kwart minder aanrijdingen in 2026. Kan de Minister dat toezeggen en daar het beleid op richten?

Ten slotte, voorzitter. We weten eigenlijk niet precies ...

De voorzitter:

Voordat u uw cliffhanger meegeeft, heeft u nog een interruptie van de heer Madlener van de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):

Het is meer een oproep. We zijn altijd bezig met onhaalbare doelen te stellen. Je kunt wel zeggen: we willen nul verkeersdoden. Dat is ook weleens gezegd in deze commissie: we willen nul verkeersdoden; iedere dode is er een te veel. Natuurlijk willen we nul verkeersdoden, maar wat heb je er nu aan om zoiets te roepen? Je moet ook realistisch zijn. Als je een doel hebt, zoals D66 nu heeft, dan moet je ook aangeven hoe je dat moet halen. Je kunt niet zeggen «we gaan een doel stellen» en vervolgens hebben we een groot probleem. Dat doet Nederland steeds. We hebben op al die dossiers allemaal doelen, maar er wordt niks gehaald, eerder omgekeerd. Dan zitten we met grote juridische problemen als die doelen niet gehaald worden. Dus hoe dan?

De voorzitter:

Hoe gaat u die doelen halen, mevrouw Van Ginneken?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb de Minister gevraagd of hij het beleid daarop wil richten. Tussen nu en 2030 vind ik een hele lange periode om, voor mijn gevoel, een beetje stuurloos te zijn ten aanzien van de aanpak van verkeersveiligheid. We zien dat de cijfers steeds slechter worden. Als we die lijn doortrekken, weten we al dat we dat doel in 2030 niet gaan halen. Dat ben ik van harte

met de heer Madlener eens. Ik denk dus dat we korter op de bal moeten zitten. Mijn suggestie was om te kijken of we tussendoelen kunnen definiëren, zodat we ook veel sneller kunnen bijsturen op het wel of niet halen van de doelen in een poging om in 2030 op een betere plek uit te komen dan nu het geval zou zijn als we de huidige lijn voortzetten.

De voorzitter:

Ik zag bij de heer Koerhuis nog een bijzondere behoefte om alsnog een interruptie te kunnen plegen. Ik leg dat even aan de commissie voor, want ik heb natuurlijk iets geroepen over het aantal. Dat zou uiteraard inhouden dat u allemaal hetzelfde aantal krijgt. Volgens mij gaat dat qua tijd prima. Ik zie geknik. Het woord is aan u, meneer Koerhuis. Kort graag.

De heer Koerhuis (VVD):

Er was de opmerking van D66 dat het kabinet stuurloos is op het gebied van verkeersveiligheid. Ik zou eigenlijk willen vragen die woorden terug te nemen. Volgens mij is het kabinet heel voortvarend aan de slag met verkeersveiligheid. We zien een nieuw fenomeen: elektrisch fietsen. Dat veroorzaakt helaas relatief veel verkeersdoden nu. Volgens mij moeten we daar gericht beleid op hebben. Volgens mij hebben we ook een verantwoordelijkheid als Kamer zelf. Ik heb de vraag ook aan mevrouw Van der Graaf gesteld. Dat kost geld. Aanbestedingen en de heraanleg van wegen kosten tijd. Misschien moeten we samen kijken om procedures te versnellen. Het is vaak een probleem in de wet en niet het probleem bij het kabinet. Ook geld is vaak een probleem vanuit de Kamer en niet vanuit het kabinet. Ik heb dezelfde vraag als aan mevrouw Van der Graaf: laten we samen optrekken voor het MIRT in het najaar.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben teleurgesteld over het feit dat het kabinet niet wil inzetten op handhaving met flitsers op 30km/u-wegen. De heer Koerhuis vroeg of ik een woord wil terugnemen. Dat wil ik bij dezen ook doen. Dat was iets te stoer geformuleerd. Dat komt dan misschien voort uit mijn teleurstelling over de 30km/u-wegen. Laten we kijken of we samen kunnen optrekken om gemeenten in staat te stellen om meer te doen om wegen intrinsiek veilig te maken. Dat lijkt me een prima voorstel.

De voorzitter:

Dan vraag ik u uw betoeg af te maken. U vervolgt.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Eigenlijk weten we niet zo heel goed wat de rol van de verschillende soorten e-bikes precies is in de toenemende verkeersonveiligheid voor fietsers. In de ongevallenstatistieken wordt wel onderscheid gemaakt naar leeftijd, maar niet naar type fiets, zoals e-bike, fatbike en speedpedelec. Kan de Minister toezeggen dat bij ongevallen waarbij een fiets betrokken is vanaf nu ook het type fiets geregistreerd gaat worden?

Tot slot wil ik me nog kort aansluiten bij een vraag van de heer Krul. Hij vroeg om tempo te maken met de brief over de aanpak tegen het opvoeren van e-bikes. Ik zou de Minister willen vragen daarin ook de aanpak van het zonder trapondersteuning fietsen op e-bikes mee te nemen. Ik zie steeds vaker e-bikes met hoge snelheid door de stad gaan waarbij de fietser niet meer zelf trapt. Volgens mij zijn het dan verkapte scooters geworden. Wil de Minister in zijn aanpak ook deze manier van, naar mijn idee, wetsovertreding expliciet apart behandelen?

Dat was mijn inbreng, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. Dan geef ik het woord aan de heer Madlener namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. 68 jaar geleden is de eerste file op onze wegen ontstaan en het is alleen maar toegenomen. Het wordt ook steeds drukker in Nederland. Mensen willen natuurlijk mobiel zijn. Mensen zijn de scooter een beetje afgejaagd door de helmplicht. Ik heb toen al gevraagd of zo'n helmplicht nou effectief is. Mensen gaan dan namelijk iets anders zoeken. Nu gaan mensen elektrisch fietsen. Dat was ook de bedoeling, maar dat is nu ook weer niet goed. Het is nou eenmaal gevaarlijker. Je kunt heel simpel redeneren: als mensen meer gaan fietsen, krijg je ook meer ongevallen en meer doden, want als je op een fiets valt, ben je sneller dood dan als je in een auto zit. Het is eigenlijk best logisch wat er gebeurt. Ik wil niet cynisch klinken, maar ik wil ook niet meedoen aan het idee dat we naar nul doden moeten. Dat is gewoon niet reëel. We moeten wel naar andere landen kijken.

Ik maak me heel erg zorgen om het sluipverkeer dat enorm gaat toenemen doordat er meer files zijn. Het programma fileaanpak is gestopt en het aantal files neemt gigantisch toe. Ook de ANWB heeft daar aandacht voor gevraagd en gezegd: we doen veel te weinig; we moeten de fileaanpak nieuw leven in roepen. Files zijn niet alleen heel hinderlijk en kosten veel geld, maar er gaat ook meer sluipverkeer komen. Dan gaan al die auto's door de dorpskernen. Dat zorgt voor allemaal gevaarlijke situaties. Soms is het goed om meer wegen of een ringweg aan te leggen, zodat mensen niet meer door de steden gaan rijden. Maar ja, dat stuit dan natuurlijk weer op verzet van GroenLinks, want die wil minder wegen. We zijn het onszelf soms onmogelijk aan het maken. Ik wil dus aandacht vragen voor de fileaanpak.

Ik wil ook aandacht vragen voor de ongevallen top tien. Ik dank de Minister voor het bekendmaken van waar die ongevallen plaatsvinden. Wat zijn de gevaarlijkste wegen? Het heeft natuurlijk veel publiciteit gehaald. Er is natuurlijk veel aandacht voor in de regio, en terecht, maar er moet nu ook actie op komen. Alles staat nu stil vanwege stikstof. Soms wordt er dan een middenberm aangelegd, maar dan kun je weer niet inhalen. Dan krijg je weer ergernis en sluipverkeer daardoor. We moeten onze infrastructuur ook voor de auto juist goed houden, zodat de wegen veilig zijn. De N-wegen moeten we het liefst verdubbelen, zodat de ambulance erlangs kan. Dan ga ik gelijk naar de N50. Daar is nu namelijk een middenberm gekomen en de snelheid is verlaagd, maar dan krijg je dus toch uitwijkgedrag van automobilisten. De ambulance en de brandweer kunnen er niet goed langs als er een file ontstaat. Het is natuurlijk geen goede oplossing. Er moet echt een verdubbeling van de rijbanen gemaakt worden. Ik wil daar toch aandacht voor vragen, ook in het kader van verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

U heeft een interruptie van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor de heer Madlener schetsen hoe ontzettend ingrijpend files zijn. Iedereen die weleens in de file staat, weet hoe ontzettend frustrerend dat kan zijn. Maar als oplossing hoor ik de PVV eigenlijk alleen maar zeggen: er moeten gewoon meer rijbanen bij. Wat vindt de heer Madlener van mogelijkheden om bijvoorbeeld werkgevers aan te spreken om werknemers te stimuleren niet in de spits te reizen en bijvoorbeeld de eerste twee uur van de dag thuis te werken? Wat vindt de heer Madlener ervan om mensen te stimuleren om op de fiets of met het ov naar het werk te komen in plaats van om alleen maar meer asfalt aan te leggen?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik vind dat mensen zelf moeten bedenken wat ze willen. Het gaat mij erom dat mensen zelf hun afweging kunnen maken. Heb ik zin om te fietsen

vandaag – want het is lekker weer – of heb ik dat niet? Regent het of moet ik nog boodschappen doen en ga ik met de auto? Dat is toch allemaal prima? Ik wil dus vooral die betutteling, die eeuwige betutteling en dat verbieden niet. Want dat is nu de lijn waarop de regering en vooral de regeringspartijen zitten: verbieden, verbieden, helmplicht. Je kan ook een harnas aantrekken; dan ben je nog veiliger, maar dat is niet de goede weg. Ik hoorde net dat de VVD nu een rijbewijs voor elektrische fietsen wil invoeren. Het is allemaal maar verbieden, verbieden. Dan gaan mensen op die elektrische fiets en dan is het weer niet goed. Het is dus een beetje burgertje pesten. Straks krijgen we weer meer flitskasten. Die geven dan weer extra geld. Dat is weer leuk voor de overheid, maar de burger wil gewoon mobiel zijn. Ik denk wel dat de lokale overheden veel meer kunnen doen. Ik denk dat die lokale overheden ook juist ... Dus in die zin steun ik wél het verzoek om vooral lokaal maatwerk te leveren, om lokaal te kijken waar de gevaarlijke situaties zijn. Waar zit bijvoorbeeld dat sluipverkeer? Maar dan moeten wij niet zo kinderachtig zijn dat we geen wegen willen aanleggen of zeggen dat mensen meer moeten fietsen, en dan klagen we dat er meer ongevallen zijn. Ja, dat is logisch.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik zat te wachten op een antwoord op mijn vraag, maar dat heb ik niet gekregen, geloof ik. Want ik hoor de heer Madlener alleen maar zeggen dat het kabinet en de coalitiepartijen alleen maar willen verbieden, maar in mijn vraag had ik het toch vooral over allerlei dingen stimuleren. Ik trek dan voorzichtig de conclusie dat de heer Madlener niet uit is op stimuleren en echt alleen maar meer asfalt wil aanleggen. Wat mij betreft zit hij op een doodlopende weg.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik weet dat wij daarover van mening verschillen. Juist snelwegen zijn veilige wegen, maar als er heel veel files staan, dan gaan mensen uitwijken en op kleine weggetjes rijden. Dat geeft meer onveiligheid en overlast. Soms is het dus heel slim om bijvoorbeeld een ringweg aan te leggen, zodat mensen daaromheen kunnen rijden. Dat is in het verleden ook gebeurd. Dat heeft goed geholpen. De auto wordt steeds veiliger. Er zijn steeds minder doden. Nederland is het enige land waar meer fietsdoden vallen dan autododen. Dat zegt natuurlijk ook veel.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Madlener** (PVV):

Asfalt aanleggen kan dus heel goed zijn voor de verkeersveiligheid én tegen de files. Dat gebeurt helaas niet meer, dus dat moet veranderen. Voorzitter. Voor de Maasdeltatunnel wil ik ook aandacht vragen. Volgend jaar wordt die geopend. Ook de A13/A16 rond Rotterdam wordt geopend, gelukkig. Dat leidt dus tot minder sluipverkeer en veiligere situaties, hoop ik. Alleen moeten de op- en afritten wel worden aangepast. Daar maak ik me zorgen over, want er staat nu elke dag file in de Keteltunnel, waardoor verkeer dat naar de Maasdeltatunnel wil, er niet langs kan. Dan krijg je dus weer mensen die over de vluchtstrook gaan rijden. We moeten die op- en afritten dus wel tijdig aanpassen aan die nieuwe trajecten. Ik zie dat nog niet gebeuren, dus ik wil de Minister vragen of dat gebeurt en of hij daarnaar wil kijken. Daar moet wel even slim over nagedacht worden, zodat we niet straks een opening hebben en er vervolgens weer mensen in de file staan of over de vluchtstrook gaan rijden.

Ik steun ook de oproep tot meer onderzoek naar verkeerdoden. Iedere verkeersdode zou eigenlijk onderzocht moeten worden. Is dit vermijdbaar geweest en, zo ja, hoe? Dat geeft ons veel meer informatie om goed beleid te kunnen voeren. Maar ik wil namens de PVV nogmaals

waarschuwen voor te veel verbieden, want dat is niet onze weg. Wij willen vooral vrijheid van mobiliteit.

De helmplicht voor snorfietzers vind ik totaal geen succes. We hebben weer een petitieaanbieding gehad. Mensen voelen zich beroofd van hun vrijheid op de snorfiets. Mensen gaan naar andere elektrische fietsen die snel gaan. Dat geeft ook ... Het heeft dus totaal geen zin. Ik wil vragen om die helmplicht af te schaffen.

Dan betalen naar gebruik. Er was een krantenartikel waarin stond dat zou blijken dat de kosten voor de automobilist enorm gaan toenemen. Daar zijn ook mondelinge vragen over gesteld door mevrouw Van Ginneken. Ik ben toch benieuwd naar een reactie van de Minister op dat artikel, want hoe kan dat nou? Dat hoeft niet nu, maar ik zou willen vragen of de Minister bereid is om inhoudelijk op het artikel van De Telegraaf, meen ik, te reageren. Dat kan misschien schriftelijk aan de commissie.

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen, meneer Madlener. Volgens mij was u ook aan het afronden.

De heer Madlener (PVV):

Ja.

De voorzitter:

Ik zag het. Heel goed. Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Volgens mij brengt dit debat altijd een bepaalde zwaarte met zich mee, want het gaat over verkeersveiligheid. Dan gaat het natuurlijk ook over alle mensen die omgekomen zijn in het verkeer en al het leed achter die cijfers. 737 mensen kwamen om en nog veel meer raakten gewond. Die cijfers roepen ons op om meer actie te nemen. Daarom hebben we natuurlijk het doel om naar nul doden te gaan. Naar dat doel moet dit kabinet streven. Het moet verkeer echt veilig maken. Die getallen vragen natuurlijk om een analyse. Wat zit daar nou achter en onder? Hoe kan het nou? Waar en waarom gaat het mis? Dat hoor ik ook meerdere collega's zeggen: waarom gaat dit toch zo mis, terwijl auto's en wegen in principe veiliger worden? Ik ben dan ook blij dat we veel meer data over ongelukken verzamelen en dat we dus ook steeds beter kunnen begrijpen wat er misgaat. Ik wil het over een aantal facetten hebben. In de eerste plaats wil ik het hebben over de analyse dat toch de meeste ongelukken binnen de bebouwde kom plaatsvinden en dat hierbij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers het meeste risico lopen. Dan gaat het over fietsers. Dan gaat het over spelende kinderen die niet opletten en oversteken. Dan gaat het over rond de scholen; daar had de heer Koerhuis het over. Ik ben echt blij dat daarin stappen gezet zijn. Wij hebben heel lang opgeroepen tot 30 kilometer als norm binnen de bebouwde kom. Ik ben pas net begonnen en er is al een interruptie.

De voorzitter:

U heeft het eerder door dan ik, sorry. Er is een interruptie van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb een vraag, want door heel veel dorpen of kleinere steden, ook grote steden misschien, gaat heel veel verkeer, ook autoverkeer, omdat de doorgaande wegen door die kernen heen gaan. Soms is het handig om dan bijvoorbeeld een ringweg of een weg om een stad heen aan te leggen en om het verkeer dan af te laten buigen. Want als je automobilisten allemaal rijverboden en weet ik niet wat geeft, dan gaan mensen

uitwijken. Kan GroenLinks er wel in meegaan dat het soms handig is om een nieuwe weg aan te leggen rond een stad of dorp, zodat er minder verkeer door dat dorp zelf heen gaat? Of zijn jullie daar ook radicaal tegen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is dat heel erg afhankelijk van individuele verkeerssituaties. Meneer Madlener heeft het echt over het heel erg afwaarderen van een weg door een dorpskern en dan bijvoorbeeld een weg rond de kern verbreden. Volgens mij zijn er genoeg voorbeelden waarin wij daar niet tegen zijn als het echt effect zou hebben. Het gaat er natuurlijk wel om dat je uiteindelijk probeert om het autogebruik echt terug te dringen en dat je zorgt dat je het echt afwaardeert in een bebouwde kom. Dat gebeurt natuurlijk heel vaak niet.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, ik was net begonnen. Ik denk dat het ongelofelijk belangrijk is dat we de norm van 30 kilometer in de bebouwde kom stellen, dat de overheid heel duidelijk uitstraalt dat dat gewoon de bedoeling is en dat 30 kilometer de veiligheid gewoon enorm ten goede komt in straten waar fietsers zijn, waar kinderen op de stoep lopen en over kunnen steken et cetera. Wij hebben hier als GroenLinks heel lang voor gepleit. Ik zie dat er nu stappen worden gezet, ook met die nieuwe 30 kilometerwegprofielen, maar het vraagt nogal wat om die vervolgens echt uit te rollen en te zorgen dat die norm in al die verschillende gemeenten werkelijkheid wordt en voor burgers echt effect heeft. Ik krijg van heel veel raadsleden geluiden door dat men ermee aan de slag gaat, maar dat er natuurlijk ook een vraag is over geld. Hoe zorg je dat gemeenten in staat zijn om noodzakelijke aanpassingen aan de weg te doen die 30 kilometer mogelijk maken, en dat je dat maatwerk kan bieden met meer veiligheid, meer leefbaarheid en meer ruimte voor mensen?

Ik heb ook een vraag over de handhaving van de 30 kilometer. Er lag al een vraag van mevrouw Van Ginneken over de mogelijkheid om al dan niet flitspalen te plaatsen. Ik begreep dat dat mogelijk wordt in de nieuwe Uitvoeringsvoorschriften BABW. Klopt dit? Kan de Minister daarop reageren? Is het ook mogelijk om bijvoorbeeld in de pilot waarbij boa's meer aan verkeershandhaving doen, dit toe te voegen aan hun profiel? Zij hebben die taak voor handhaving van de 30 kilometer op dit moment niet. Dat zou dan geëvalueerd kunnen worden: werkt dit met boa's of is daar andere inzet voor nodig?

Dan over de omgeving rond scholen. Ik begrijp eigenlijk dat er met name voor gekozen is om de bestaande projecten rondom een veilige schoolomgeving door te zetten, maar dat er niet gekozen wordt voor een bredere aanpak waarbij echt gezegd wordt dat we ervoor gaan zorgen dat de ruimte rondom scholen zo veel mogelijk autoluw wordt. Er is niet voor gekozen om te zeggen dat de norm wordt dat je waar dat mogelijk is je kind lopend of fietsend naar school brengt. «Waar mogelijk», zeg ik tegen de heer Madlener. Het gaat om de norm die de Minister die verkeer in de portefeuille heeft, stelt en of hij uitdraagt, ook op scholen, wat de norm is. Natuurlijk is het ook afhankelijk van de ligging van een school en de omgeving, maar als het kán, zou de norm moeten zijn dat je fietsend of lopend naar school gaat. Hoe meer mensen met de auto hun kind naar school brengen, hoe minder veilig het is voor andere ouders om met de fiets hun kind naar school te brengen.

Voorzitter. Dan heb ik nog een vraag over alcoholgebruik in het verkeer, een andere onderliggende oorzaak van ongevallen, met 70 tot 140 doden per jaar tot gevolg. Dat zijn verschrikkelijke cijfers. Ik heb een vraag over

de controleacties. We weten allemaal dat de strafmaat plus de pakkans maatgevend is. In Australië hebben ze de controles opgevoerd met tot gevolg een afname van 22% van het aantal automobilisten met alcohol in het bloed. In Nederland krijg je € 425 boete. In Duitsland mag je je rijbewijs inleveren. Ik ben echt heel erg voor alle mogelijke voorlichtingscampagnes, maar handhaving is ook nodig. Ik begrijp dat we moeten kiezen waar onze politie haar prioriteiten legt, maar ik hoop toch een inhoudelijk antwoord van de Minister van JenV te krijgen over hoe de handhaving op alcoholgebruik in het verkeer eruit gaat zien om echt dat aantal doden terug te dringen.

Dan, voorzitter ...

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nee, echt?

De voorzitter:

Ja, sorry, en u hebt al een half minuutje extra gekregen. Ik kan het niet mooier maken, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed. Dank u wel.

De voorzitter:

U moet de rest maar voor uw tweede termijn bewaren. Daar bent u ongetwijfeld toe in staat. Ik zie geen interrupties meer, dus hiermee kunnen we de eerste termijn van de kant van de Kamer beëindigen. Ik kijk even naar de bewindspersonen. Wat doen we? Een kwartiertje? Dan schorsen we de vergadering tot 15.15 uur.

De vergadering wordt van 14.58 uur tot 15.17 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, als u zover bent, zou ik willen starten met de eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik geef mevrouw Yeşilgöz, Minister van Justitie en Veiligheid, graag het woord voor de beantwoording van de aan haar gestelde vragen.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Veel dank, voorzitter. Iedereen in ons land neemt deel aan het verkeer. Allemaal willen we dat wijzelf, maar natuurlijk vooral ook onze geliefden, weer veilig thuiskomen. Dat is helaas niet vanzelfsprekend. De cijfers over het aantal verkeersdoden in 2022 tonen een forse stijging. Ze laten zien dat onze aandacht voor dit thema nooit mag verslappen. Daarom kom ik ook met een aantal stevige maatregelen die hier een bijdrage aan gaan leveren.

Zo doe ik vanaf 2025 een grote investering van ruim 15 miljoen per jaar in de geautomatiseerde verkeershandhaving. Het Openbaar Ministerie zal dit geld onder andere gebruiken voor de aanschaf van extra vaste flitspalen, flexflitsers en focusflitsers, waarmee de pakkans op snelheidsovertredingen, handheld telefoongebruik en door rood licht rijden aanzienlijk verhoogd zal worden. Dat is wat mij betreft ontzettend goed en belangrijk nieuws. Vorig jaar zijn de eerste flexflitsers, verplaatsbare flitspalen, in gebruik genomen. Momenteel worden er twintig van deze flitspalen in de handhaving gebruikt. Later dit jaar moeten dat er in totaal 50 zijn. Met de nieuwe investering moet dit aantal de komende jaren doorgroeien tot 125 van deze palen. Daarnaast worden door het OM ook extra focusflitsers aangeschaft. Deze handhaven op handheld telefoongebruik in de auto. De

eerste focusflitsers worden dit jaar in gebruik genomen. Met het extra geld uit de Voorjaarsnota zal het aantal focusflitsers de komende jaren worden uitgebreid van 10 naar 50.

Voorzitter. Daarbovenop heb ik alsnog middelen vrijgemaakt voor de implementatie van het eerder stilgelegde wetsvoorstel Verbetering aanpak rijden onder invloed. Het wetsvoorstel is des te meer van belang nu we zien dat het rijden onder invloed de afgelopen jaren is toegenomen. Tot slot wil ik in mijn inleiding graag zeggen dat het aantal staandehoudingen door de politie na een kleine daling in 2021 weer een flinke stijging laat zien. Ik vond dat ik uit de inbrengen een beetje opving dat de politie daar niets aan zou doen. In totaal vonden er ruim 700.000 staandehoudingen plaats in 2022. Dat is ruim 226.000 meer dan in het jaar ervoor. Dus het beeld dat de politie er niet voldoende aan zou doen, is absoluut onterecht. Wat mij betreft is dat onzin. Gezien de druk op de capaciteit bij de politie van dit moment, is dit volgens mij echt een hele positieve ontwikkeling en ook eentje waar de politie terecht trots op is en ook op wil doorzetten.

Voorzitter. Ik heb wel allerlei mapjes, maar eigenlijk per vraag. Ik ga dus gewoon de vragen af, als dat mag. Die waren namelijk overzichtelijk. Ik begin met de vragen van de heren Koerhuis en Krul over de handhaving van e-bikes en het opvoeren daarvan. Wat worden de boetes? Momenteel lopen er verschillende onderzoeken vanuit het Ministerie van mijn collega, vanuit Infrastructuur en Waterstaat, om te kijken naar de meest effectieve aanpak van het probleem. Minister Harbers beziet op basis daarvan ook of en, zo ja, welke verbodsbepaling er wordt opgesteld. Als die er komt – daarom begin ik daarmee, want dan pas komt mijn deel in beeld – zal de Commissie Feiten en Tarieven kijken naar de gepaste sanctie. Dat betekent dat het daarom op dit moment nog niet verboden is om een elektrische fiets op te voeren, maar wel om er vervolgens mee op de openbare weg te rijden. Wanneer een elektrische fiets is opgevoerd, voldoet deze niet meer aan de definitie elektrische fiets en is die daarmee ook niet goedgekeurd voor gebruik op de weg. Op die manier kom je er nu bij uit dat het niet mag. Om deze reden kan dit voertuig dan dus ook in beslag worden genomen. Er kan ook een boete van € 290 worden opgelegd. Later dit jaar wordt de nieuwe rollerbank door de politie in gebruik genomen. Deze is op een aantal punten vernieuwd. Hiermee kan ook een elektrische fiets worden gecontroleerd. Er zal ook een onderzoek worden uitgevoerd naar de trapondersteuning. Moet er getrapt worden? Houdt deze wel op bij 25 kilometer per uur? Ook de speedpedelecs kunnen hiermee gecontroleerd worden op de snelheid en op trapondersteuning. Dat is dus het proces en de procedure en waar we nu staan.

Dan kom ik bij mevrouw Van der Graaf. Zij had het over aanpassing van het boetestelsel. Kan dat niet progressief of op een andere manier? Ze vroeg natuurlijk ook terecht: hoe zie je dan voor je dat die 10% omhooggaat? Hoe richt je dat in? Ik voel heel erg voor de vraag die zij stelt, namelijk of daar een bepaalde opbouw in mogelijk is. Volgens mij is dat punt eerder ook langsgelopen vanuit de ChristenUnie. De mogelijkheid om een progressief boetestelsel op het gebied van verkeer in te voeren is een tijdje geleden al onderzocht, in 2018. Het is denk ik goed om eerst te benoemen dat de verkeersovertredingen in het strafrecht al progressief zijn. Dat betekent dat bij de strafbepaling rekening wordt gehouden met eerdere verkeersfeiten. Daar zit indien nodig of gewenst dus een potentiële opbouw in. Wat dan overblijft, zijn de boetes uit de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, ook wel de wet-Mulder genoemd. Uit een eerder onderzoek naar de mogelijkheden om een progressief stelsel in de wet-Mulder in te voeren kwamen grote juridische, uitvoeringstechnische en financiële risico's naar voren. Ik wil er een paar noemen om mevrouw Van der Graaf daarbij wat gevoel mee te geven. Ze begrijpt dan namelijk dat het niet alleen gaat over het aanpassen van een wet – dat kunnen wij hier doen met elkaar – maar

bijvoorbeeld ook over het gegeven dat een progressief boetestelsel niet te verenigen is met de kentekenaansprakelijkheid die wij in ons stelsel kennen. Dat zou dus betekenen dat de hele uitvoering van de wet-Mulder, en daarmee de wet zelf, aangepast zou moeten worden. Denk aan de vervanging van alle flitspalen door systemen die kunnen aantonen wie de auto bestuurde. Dan moet het dus echt op die manier ingevuld worden. Dat is een veel grotere exercitie en eentje die moeilijker te bevatten is dan het wijzigen van een wet.

Er doen zich dan ook gecompliceerde juridische vraagstukken voor. Dat gaat bijvoorbeeld over de onherroepelijkheid van de boetes voordat ze progressief worden. Daarmee zou de invoering van een progressief boetestelsel de snelle en effectieve bestraffing van lichte verkeersovertredingen in gevaar brengen, die we met elkaar willen en waarmee je snel, lik op stuk, kunt handelen. Volgens mij is dat ook waar we elkaar vinden. Het gaat tegelijkertijd ook om die duidelijkheid en de snelheid. Om al die redenen zie ik nu geen mogelijkheid om een progressief boetestelsel in de wet-Mulder in te voeren. We zijn nu aan het bekijken hoe het proces van de ophoging van die 10% eruitziet. We vullen dat ook in. Maar ik wilde graag specifiek ingaan op de elementen van een progressief stelsel en wat dat voor ons als land zou betekenen.

De heer Koerhuis had een vraag over een levenslange rijontzegging. Wanneer wordt die mogelijk gemaakt? Er is daarover een motie aangenomen. Ook op dit punt zal mijn collega van Infrastructuur en Waterstaat ingaan op de uitvoering van de motie, omdat deze natuurlijk ook een bredere interpretatie heeft gekregen. Ten aanzien van de levenslange rijontzegging kan ik wel alvast het volgende zeggen. De motie verzoekt het kabinet uw Kamer te informeren over de mogelijkheden om de Wegenverkeerswet 1994 zodanig aan te passen dat het voor de rechter mogelijk wordt om een levenslange rijontzegging op te leggen. Ik kan zeggen dat ik behoorlijk begrip heb voor dit verzoek. Soms moet je dingen in tweeën knippen. Gevoelsmatig, vanuit de behoefte, snap ik 'm vanuit de samenleving, en natuurlijk ook omdat de pijn van slachtoffers en nabestaanden zich gevoelsmatig soms heel slecht verhoudt tot een juridische uitleg van hoe we de zaken hebben opgebouwd in dit land en van de strafrechtelijke vergelding van een dader. Zeker als bestuurders in de fout blijven gaan, voelt dat heel erg onrechtvaardig en kan het ook beter lijken om deze personen bijvoorbeeld nooit meer de weg op te sturen. Ik begrijp de inzet dus volledig.

Het is echter de vraag – nu komt het juridische deel – in hoeverre een levenslange rijontzegging juridisch houdbaar zou zijn, bijvoorbeeld op grond van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens. Dat betekent dat je bijvoorbeeld moet denken aan de benodigde proportionaliteit van een maatregel. Naast juridische mogelijkheden om een levenslange ontzegging van de rijbevoegdheid op te leggen, is de vraag relevant in hoeverre in de praktijk gebruikgemaakt zou worden van een dergelijke mogelijkheid. Het gaat momenteel al om forse maximumtermijnen. De maximale gevangenisstraf en de duur van de rijontzegging kunnen samen oplopen, als je het bij elkaar beziet, tot negentien jaar; dat is enorm. Het is dan ook de verwachting dat een levenslange rijontzegging daarmee vrijwel nooit geëist of opgelegd zou worden. Daarmee zou het opnemen van een levenslange ontzegging van de rijbevoegdheid in de Wegenverkeerswet naar verwachting enkel een symbolische waarde hebben en in de praktijk geen effect hebben. In de aankomende evaluatie van de Wet aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten wil ik bekijken of een verhoging van de huidige maximale termijn voor rijontzegging wenselijk is. Dat kun je doen met alle ketenpartners, bijvoorbeeld in de strafrechtketen. Je kunt aan hen voorleggen of wat we ons soms allemaal wel zouden kunnen voorstellen, ook effect heeft. Mijn collega van Infrastructuur en Waterstaat zal mede namens mij

na het zomerreces een Kamerbrief sturen waarin deze motie zal worden behandeld in het bredere kader van roekeloos rijgedrag. De heer Koerhuis stelde ook een vraag over een minimale rijontzegging. Ook hier: ik begrijp de behoefte zeer, maar we hebben goede redenen voor het wettelijk systeem van maximumstraffen, en dus geen minimumstraffen, dat we in Nederland hebben. Dit zou onder een minimumstraf vallen en daar doen wij in Nederland niet aan. Dat heeft vooral te maken met het feit dat we rechters de vrijheid geven – of beter gezegd laten, want ze hebben die vrijheid al – om in elk individueel te bepalen wat een passende straf is. Wij geven wel kaders. Ik weet dat niet alle partijen het daarmee eens zijn, maar tot nu toe hebben we afgesproken dat we niet aan minimumstraffen doen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, mevrouw Yeşilgöz: dit roept wel een reactie van de heer Koerhuis op.

De heer Koerhuis (VVD):

We hebben in de Kamer uitvoerig gedebatteerd over wel of geen levenslange rijontzegging. Het was een goed debat. In een motie hebben wij uitgesproken dat wij dat wel willen. Ik hoor de mitsen en maren van de Minister. Die zijn hier ook besproken. We hebben gezegd dat we het willen, maar dat we de uitvoering in ieder geval nog wel bij de Minister laten, omdat er een hoop mitsen en maren aan zitten. De Minister kwam met heel terechte mitsen en maren, maar uiteindelijk moet het wel mogelijk zijn. De Minister maakte de kanttekening van de recidive. In het debat is het voorbeeld gewisseld van iemand die op een hulpverlener was ingereeden, vijf jaar rijontzegging kreeg en daarna weer op een hulpverlener is ingereeden. Diegene had eigenlijk gewoon nooit meer de weg op gemogen. Ik wil de Minister graag aanmoedigen om die levenslange rijontzegging toch mogelijk te maken in de wet. Ik zie de bredere brief graag tegemoet.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Als ik mij niet vergis, vraagt de motie niet om het in te voeren, maar om de juridische mogelijkheden te schetsen. Dat was de weergave van mijn kant. Sowieso zullen we zoals gezegd na de zomer ingaan op de uitvoering van die motie. Zoals gezegd voel ik enorm mee. Ik heb zelf ook nabestaanden bezocht van slachtoffers die door toedoen van dit soort mensen zijn overleden. Ik voel hier heel veel voor en ik begrijp het heel goed, maar als in de praktijk van de strafrechtketen blijkt dat het niet het beoogde effect heeft ... Rijontzegging betekent niet dat zo iemand vervolgens niet gaat rijden. We zijn met z'n allen op zoek naar het meest effectieve middel om ervoor te zorgen dat dit soort mensen voor anderen geen gevaar vormen op de weg. Daar gaat het over. De motie vraagt naar de juridische mogelijkheden. We zullen die goed op papier zetten, maar het heeft dus nogal wat haken en ogen. Ik denk dat we na de zomer, wanneer die brief uit is, zeker nog langer stil moeten staan bij de vraag of je hiermee het gewenste effect bereikt.

De voorzitter:

Ik heb niet gedeeld hoeveel interrupties u heeft, meneer Koerhuis, maar laten we uitgaan van twee keer twee. Als u uw interruptie wilt vervolgen, is dit het moment. Anders vraag ik de Minister om verder te gaan met de beantwoording.

De heer Koerhuis (VVD):

Heel kort dan. Ik kijk heel erg uit naar die brief. Er is geen silver bullet. Dit is onderdeel van de oplossing. In de Kamer hebben we het ook gehad over een monitoringskastje, dat als een soort rijslot werkt, en over een

alcoholslot en dat soort zaken. Het is onderdeel van de oplossing, dat hebben we al meegenomen als Kamer. Maar ik ga mijn aanmoediging niet herhalen.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Helder.

De voorzitter:

Ik vraag de Minister om verder te gaan met de beantwoording.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

De heer Koerhuis zegt terecht – dat zat ook in mijn inleidende tekst – dat we heel veel zaken aan het opzetten en aan het intensiveren zijn. We maken geld vrij, er komt nieuwe wetgeving over alcoholgebruik in het verkeer en noem maar op. Je zult alles op alles moeten blijven zetten om ervoor te zorgen dat het verkeer zo veilig mogelijk blijft en dat degenen die daaraan lak hebben, hard worden aangepakt. Dat deel ik dus volledig. Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik kan toezeggen dat het fietstype wordt geregistreerd bij ongevallen. Ik snap de behoefte aan deze informatie, ook gezien het toenemende aantal fietsongevallen en de noodzaak om daarop een goede aanpak te kunnen maken. Als ik mij niet vergis, was de specifieke vraag of de politie dat kan registreren. Althans, zo hebben wij de vraag begrepen. Laat ik uitleggen wat er ingewikkeld aan is als de politie dat doet. Eigenlijk is het niet mogelijk om ongevallen te registreren aan de hand van een specifiek fietstype. Dat er heeft onder andere mee te maken dat de ICT-systemen van de politie dan volledig moeten worden gewijzigd of aangepast. Daarvoor is op dit moment, zoals mevrouw Van Ginneken weet, niet voldoende capaciteit beschikbaar. Het zal ook iets vragen van de agenten. Bij elke registratie moeten ze dan een extra handeling verrichten. Ze moeten het type immers nagaan. Daarnaast is uit het onderzoek van VeiligheidNL van april, waarin deze fietsongevallen zijn onderzocht, gebleken dat een groot deel van de fietsongevallen enkelvoudige fietsongevallen zijn, waarbij de politie niet altijd, of vaak niet, ter plaatse komt. De politie is dus niet degene die bij al die ongevallen aanwezig is. Registratie door de politie zou daarmee dan ook een vertekend beeld geven. Ik heb vanuit mijn domein de vraag beantwoord waarom het voor de politie op dit moment niet haalbaar is en waarom het, zodra het wel haalbaar is, geen evenredig beeld oplevert.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De uitleg van de Minister waarom de politie het niet op een sluitende manier kan doen, volg ik. Maar heb ik goed begrepen dat dit een deel van het antwoord is? De Minister gaf aan: vanuit mijn perspectief kan ik dit erover zeggen. Gaat de Minister van lenW er nog op in?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Ik maakte de fout door non-verbaal te communiceren met mevrouw Van Ginneken. Ik begon met «ik heb het geïnterpreteerd als politie». Vervolgens nam ze een houding aan van «mwah» en dacht ik: ik moet het nuanceren. Ik begrijp inmiddels dat Minister Harbers er ook nog op in zal gaan, maar we hebben het opgevat als een vraag aan mijn adres en dus heb ik geantwoord vanuit het perspectief van de politie.

De voorzitter:

Ik zie dat dit non-verbaal tot tevredenheid leidt. Gaat u verder.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Dan kom ik bij mevrouw Kröger, die zei dat de pakkans voor rijden onder invloed klein is, dat de politie geen controles meer uitvoert en de boete laag is. Waarom moet je niet bijvoorbeeld direct je rijbewijs inleveren,

zoals in Duitsland, vroeg ze. Het handhaven van het verbod op rijden onder invloed van alcohol is en blijft een van de topprioriteiten van de politie in de verkeershandhaving en is ook door het Openbaar Ministerie en de politie als zodanig benoemd in de Leidraad voor de verkeershandhaving. Dat is ook terug te zien aan het aantal processen-verbaal voor rijden onder invloed, dat de laatste jaren toeneemt: van ruim 28.000 in 2018 naar ruim 43.000 in 2022. Het grootste deel van de stijging wordt veroorzaakt door de aanpak van rijden onder invloed van drugs. Maar ook in het aantal processen-verbaal voor rijden onder invloed van alcohol is een forse stijging te zien: van 22.000 naar 25.000. De controle is dus heel groot en het heeft prioriteit. Ik weet niet of het heel erg bijdraagt om te zeggen dat de pakkans heel klein is, juist als het topprioriteit heeft en je ook ziet dat de aantallen enorm stijgen. Ik ben het dus niet eens met de insteek van de vraag, maar ik geef natuurlijk wel heel graag antwoord.

De voorzitter:

Uw antwoord roept wel een vraag op bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is de Minister nog bezig met haar antwoord, dus wacht ik even af wat ze verder gaat zeggen.

De voorzitter:

Dan houden we dat tegoed.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius:**

Wat ik er inderdaad nog aan wilde toevoegen, is dat de politie de laatste jaren minder inzet op grote alcoholcontroles, want daar ging de vraag volgens mij ook over. Daar hebben wij het eerder over gehad. Dan gaat het over die fuiken die wij ons allemaal wel herinneren. Iedereen die autorijdt heeft dat weleens meegemaakt, denk ik. Dat wordt minder gedaan omdat het niet meer zo effectief is. Dat heeft te maken met bijvoorbeeld ons gebruik van sociale media. Het gaat heel snel rond als er een grote controle gaande is, waardoor zo'n controle niet meer de effectiviteit heeft die hij vroeger had. In plaats daarvan wordt er veel meer nadruk gelegd op flexibele controles, waarbij je veel sneller kunt schakelen, dat wil zeggen als politie en niet als weggebruiker. De politie maakt daarbij gebruik van informatie over bijvoorbeeld grootschalige samenkomsten, feesten en evenementen en houdt dan heel gericht flexibele verkeerscontroles. Voor ons zijn ze misschien minder zichtbaar, maar de pakkans blijft even groot of neemt toe. Nu ben ik wel klaar.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is dit precies waar mijn vraag over ging. We zien dat er 76 tot 140 doden per jaar zijn die gerelateerd kunnen worden aan rijden onder invloed. Ik hoor de Minister zeggen dat er heel veel staandehoudingen zijn, maar hoeveel controles zijn er nou nog? Moeten we dat aantal niet opvoeren om het aantal verkeersdoden als gevolg van rijden onder invloed terug te dringen? Ik hoor de Minister zeggen dat grote controles niet effectief zijn en dat het meer gericht wordt gedaan. Maar doen we dan ook zo veel gerichte controles dat we dat aantal gaan terugdringen?

Minister **Yeşilgöz-Zegerius:**

Het aantal controles wordt niet geregistreerd, maar wel het aantal processen-verbaal, en dat is dus enorm gestegen. Dat is het getal dat ik voor mevrouw Kröger heb: van 28.000 naar 43.000. Daar zit die stijging in.

Dat zijn wel hele concrete zaken met een proces-verbaal voor rijden onder invloed van drugs of alcohol. We volgen dus die stijging. Het gaat niet om het aantal controles, maar om het aantal mensen dat je eruit haalt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is natuurlijk een beetje gek. Het kan ook zijn dat er zo veel meer mensen onder invloed aan het verkeer deelnemen, dat daarom het aantal processen-verbaal is gestegen. Het gaat natuurlijk om hoeveel mensen we eruit filteren en dan is het wel degelijk relevant om te weten hoeveel controles er zijn. Om het aantal doden terug te dringen zou ik het van belang vinden om het volgende te weten. Wat is onze inzet? Oké, de Minister van JenV zegt dat grootschalige controles niet effectief zijn. Daar wil ik haar in volgen, maar dan wil ik wel dat die vervangen worden door effectieve gerichte controles en dat er wordt gerapporteerd hoeveel dat er zijn. Hoe ziet de inzet eruit?

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Als het aantal van 28.000 naar 43.000 processen-verbaal niets zegt, dan zegt het aantal controles ook niets. De aanname van mevrouw Kröger is: stel dat er meer mensen zijn die dronken aan het verkeer deelnemen, dan heb ik het aantal controles nodig om te weten of we effectief zijn. Nee, je hebt het aantal processen-verbaal nodig om te weten of het effectief is, en dat wordt geregistreerd. Ik denk dat wij het hier allemaal wel eens zijn dat alles wat aan deze kant gebeurt, het sluitstuk is. Als we zien dat meer mensen met drank op het verkeer ingaan, dan moeten we alles op alles zetten om het sluitstuk op orde te hebben, zoals alcoholsloten en controles, maar het gaat natuurlijk vooral over preventie, over het voorkomen dat dit gebeurt. Volgens mij moeten wij juist blij zijn met deze cijfers en deze inzet van politie en handhaving. IenW gaat volgens mij onderzoek doen naar rijden onder invloed. Het heeft dus ook aan die kant enorm de aandacht. Dat is ook om meer data te genereren. Aan de andere kant zijn we met z'n allen bezig met preventie. Dan is er nog het sluitstuk, het deel dat wij doen, waarbij de aantallen processen-verbaal stijgen.

De **voorzitter**:

Kort afrondend, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar die aantallen processen-verbaal zijn toch onderdeel van de staandehoudingen die de Minister eerder noemde? Dat is dus reactief: op het moment dat gezien wordt dat iemand onder invloed rijdt. Het gaat juist om de controles.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Nee hoor, dat zijn ook gerichte controles. Het zijn flexibele controles, gericht op alcohol. De vraag was onder andere, als ik mij niet vergis, of er nog steeds grootschalige controles waren, die fuiken. Die zijn er niet meer. Ze zijn niet effectief, dus vinden de controles veel flexibeler plaats. Dat dat effectief is, zie je volgens mij zeker ook – je kunt dat niet een-op-een zeggen – aan de stijging van het aantal processen-verbaal.

De **voorzitter**:

Dan heeft de heer Krul nog een vraag.

De heer **Krul** (CDA):

Ik volg dit interruptiedebatje met interesse. Zonder er een lesje statistiek van te maken: het aantal controles is natuurlijk wel belangrijk, want als je bij minder controles meer processen-verbaal uitschrijft, kun je daar wel degelijk een conclusie aan verbinden. De stelling van de Minister dat het alleen maar om processen-verbaal gaat, klopt statistisch niet helemaal.

Als blijkt dat je met minder controles meer processen-verbaal uitschrijft, dan is er wel degelijk een conclusie te trekken. Dat is hoe statistiek werkt.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Ik zei niet «minder controles», dat heb ik nergens gezegd.

De heer Krul (CDA):

De Minister zei dat we het niet registreren.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Ik heb gezegd: we registreren het aantal controles niet. De politie richt de handhaving in op basis van wat zij het meest effectief achten. Zo hoort het ook, wij moeten dat hier niet landelijk bepalen. De grootschalige controles die we voorheen kenden, zijn er niet meer. Ze zijn nu veel gericht en daarmee ook veel effectiever. Dat blijkt ook als ik naar de cijfers kijk. Maar het is niet zo dat er minder controles zijn. Ze worden alleen anders ingericht. Dat is wat ik in ieder geval bedoelde.

De heer Krul (CDA):

Dat begrijp ik. Ik hang daar ook geen oordeel aan, maar er valt wel degelijk iets te zeggen als het aantal controles in verhouding staat tot het aantal processen-verbaal. Op het moment dat je meer processen-verbaal uitschrijft en je geregistreerd hebt dat je dat met meer of minder controles hebt gedaan, dan kun je daar natuurlijk conclusies uit trekken. Alleen maar sturen op processen-verbaal lijkt mij statistisch gezien niet zuiver. Mevrouw Kröger vroeg naar wat er in Duitsland gebeurt. Daar heb ik geen antwoord op gehoord, maar dat vind ik wel interessant.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

We kunnen de politie altijd vragen of er voor hen een behapbare wijze is om de controles bij te houden. Voor de duidelijkheid: daar stuur ik niet op. Ik weet dat de heer Krul dat niet bedoelde, maar ik geef dat wel even aan, want ik maak vaker veiligheidsdebatten mee waarin we wel op zoek zijn naar hoe we daarop kunnen sturen. Ik neem daar dus even een voorschot op, gebaseerd op mijn ervaring van de afgelopen anderhalf jaar. Ik vul niet in hoe de politie of het OM dat moet doen. Ik denk dat de processen-verbaal wel een van de belangrijkste indicatoren zijn. Dat is ook de inzet en de prioriteit vanuit de politie en het OM. Het is heel terecht dat we hierop inzoomen. De heer Koerhuis schetste net het totaalplaatje. Alle zaken bij elkaar opgeteld, zoals de wetgeving over rijden onder invloed – ik noem het even de «alcoholwetgeving» – en de extra inzet van de politie en de boa's op verkeershandhaving, zorgen ervoor dat we het nog veiliger maken.

Voorzitter. Misschien mag ik meteen een bruggetje maken naar de vraag van de heer Koerhuis over de verkeershandhaving door boa's. De pilot is al uitgebreid en loopt momenteel ook in de gemeentes Breda, Harderwijk, Schouwen-Duiveland, Venlo en Zaanstad. Aan deze uitbreiding is ook het lopen door rood licht toegevoegd. Momenteel zit de pilot in de afrondende fase. De oplevering van de definitieve versie van het onderzoeksrapport zal naar verwachting begin juni zijn. Tijdens het bespreken van de conceptversie kwam een positief beeld naar voren. Het is wat mij betreft opportuun dat de overtredingen later dit jaar opgenomen worden in domeinlijst I van de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar. Dat betekent dat alle gemeenten vanaf dat moment buitengewoon opsporingsambtenaren kunnen inzetten voor de handhaving van deze overtredingen. In de tussenliggende periode kunnen de gemeenten die momenteel meedoen aan de pilot aan het Openbaar Ministerie vragen om de pilot te verlengen totdat de bevoegdheden definitief zijn opgenomen in de regeling. Voor een goede uitvoering van de nieuwe bevoegdheden zal zorgvuldig gekeken moeten worden naar de opleiding

en training van buitengewoon opsporingsambtenaren. Tegen de Kamerleden die dit interessant vinden, zeg ik: ik heb al een paar keer meegelopen en het is echt heel mooi om te zien hoe ze dat doen. Misschien zijn er Kamerleden die dit nog niet hebben gedaan. Mevrouw Kröger vroeg of we kunnen flitsen op 30 kilometerwegen en of boa's daarin een rol kunnen spelen. Door het OM worden flitspalen ingezet op de wegen waar de verkeersveiligheidsrisico's het grootst zijn. Dat zijn op dit moment de 50 kilometerwegen en de 80 kilometerwegen. Er kunnen door de lokale driehoek wel afspraken worden gemaakt over de handhaving door de politie op 30 kilometerwegen. Het Openbaar Ministerie kijkt of er wegen zijn waarop de snelheid verlaagd is naar 30 kilometer per uur, of waar dat nog gaat gebeuren, en waar de risico's voor de verkeersveiligheid dusdanig zijn dat de inzet van een al geplaatste flitspaal tijdelijk wellicht toch de beste oplossing blijft. Dat geldt dus op wegen waar de situatie veranderd is, maar waar al wel een flitspaal aanwezig was.

Het uitgangspunt van het Openbaar Ministerie is echter wel dat er sprake moet zijn van een geloofwaardige weginrichting die past bij de geldende maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Deze discussie heb ik nog niet zo lang geleden gehad met mevrouw Van Ginneken. In de basis zijn we het er allemaal over eens dat die wegen zo ingericht moeten zijn dat het daarbij past. Als dat niet het geval is, dan kun je dat niet altijd oplossen door flitspalen te plaatsen. Boa's kunnen niet worden ingezet voor de handhaving van de snelheid op 30 kilometerwegen, omdat dat niet past bij het vastgestelde inzetcriterium. Ze mogen alleen handhaven op ongemotoriseerd rijdend vervoer. Dat heeft natuurlijk te maken met hun opleiding, met de reden waarvoor zij er staan en met hun eigen veiligheid. Daar is heel zorgvuldig naar gekeken. Zij worden bijvoorbeeld ingezet voor fietsers en voetgangers, wat ook ongelofelijk belangrijk werk is.

Daarmee ben ik erdoorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Dat gaan we, met uw welnemen, Minister, voor het gemak even toetsen bij de Kamer, want dan zou de Kamercommissie u ook kunnen verexcuseren voor de tweede termijn. Zijn alle vragen beantwoord? Ik constateer dat dat nog niet zo lijkt te zijn. De heer Koerhuis, de heer Krul, meneer Madlener en mevrouw Kröger hebben nog een vraag. Ik ga bij meneer Madlener beginnen.

De heer Madlener (PVV):

Er zijn veel meer mensen gepakt met alcohol en/of drugs achter het stuur. Dat is een goede zaak. Ik neem inderdaad ook aan dat dit komt door meer inspanning van de politie en niet doordat Nederlanders ineens veel meer zijn gaan drinken. Prima dus. Maar nu gaat het mij om het volgende. Als je nu gepakt bent met alcohol, wat krijg je dan de tweede keer voor straf? We hebben het net gehad over progressief straffen. De eerste keer moet je je rot schrikken en misschien een flinke boete betalen, maar je moet het niet een tweede keer doen. Als je het tóch doet, moet de straf ook gigantisch zijn, denk ik. Dan moet je ook echt je rijbewijs voor een jaar verliezen. Dus als je nou voor de tweede keer gepakt wordt voor een alcohol- of drugsvergreep, wat is dan de straf? Hoeveel meer is het dan vergeleken bij de eerste keer?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Het zal natuurlijk altijd afhankelijk zijn van het individu en de casus. Dat is aan het Openbaar Ministerie en de rechter. Het hangt er ook van af hoe iemand in beeld is gekomen of gepakt is en wat er gebeurd is. Maar bij een tweede keer wordt vrijwel altijd een ontzegging van de rijbevoegdheid geëist. Of meestal, want dat is nog steeds niet aan mij maar

aan het Openbaar Ministerie en de rechter, zoals het hoort. Dan hangt het dus van de verdere omstandigheden af of daar andere straffen aan toegevoegd worden en noem maar op. Die opties zijn er, maar je kunt dat natuurlijk niet uittekenen, van: de eerste keer dát en de tweede keer per definitie dát. Dat is namelijk aan de rechter.

De heer **Madlener** (PVV):

Het is ook handig dat je als je gepakt wordt met alcohol op, al voorwaardelijk weet dat je je rijbewijs kwijt bent als je het binnen vijf jaar nog een keer doet. Dat helpt. Je moet het dus ook echt heel streng handhaven, en dat gebeurt kennelijk niet. Er wordt de eerste keer altijd een voorwaardelijke straf opgelegd, begrijp ik.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Dan lopen er twee dingen door elkaar. Als ik zeg dat ik niet voor het Openbaar Ministerie en de rechter kan invullen hoe zij de eerste keer en de tweede keer moeten handelen, kan de heer Madlener niet zeggen: dus je komt overal mee weg. Dat matcht niet; dat heeft vrij weinig met elkaar te maken. Het gaat erom dat er meestal sprake zal zijn van ontzegging van de rijbevoegdheid en dat je daarbij een hogere boete kunt krijgen. De rechter en het Openbaar Ministerie zullen altijd kijken wat er aan de hand is, wat er is gebeurd, wat het verhaal is en hoe wij straffen. Wij stellen hier met elkaar de kaders daarvoor, en die kaders zijn stevig. Dat heb ik zojuist ook aangegeven. Die zijn stevig, en daarbinnen zal het per zaak verschillen hoe men daarmee omgaat. Dat vullen wij hier natuurlijk niet in voor de rechter.

De **voorzitter**:

De heer Madlener, afrondend.

De heer **Madlener** (PVV):

Laat ik mijn laatste vraag dan herformuleren. Dit is wel vermoeiend. Is het mogelijk dat u als Minister een regel maakt: als je met alcohol of drugs achter het stuur gepakt wordt, krijg je altijd een voorwaardelijke rijontzegging als je het nog een keer doet binnen vijf jaar? Zoiets. Is dat mogelijk? Kunnen wij dat vragen als Kamer, en u als Minister? Kunnen wij dat in de wet zetten, zodat iedereen weet: als je een keer wordt gepakt, heb je een probleem, en als je twee keer wordt gepakt, heb je een heel groot probleem? Dan doe je het dus niet meer.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Het is juridisch mogelijk. Of het wenselijk is, hoe het samenhangt, of het wat toevoegt aan de strafrechtketen en of je het daarom moet willen, en of het proportioneel is, zijn allemaal zaken die niet alleen ik maar ook de Kamer altijd afweegt. En dan kom je weer uit aan het begin van ons gesprek. Dat hoort in die samenhang.

De **voorzitter**:

Volgens mij heeft de heer Madlener zijn antwoord. Ik ga naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Over alcohol zal ik in tweede termijn nog iets vragen, omdat ik het toch een moeizaam verhaal vind en ...

De **voorzitter**:

Ik onderbreek u even. U heeft dat gemist bij de aanvang van dit commissiedebat, maar deze Minister is bij de tweede termijn niet aanwezig, als u dat toelaat. Dus misschien kunt u deze interruptie daarvoor benutten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Die wou ik ook al benutten voor de 30 kilometer. Wat ik moeizaam vind, is dat we eigenlijk ...

De **voorzitter**:

Dan doet u twee korte, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja. Handhaving is zo cruciaal. Eigenlijk wordt er gezegd: die 30 kilometer per uur gaan we niet handhaven. Daarvoor worden een aantal redenen genoemd. En we zijn minder gaan handhaven op alcohol. De Minister zegt dat dat niet zo is, omdat er meer processen-verbaal zijn uitgeschreven, maar we zijn minder gaan handhaven. Ik wil heel graag de bevestiging van de Minister dat er net zo veel of meer is gehandhaafd, want het aantal verkeersdoden ... Er wordt meer gedronken in het verkeer, en onderzoek laat zien dat minder handhaving leidt tot meer alcoholgebruik in het verkeer. Mensen denken dat ze toch niet gepakt worden. Kom dan dus met de cijfers waaruit blijkt dat er net zo veel of meer gehandhaafd wordt.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

We zijn niet minder gaan handhaven, we zijn anders gaan handhaven. Daar kan mevrouw Kröger alles van vinden. Ze kan het goed vinden of niet goed vinden, maar ik geloof dat ik in mijn hele betoog van inleiding tot nu met cijfers onderbouw dat het met extra middelen, extra inzet, prioriteit en slimmer handhaven niet minder zijn gaan doen, maar dat we het anders zijn gaan doen. Als het gaat over 30 kilometerzones, zeg ik helemaal niet dat er niet gehandhaafd wordt. Integendeel, maar het gaat om de weginrichting. Dat is een discussie die we vaker hebben gevoerd. Daar begint het mee. Dat is een verantwoordelijkheid van de lokale overheid. Op het moment dat daar alles aan gedaan is en je merkt dat er meer nodig is, dan zal dat vanuit het Openbaar Ministerie worden gedaan. We hebben met elkaar afgesproken dat het niet effectief is om overall flitspalen neer te zetten als de weginrichting niet past bij 30 kilometer per uur. Dat vind ik zelf een heel belangrijke en daar houd ik ook aan vast. Als je echt slachtoffers wilt voorkomen, is er een verantwoordelijkheid om de weg zo in te richten dat het past bij 30 kilometer per uur. Het gaat er dus continu over wat het meest effectieve is wat je doet. Volgens mij zijn we daarnaar op zoek. Dat proberen we hier neer te leggen. Ik vind het inderdaad ingewikkeld als ik de aanpak met cijfers onderbouw en vervolgens de samenvatting is dat er niet wordt gehandhaafd. Het tegendeel is waar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er is voor gekozen om grootschalige controles te stoppen. Er is een andere aanpak. Mijn vraag is dan of de Minister met cijfers kan onderbouwen wat de pakkans is. Dan is het niet goed genoeg om te zeggen dat er meer processen-verbaal zijn uitgeschreven. Is de pakkans net zo groot als bij de grootschalige controles, of is deze verbeterd? Met het aantal doden door alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, zou ik zeggen dat je de pakkans wilt vergroten. Dat zou ik graag door de Minister onderbouwd zien met cijfers. Ik begrijp dat ze dat niet staande het debat kan doen, maar ik neem aan dat ze dat het wel inzichtelijk kan maken.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:

Volgens mij heb ik al toegezegd om bij de politie te vragen of men iets kan zeggen over het aantal controles en over het aantal inzet. Ik zal zeker aangeven dat het wenselijk is om dat te vermelden in de halfjaarrapportage, in het bericht van de politie voor de zomer, of in deze commissie. De pakkans is niet te berekenen. Als ik vervolgens het stijgende aantal gepakten geef, zegt mevrouw Kröger dat ze dat niet relevant vindt. Dat is

wel ingewikkeld, maar dat maakt niet uit. Ik zal bij de politie opvragen of er meer cijfers zijn over bijvoorbeeld het aantal controles. Volgens mij zegt de effectiviteit van controles veel meer dan het aantal, maar ik zal kijken wat de politie nog aan data heeft. Ik zorg er ook voor dat het bij deze commissie komt en bij het commissiedebat over de politie van Justitie en Veiligheid. Dan kunnen de Kamerleden kiezen waar ze het willen laten terugkomen.

De voorzitter:

Kunt u daar iets van een tijdsplanning aan koppelen?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Ik zal sowieso de uitvraag nu doen. Binnen drie weken komt de nieuwe halfjaarrapportage van de politie. Ik zal proberen om het daarin te laten zetten. Als het antwoord van de politie wat langer op zich laat wachten, wordt het in het volgende halfjaarbericht en dat is na de zomer.

De voorzitter:

Dan leggen we dat vast. Mevrouw Kröger, ik kijk nog even speciaal naar u, want u was iets later. Bent u door uw vragen voor de Minister van Justitie en Veiligheid heen? Dank u wel. Dan had ik volgens mij nog de heer Krul en de heer Koerhuis. We beginnen bij de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Ik blijf het een wonderlijk punt vinden over de effectiviteit en de efficiëntie van die controles. Het mag eigenlijk niet, maar ik had het net fluisterend over een voorbeeld. Ik kan naar de supermarkt gaan om krasloten te kopen en dan kijken hoeveel geld ik daarmee win, op welk moment van de dag ik ga. Ik kan allerlei slimme dingen bedenken, waarvan ik denk dat het mijn kansen vergroot, maar als ik er niet bij vertel hoe vaak ik krasloten koop, dan kan ik toch nooit de effectiviteit berekenen? Of ik 900 keer of 500 keer zo'n lot koop, is dat toch wel degelijk heel relevante informatie als ik de kans wil berekenen dat ik iets win? Het CDA is absoluut tegen krasloten, het is maar een voorbeeld. Maar goed, ik gebruik mijn vraag eigenlijk voor iets anders, wat ook in het verlegde ligt van het verhaal van mevrouw Kröger. Dat gaat over Duitsland. Die vraag is volgens mij twee keer gesteld. Waarom doen we niet wat zij doen? Weten we ook waarom zij doen wat ze doen?

De voorzitter:

De Minister. U hoeft geen antwoord te geven op de vraag of krasloten effectief zijn. Laat dat vooral bij de heer Krul.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Nee, maar ik ga daar wel op in, want de heer Krul bedoelt het ongetwijfeld niet zo, maar datagedreven handhaven door de politie, wat in Nederland op zeer hoog niveau gebeurt, zou ik niet willen vergelijken met willekeurig krasloten kopen en gokken wanneer je beethebt. Het voorbeeld vond ik om verschillende redenen, zowel politiek als inhoudelijk, niet het meest handige. Ik heb in ieder geval toegezegd om te kijken of we bij de politie meer informatie kunnen halen over het aantal controles. Dat is volgens mij waar de heer Krul ook naar op zoek was.

Dan wilde hij graag terug naar het niet direct inleveren van je rijbewijs zoals in Duitsland. Ik betrek dit aspect overigens graag bij de gesprekken die we hierover gaan hebben, omdat wij bezig zijn met een beter en steviger plan voor het handhaven. Naast de controles komen we ook met wetgeving. Er komt strakkere handhaving voor wat betreft het promillage dat iemand mag hebben. Wij zijn dus juist bezig met het inrichten van stevigere wetgeving. Die wetgeving is al in consultatie geweest en gaat voor de zomer naar de Raad van State. Dat zal dus in de komende tijd

komen. Ik zeg het volgende richting de heer Krul. Zijn vraag, en de vraag van mevrouw Kröger, ging over het volgende. Wat ik graag wil doen, is dat we bij het aanbieden van die wet ook ingaan op het verschil met bijvoorbeeld Duitsland en waarom we denken dat dit wel of niet effectiever is. Dan kunnen we het ook bij die behandeling betrekken. Misschien is dat dan ook de meest effectieve en inhoudelijke manier. Dat neem ik graag mee. Het gaat dus voor de zomer naar de Raad van State. Dat zal dan hopelijk dit najaar – het zal in ieder geval niet aan ons liggen – richting de Kamer gaan. Daar voeg ik Duitsland aan toe.

De voorzitter:

Daarmee is uw vraag over Duitsland volgens mij beantwoord.

De heer Krul (CDA):

Is dat dan de wet-Mulder?

De voorzitter:

Welke wet is dit?

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Het wetsvoorstel rijden onder invloed.

De voorzitter:

Het wetsvoorstel rijden onder invloed. Dat komt dus nog naar de Kamer? Ja, die zit nu in consultatie, precies.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Ja, zeker. Die gaat dus voor de zomer naar de Raad van State. Het is een aanpassing van de Wegenverkeerswet. We zorgen ervoor dat we de hele context daarbij schetsen, zodat de verwarring die zou kunnen ontstaan dan ook weggenomen wordt.

De voorzitter:

U wordt op uw wenken bediend, meneer Krul. Meneer Koerhuis, u had nog een aantal openstaande vragen.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Sorry dat ik u onderbreek. Daar zit dus die strengere aanpak in. Dat is wat er naar de Kamer komt. Daarom betrek ik 'm, in die context, bij al deze vragen. Ik begrijp dat het niet helemaal op het netvlies stond dat er een dergelijke wet aankwam, maar daar wordt het bij betrokken.

De voorzitter:

De heer Koerhuis, u had wellicht nog een aantal openstaande vragen.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja. Een van de twee openstaande vragen was de volgende. O, nu wordt er een interruptie genoteerd. In het mondelinge vragenuur had de Minister van Infrastructuur toegezegd dat de wetgeving voor onder andere het alcoholslot voor het einde van het tweede kwartaal naar de Kamer zou komen. Waarschijnlijk heb ik daar nu het antwoord op gekregen. Ik had ook nog een openstaande vraag, namelijk: wanneer komt de wetgeving voor het monitoringskastje naar de Kamer?

De voorzitter:

Ik hoor net dat die in de beantwoording zit van de Minister van IenW.

Minister Yeşilgöz-Zegerius:

Ja. We zijn met zoveel strakke wetgeving bezig. Het komt, maar dat zijn echt andere trajecten. Die komen via de Minister van IenW langs.

De voorzitter:

Kan ik dan met uw welnemen de eerste termijn van de Minister van JenV afronden? Ik dank de Minister voor haar inbreng en excuseer haar voor het resterende deel van het debat. Dank voor uw aanwezigheid namens de commissie. We gaan over tot de beantwoording van de vragen in de eerste termijn van de kant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Meneer Harbers, het woord is aan u.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik zal een aantal inleidende woorden zeggen. Daarna ga ik in op het SPV, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid; daar waren een paar vragen over. Dan ga ik in op fietsveiligheid, N-wegen en infrastructuur, en gedrag. Zo heb ik het maar even genoemd; daar valt heel veel onder. Ik ga ook in op verzorgingsplaatsen. Daarna beantwoord ik een paar overige vragen.

Allereerst mijn excuses aan mevrouw Van der Graaf. In de verzamelbrief stond per ongeluk «de motie-De Graaf», waar dat de motie-Van der Graaf had moeten zijn. Dan hebben we ook het juiste Kamerlid erbij. Excuses voor deze slordigheid. Door een aantal leden is al gezegd dat er vorig jaar 737 verkeersdoden te betreuren waren; we hebben het daar recent ook over gehad in het mondelinge vragenuur. Een van de leden zei: dat maakt het altijd een zwaar debat, zeker omdat het een forse stijging was ten opzichte van 2021. Achter die cijfers gaan vaders, moeders, vrienden, vriendinnen, naasten en dierbaren schuil, en ook de opdracht om hard verder te werken aan verkeersveiligheid en het bevorderen daarvan. Zoals eerder aangegeven, volgt de nadere duiding aan het eind van dit jaar in de SWOV-publicatie de Staat van de Verkeersveiligheid. Daarmee hebben we ook nadere duiding over voertuigtypen, soorten wegen en kenmerken van verkeersdeelnemers. Die informatie helpt ons om gerichtere maatregelen te nemen om het verkeer veilig te maken.

Ik heb enkele maanden geleden al aangegeven dat ik, samen met medeoverheden en maatschappelijke partijen, bezig ben om een aanvullend pakket aan maatregelen te gaan opstellen om het aantal verkeersslachtoffers fors verder te verminderen, om die trend te keren. Ik gaf toen al aan dat we in de categorie gaan komen van moeilijkere en ingewikkeldere maatregelen om de doelstellingen, namelijk halvering van verkeersslachtoffers in 2030 en nul verkeersslachtoffers in 2050, te behalen. Zoals eerder aangegeven aan de Kamer, bericht ik u voor het commissiedebat Verkeersveiligheid in het najaar over de voortgang. Ik verwacht dat dit traject volgend jaar voltooid zal zijn.

Dat is ook het antwoord op de vraag van de heer Krul. Hij vroeg hoe het staat met de uitvoering van de motie-Geurts op dit gebied. Mevrouw Van Ginneken voegde daar de oproep aan toe om nog een tussendoel te stellen voor 2026. Ik haalde niet uit de vraag of dat specifiek voor fietsers was bedoeld of in zijn algemeenheid. Neem wel in overweging – hier ga ik straks ook verder op in – dat er al heel veel dingen worden gedaan: kenmerken voor een nieuwe gebiedsontsluitingsweg van 30 kilometer per uur, de tranches die we, met de medeoverheden, aan het besteden zijn aan allerlei verkeersveiligheidsmaatregelen en vele campagnes. Daar zal ik straks ook nog wat verder op ingaan. Die blijven we ook allemaal gewoon doen. Ik moet wel heel eerlijk zeggen dat ik niet denk dat het stellen van nog een tussendoel in 2026 ons heel veel verder gaat helpen. We moeten onze energie vooral richten op omvangrijke pakketmaatregelen die ons helpen om ons doel voor 2030 echt te gaan behalen. Zoals gezegd weet ik niet precies of het alleen over fietsers ging.

Dit brengt me bij de vele vragen die gesteld zijn over fietsveiligheid. Ik heb de vragen van mevrouw Van der Graaf bovenop liggen. Omdat dit vragen zijn die ook door anderen zijn gesteld, begin ik hier toch mee, ook al is ze nu niet meer bij het debat aanwezig. Haar eerste vraag was hoe ik sta tegenover extra maatregelen zoals gescheiden rijbanen en andere

maatregelen. Dat zijn hele verstandige maatregelen. Dat is ook het type maatregelen dat via die investeringsimpuls uit die 500 miljoen euro aangevraagd kan worden door medeoverheden, waar we dan aan bijbetalen. Tijdens de tweede tranche zijn er 66 aanvragen toegekend aan medeoverheden ten behoeve van vrijliggende bromfiets- of fietspaden. Dit komt neer op zo'n 70 kilometer extra vrijliggend fietspad. Ook tijdens de derde tranche van de impuls verwachten we weer veel aanvragen op dit gebied.

Mevrouw Van der Graaf vroeg mij ook om bij de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening onder de aandacht te brengen dat de openbare ruimte nog veel meer rekening moet houden met oudere, meestal fietsende of wandelende, verkeersdeelnemers. Dat zal ik zeker doen. Daarnaast faciliteren we ook wegbeheerders op alle mogelijke manieren om aandacht te hebben voor verkeersveiligheid van ouderen in de openbare ruimte. In het handboek verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom is nu nadrukkelijk ook informatie opgenomen over seniorvriendelijk wegontwerp.

Mevrouw van der Graaf vroeg ook om hier aandacht voor te hebben bij de nieuwe tranches van die 500 miljoen SPV-gelden. We zetten daarop in en we bespreken dat ook expliciet met de medeoverheden. Daarbij breng ik wel in herinnering dat er altijd een risicoanalyse moet zijn bij die medeoverheden, zodat we ook daadwerkelijk weten dat het probleem dan goed wordt aangepakt. Dat dwingt de medeoverheden ook om daar goed over na te denken. Dit is tegelijkertijd ook de wijze waarop wij de gemeenten niet alleen financieel ondersteunen. We ondersteunen ze ook bij het indienen van aanvragen hiervoor. We proberen ze zo soepel mogelijk door de papierwinkel die hierbij hoort, zeker voor gemeenten, te loodsen. Dit doen we ook om het zo makkelijk mogelijk te maken om bij de voor hen gereserveerde gelden uit die 500 miljoen te komen. Ik zie daar ook een rol weggelegd voor de provincies. Heel veel provincies stellen hun capaciteit ook beschikbaar om het gemeenten in hun provincie makkelijker te maken, al dan niet in samenwerking met de provincie, om die gelden effectief te besteden.

Mevrouw Van der Graaf, de heer Koerhuis en anderen vroegen aandacht voor enkelvoudige fietsongevallen onder ouderen. We weten dat deze helaas een fors aandeel hebben in de cijfers van verkeersslachtoffers. Dit doen we onder andere door in te zetten op het dragen van een helm, het aanbieden van trainingen en het beter laten herkennen van elektrische fietsers. We zetten daar ook fors op in. We geven hier prioriteit aan in de uitwerking van het meerjarenplan fietsveiligheid. We zijn daarnaast gestart met het ontwikkelen van een strategie gericht op hoe we het vrijwillig gebruik van de fietshelmen op een effectieve manier kunnen promoten. Effectief bedoel ik in de zin dat de boodschap ook overkomt. We zien dit de afgelopen jaren gelukkig wel, maar dit kan wel een impuls krijgen. Die strategie is dit najaar klaar. Zoals u weet, zijn er verschillende trainingen voor ouderen beschikbaar van onder andere de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. We hebben ook het programma Doortrappen, dat we met gemeenten draaien. Hier doen inmiddels tussen de 200 en 300 gemeenten aan mee.

In dat programma is ook stimulering van het fietshelmgebruik opgenomen. Dat was de vraag van de heer Koerhuis. In het programma wordt ook echt op een hele inzichtelijke manier aangegeven hoeveel baat je erbij kunt hebben om die helm toch maar op te zetten. Dat vindt ook wel weerklank.

Er zit natuurlijk een ingewikkelder vraagstuk achter, namelijk de sociale norm die ook een rol speelt bij het al dan niet gebruiken van de fietshelm. Mevrouw Van der Graaf wees daarop, maar we weten ook uit recent kwalitatief onderzoek dat die sociale norm een grote rol speelt. Dat is nou precies de input die we gebruiken bij het opstellen van een geloofwaardige strategie, waardoor we ook echt inzichtelijk kunnen maken hoe

ontzettend veel letsel je kunt voorkomen. We koppelen dat ook aan het verantwoordelijkheidsgevoel voor dierbaren. Die suggestie van mevrouw Van der Graaf nemen we over bij het opstellen van die strategie.

De heer Koerhuis vroeg of we, gelet op het hoge aantal ongelukken met e-bikes, een verkeerscampagne kunnen starten of verkeerscursussen kunnen aanbieden. Deze vraag heb ik eigenlijk net al beantwoord, want die elementen zitten in de programma's die we al doen en komen ook in het meerjarenprogramma fietsveiligheid.

Dan een interessant punt dat mevrouw Van der Graaf aan de orde stelde, namelijk dat fietshelmen er ook beter uit moeten zien dan nu en comfortabeler moeten zijn dan men vermoedt. We weten dat daar mogelijk een aangrijpingspunt zit. Twee maanden geleden, in april, was er een conferentie georganiseerd door een verzekeraar die met allerlei partijen keek hoe we daar meer aandacht voor kunnen hebben. Daar is bijvoorbeeld ook met de fietsindustrie gesproken over een consumentvriendelijke doorontwikkeling van de fietshelm. Weet dus dat er ook op dat gebied al initiatieven lopen.

Dan de hamvraag van de heer Koerhuis, namelijk hoe ik aankijk tegen het verplichten van de fietshelm als stimuleren ervan onvoldoende lukt. Ik probeer echt heel nadrukkelijk in te zetten op stimulering, ook op geloofwaardige stimulering. We zullen vanzelfsprekend kijken hoe dat in de praktijk werkt. We weten uit andere landen waar het gebruik nog altijd vrijwillig is, dat er ook nog wel wat tijd overheen gaat. Maar één ding weten we wel, namelijk dat te snel verplichten van die fietshelm mogelijk leidt tot minder fietsgebruik en een averechts effect kan hebben op andere maatschappelijke doelstellingen, zoals bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid. Om die reden zien we dat ook veel belangenorganisaties wél voor het simuleren van het vrijwillige gebruik zijn, maar niet direct voor een helmplicht. Dat gebruiken we dus ook in de opzet van onze aanstaande strategie. Maar het promoten ervan kan het fietshelmgebruik uiteindelijk sterk vergroten. We weten ook dat de ANWB-fietshelmcampagne die in april gevoerd werd, geleid heeft tot een aanzienlijke stijging in de verkoopcijfers van fietshelmen.

Dan het rijexamen. De heer Koerhuis vroeg of we hogere eisen kunnen stellen aan het rijexamen voor de auto, zodat daarin ook aandacht is voor andere verkeersdeelnemers, zoals mensen op een e-bike. We hebben het even nagevraagd bij het CBR. Dat zegt dat dit onderdeel inmiddels ruim voldoende wordt afgedekt in de huidige examens, want in die examens is expliciet aandacht voor de omgang met andere verkeersdeelnemers. De examenroutes worden zo ontworpen dat er ook weggedeeltes bij zitten waar heel veel andere vervoerssoorten voorkomen, zoals fietsen, elektrische fietsen, brommers, scooters et cetera, zodat bij de beoordeling goed kan worden meegenomen hoe kandidaten daarmee omgaan: of ze daar aandacht voor hebben bij het inhalen, of ze voldoende afstand houden en snelheid matigen en hoe ze daarop anticiperen. Volgens het CBR is daar dus geen aanvullende inzet op nodig.

Dan vroeg de heer Krul wat de stand van zaken is met betrekking tot de motie over lokale verboden voor fatbikes. Hij weet wat ik ga antwoorden, namelijk dat die motie is verworpen.

De heer **Krul** (CDA):

Het was een poging waard.

Minister **Harbers**:

Fatbikes zijn juridisch gezien nog altijd fietsen met een trapondersteuning tot maximaal 25 kilometer per uur, dus als ze bij hogere snelheden ondersteuning bieden, dan wel opgevoerd zijn of een continue aandrijving hebben, dan zijn ze verboden, tenzij ze door de RDW zijn goedgekeurd, maar dan heten ze snorfietzen. Er kan dus wel op gehandhaafd worden.

Dan ben ik toch terug bij de heer Koerhuis. Hij stelde: we hebben een minimumleeftijd en een rijbewijs voor bevoegde snorfietzen; waarom hebben we die niet voor elektrische fietsen? Het antwoord daarop is dat de elektrische fiets uiteindelijk qua massa, gemiddelde snelheid en rijtaak, maar vooral vanwege het feit dat je actief moet trappen, dicht bij een fiets ligt dan bij een snorfiets. Een rijbewijsverplichting en een minimumleeftijd kunnen ertoe leiden dat we ook de mobiliteit van kinderen en jongeren onnodig belemmeren. Zoals gezegd heeft dat weer een negatieve invloed op onze andere maatschappelijke doelstellingen. Gelet op de kenmerken van de elektrische fiets, acht ik die rijbewijsverplichting en minimumleeftijd niet proportioneel.

De vraag waarom we geen medische keuring hanteren bij het gebruik van elektrische fietsen – we hebben die voor ouderen wel voor het rijbewijs – vind ik wel in hetzelfde stramien liggen. Ik wil geen strengere eisen stellen aan weggebruikers dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Nieuwe maatregelen moeten effectief zijn en niet gepaard gaan met een onevenredige lastenverzwaring voor de burger. Ondanks de risico's, maar die kun je ook afdekken met een helmplicht en de cursussen die we daarvoor hebben, zoals Doortrappen en Valpreventie, is het nog altijd zo dat het besturen van een fiets andere en lichtere eisen aan de gebruiker stelt dan het besturen van een gemotoriseerd voertuig zoals een auto. Dus zo'n rijbewijskeuring zou ik niet zomaar willen toepassen op fietsers. Denk ook aan de gezondheidswinst voor ouderen als ze wel blijven fietsen. Die is enorm hoog en die wil ik niet in de weg staan. Het gaat dus meer om de bewustwording van hoe je dat veilig doet.

De voorzitter:

Ik constateer dat op dit punt de heer Koerhuis nog een vraag aan u heeft. De heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Laat ik in ieder geval constateren dat de Minister en ik het doen voor die ouderen. We willen die ouderen gezond en fit houden én beschermen. Daar doen we het voor. Ik noem toch een voorbeeld dat ik recent heb gezien. Er was een stevige wind en een ouder iemand komt eraan op een elektrische fiets. Er komt een windvlaag, de fietser valt en de auto die kwam aanrijden kon nog maar net stoppen. Je hebt dan toch niet helemaal meer die voertuigbeheersing. Wat kunnen we daaraan doen? We hebben het over het aanbieden van een verkeerscursus. Maar misschien is zo'n elektrische fiets toch te zwaar voor zo'n ouder iemand. Ik weet het niet. Dit is een eigen observatie die ik een paar weken terug heb gedaan. We zien dit in de statistieken ook terug. Ik zit dan te denken aan een medische keuring, aan een verkeerscursus. Maar als die niet wordt gevolgd, kun je die dan verplichten? Het zijn ideeën waarmee ik worstel. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Minister Harbers:

Ik zal heel eerlijk zeggen dat ik dat heel ver vind gaan. Er is toch ook nog eigen verantwoordelijkheid. De vraag is hoe het afgelopen zou zijn als iemand met diezelfde windvlaag op een gewone fiets had gezeten. Onze steun zit nu juist bij al die cursussen die we aanbieden. In dit geval vind ik het wel een heel zwaar middel, zeker als het verplichtend wordt, en we het hebben over iets wat ook heel erg bij Nederland hoort: de fiets.

De voorzitter:

Dit roept een vraag op bij de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Ik ga mijn collega bijvallen. Het is natuurlijk wel zo dat naarmate mensen steeds ouder worden en steeds langer op de fiets zitten, het in die zin ook

wel steeds gevaarlijker wordt. Bovendien wordt de fiets steeds laagdrempeliger in het gebruik en dat maskeert het onvermogen misschien zelfs wel een beetje, omdat er niet heel veel nodig is om ermee voort te gaan. Natuurlijk is er eigen verantwoordelijkheid, maar op het moment dat iedereen maar opstapt en gaat rijden, niet meer dat fysieke werk hoeft te doen of die voertuigbeheersing hoeft toe te passen, kunnen er wel gevaarlijke situaties ontstaan. Dat gaat wel toenemen naarmate het gebruik toeneemt. Dat geldt ook voor die zwaardere fietsen. Ik heb ooit iemand horen zeggen dat fatbikes juist voor ouderen geschikt zouden zijn. Het worden er dan alleen maar meer. Ik begrijp dat de Minister het een zwaar middel vindt, maar wat kunnen we dan wel doen, anders dan zeggen dat we campagnes hebben en dat mensen zelf maar na moeten denken voordat ze op de fiets stappen?

Minister Harbers:

Ik ben daar zelf ook bij geweest. Zo'n programma Doortrappen geeft je ontzettend veel ondersteuning en leert je hoe je veilig afstapt en wat je kunt doen om enigszins veilig op de grond te komen als er een val dreigt. Het geeft voorlichting over helmen en het maakt ook duidelijk dat 25 kilometer per uur rijden misschien niet altijd even handig is en dat een tandje lager ook kan. Ik denk dat dit tot veel meer inzicht leidt dan een keuring die uiteindelijk ook afgevinkt kan worden. Ik hoor dit ook van de mensen die ik erover heb gesproken. Net als vroeger bij de gewone fiets, zijn er omstandigheden waarbij je denkt «er is zo'n zware storm of harde tegenwind, ik ga vandaag niet fietsen». Het moet een beetje in ons normbesef komen dat dit uiteindelijk ook bij de e-bike geldt. Er kunnen nog steeds omstandigheden zijn waarbij je zegt: ik ga het vandaag niet doen of ik wacht nog een uurtje.

De voorzitter:

De heer Krul, wellicht afrondend.

De heer Krul (CDA):

Heel kort en afrondend, kunnen we ook iets doen richting de industrie? Of doen we dit al? Dit richt zich heel erg op de gebruiker. De industrie heeft ook een rol. Hoe is het ontwerp van valbeschermers et cetera? Heeft de overheid daar een aanjagende rol in, zonder nou op de stoel van de industrie te gaan zitten?

Minister Harbers:

Volgens mij wil geen enkele fabrikant slechte fietsen leveren en ik merk gelukkig ook dat bijvoorbeeld fietswinkels zich in de praktijk enorm verantwoordelijk voelen en goede voorlichting geven. Ze zeggen ook niet zomaar: hier heb je een nieuwe fiets. Ze geven deugdelijk uitleg over alles waar je rekening mee moet houden. Dat zijn ook gesprekken die we bijvoorbeeld met de BOVAG voeren, want die vertegenwoordigen ook die winkels. We doen dat om te zorgen dat je mensen ook in dat opzicht netjes op weg helpt en niet in de kou laat staan.

De voorzitter:

Vervolgt u uw beantwoording. Nee, de heer Koerhuis heeft een interruptie. Ik denk dat ik bij hem wel zo'n beetje door de streepjes heen ben.

De heer Koerhuis (VVD):

Het is natuurlijk altijd lastig, twee keer twee interrupties op twee bewindspersonen.

De Minister zegt terecht: de eigen verantwoordelijkheid van mensen. Als liberaal vind ik dat ook, maar verkeersveiligheid en het beschermen van mensen is ook belangrijk. Het is ook iemands opa of oma die dan valt met een elektrische fiets. Ik heb dat niet zelf gezien, maar ik sprak iemand die

zo'n valpartij heeft gezien en dat liep echt niet goed af. We zien het ook in de statistieken terug. We hebben de doelstelling dat we iets willen doen aan het aantal verkeersdoden en verkeersongelukken. We zien dat er hier een stijging is en dus ... Ik vraag de Minister toch iets meer met mij en de heer Krul mee te denken. We doen suggesties, maar het vraagt toch om meer meedenken. Misschien kan de Minister er dan in tweede termijn op terugkomen.

Minister Harbers:

We focussen in dit deel van het debat heel erg op één maatregel, namelijk de medische keuring voor seniorenfietsers. Omdat we weten dat seniorenfietsers op een e-bike oververtegenwoordigd zijn als verkeersslachtoffers, zijn we nu juist met alle experts bezig om hier een hele slag dieper te komen in maatregelen die echt werken. Ik zou dan ook zeggen: de echte experts zijn aan het werk en laten wij elkaar daarom hier niet overtoepen. Laten we even wachten tot we in het najaar die analyse hebben en echt met een geloofwaardig plan kunnen komen, een plan dat ook echt gaat werken. Als alle experts zeggen «je moet iedereen ogenblikkelijk naar de medische keuring sturen», dan pak ik dat op, maar ik vermoed dat de werkelijkheid een tandje ingewikkelder is. Dus misschien kunnen we dit debat vervolgen in het najaar.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Minister Harbers:

Dan de snelheidsverschillen op het fietspad. Dat wordt ook een onderdeel van het meerjarenplan fietsveiligheid.

Een maximumsnelheid op fietspaden. We kijken of dat kan, maar we weten al wel dat daar veel praktische bezwaren aan zitten, omdat niet iedereen een snelheidsmeter heeft. En los daarvan is ook de handhaving moeilijk te organiseren. Maar wat we daarover vinden, komt in het najaar terug in dat strategisch plan.

De opgevoerde fietsen. Ik heb in de Kamer al eerder aangegeven dat er een onderzoek loopt naar aard en omvang van de problematiek. Na de zomer krijgt u daar meer informatie over. We zijn verder druk bezig om nieuwe handhavingsmogelijkheden te introduceren. De zojuist vertrokken Minister van Justitie en Veiligheid werkt daaraan. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan een rollerbank die in staat is om beter dan in het verleden opgevoerde elektrische fietsen te herkennen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar de aanpak van het opvoeren van e-bikes. Kunnen we daarin het uitzetten van trapondersteuning en trapondersteuning die niet gebruikt wordt, meenemen? Dat loopt ook mee in het zojuist genoemde onderzoek naar de handhaving op opgevoerde elektrische fietsen. Ik wist niet dat ze bestonden, maar het gaat om elektrische fietsen met een gashendel en dus zonder trapondersteuning. Ik had er eerder nog niet van gehoord, maar dat pakken we dus ook aan. Zojuist heeft de Minister van JenV al iets aangegeven over de dingen die de politie wel en niet kan registreren. Los daarvan voert VeiligheidNL verschillende onderzoeken uit op basis van de data die we wel hebben, bijvoorbeeld ambulancedata en data van de spoedeisende hulp. Dat levert een jaarlijks trendbeeld op en eens in de drie jaar wordt dat verder verrijkt in de vorm van een gedetailleerd beeld. Daarin staat bijvoorbeeld ook welk type fiets bij welk ongeval betrokken was. Dus het is geen honderd procent sluitende registratie, maar het is wel voldoende om de trends en de analyses te kunnen maken. Ik wil me er ook zeker voor inzetten dat er gekeken wordt of we dat nog verder kunnen laten uitsplitsen in de analyses die het CROW en de SWOV maken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben blij met het antwoord van de Minister, want impliciet – ik check het even – is de conclusie dat de ambulancedata meer zicht geven op de uitsplitsing per type fiets dan de politie zou kunnen bereiken. Wat dat betreft zijn we dus goed bezig. Ik heb de Minister verder horen zegen dat er een keer per drie jaar een gedetailleerd beeld wordt gepubliceerd. Wanneer kunnen we dat verwachten en wordt dat dan bijvoorbeeld ook verwerkt in de Staat van de Verkeersveiligheid van de SWOV?

Minister **Harbers**:

Ik weet niet wanneer de driejaarlijkse komt. Er komt jaarlijks een trendbeeld uit en eens in de drie jaar is er die vrij gedetailleerde. Ik hoor dat dat apart van VeiligheidNL is, maar wij kijken met de SWOV en het CROW of zij die gegevens voortaan ook kunnen gaan gebruiken. Wanneer die driejaarlijkse komt, weet ik niet. We zoeken dat even op en dan komt het in tweede termijn.

We gebruiken inderdaad de geïntegreerde data van de ambulances en de spoedeisende hulp, maar die zijn niet honderd procent dekkend. Het is alleen wel voldoende voor ons om een nader beeld te krijgen. Ook wij zijn namelijk uiteindelijk afhankelijk van de registratie door verpleegkundigen die vlak na een ongeval een aantal basisgegevens noteren. Maar door de hectiek van al het werk zitten daar soms niet alle details bij.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, is er nog een vraag van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

De hele trend van verbieden en nog meer verbieden gaat hier maar door. Ik vraag mij wel het volgende af. Als burger sta ik mijn dorp en zie ik dat daar de lokale drugsdealer rondloopt. Die wordt gedoogd, maar ik word straks wel met mijn elektrische fiets aangehouden. Die wordt dan op een rollerbank gezet en dan krijg ik een boete, omdat mijn fiets 5 kilometer te hard rijdt. Het wordt zo wel een beetje een raar land. Is dat nou echt nodig? Is het niet allemaal een beetje kinderachtig? Die fiets mag 25 en mensen willen ietsje harder fietsen. Als je hard doortrapt op een racefiets, rijd je ook 40. Schieten we nou niet een beetje door met kinderachtige controles voor de burger, terwijl de drugs in dit land worden gedoogd?

Minister **Harbers**:

Volgens mij had ik dit debat nog niks verboden. Ik heb zojuist zelfs licht liberale druk voor verdere aanscherpingen weerstaan.

De heer **Madlener** (PVV):

Er zijn rollerbanken in de maak voor fietsers, hoor ik.

Minister **Harbers**:

Nee. Dan hebben we het over een e-bike die opgevoerd is. Een e-bike mag tot 25 kilometer trapondersteuning bieden. Hij mag best harder, maar dan doe je het op eigen kracht. Dat mag met een racefiets ook. Nou ja, het is simpelweg ... Als je 'm opvoert, prima, maar dan wordt die beschouwd als een snorfiets en moet je een verzekeringsplaatje hebben en een helm. En dat is wat daarbij gecheckt wordt.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wil er dan toch op wijzen dat we een Europese interne markt hebben. Je kunt overal fietsen kopen. Je kunt ze online bestellen en dat wordt ook massaal gedaan. Ze worden daardoor ook goedkoper en dat is prima. Kijk naar de elektrische step die overal rondrijdt. Nederland wordt een heel raar land. Het moet trappers hebben en het mag 25 gaan, want anders moet je de gevangenis in. Wat is dat nou voor een raar beleid? Kunnen we

niet gewoon wat meer kijken naar wat mensen willen en naar de landen om ons heen? Als ik straks een fiets koop in Frankrijk, voldoet die weer niet aan onze regels. Dat is toch zeker allemaal heel irritant? Het wordt mensen zo ook wel heel lastig gemaakt. En nogmaals, die drugsdealer kan dan wel. Die wordt gedoogd!

Minister Harbers:

Volgens mij is de Minister van Justitie net te vroeg weggegaan, nu we bij de drugsdealers zijn beland.

We hebben gewoon een aantal ordentelijke verkeersregels en die hebben één doel, namelijk het voor iedereen op de weg overzichtelijk houden. Alle situaties die u beschrijft mogen gewoon. Je mag een elektrische fiets kopen die harder kan. Dan heet die «speedpedelec» en moet je aan een paar andere regels voldoen. Maar dat is ook vanwege het feit dat dat ding harder gaat. Een auto gaat harder dan een fiets en daarom moet je met een auto ook aan andere regels voldoen.

Dit is misschien ook het moment om een andere vraag van de heer Madlener te beantwoorden, namelijk of ik de helmplicht voor snorfietsen wil terugdraaien. Daar zie ik geen reden toe, al was het maar, niet alleen omdat ik er zelf achter sta, maar ook omdat er een aantal moties in uw Kamer zijn aangenomen. Daarin vroeg een grote meerderheid om die helmplicht in te voeren.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Minister Harbers:

De heer Madlener had ook een vraag over een onderzoek naar verkeersslachtoffers. Het antwoord daarop ligt in het verlengde van wat ik zojuist mevrouw Van Ginneken heb geantwoord.

Tot slot bij het blokje fietsveiligheid een paar vragen van de heer Krul. Die vragen gaan eigenlijk voorbij fietsveiligheid, want hij vroeg naar een brede analyse van de impact van e-bikes op ons fietslandschap en de rol van de wijk, de buurt, de school, het gezin en de samenleving bij vervoersarmoede. Hij vroeg in dat verband ook naar kinderen leren fietsen, maar beide vragen liggen op het werkkterrein van de Staatssecretaris van IenW, want die is verantwoordelijk voor het fietsbeleid. Zij zal waarschijnlijk in een ander debat op de bijbehorende moties ingaan. Dan ben ik bij de vragen die gesteld zijn over N-wegen en infrastructuur.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat met de beantwoording: ik zie af en toe nog wat onrust aan mijn linkerkant en dat komt doordat de Kamer op mevrouw Van Ginneken na door haar interrupties heen is. We zitten redelijk in de tijd en ik wil best nog wel hier en daar wat coulance tonen, maar dat geldt dan voor iedereen. Maar dan wel graag kort en bondig, zodat we daardoor niet heel erg uit de tijd vliegen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, kan de Minister heel even aangeven welke onderwerpen hij nog gaat behandelen? Ik mis even een stukje overzicht.

De voorzitter:

Dat gaat hij nu aangeven.

Minister Harbers:

Ik heb ongeveer de helft gehad en ik begin nu aan de vragen over de N-wegen en infrastructuur. Dan komt er nog een blokje gedrag en twee korte blokjes: verzorgingsplaatsen en overig.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
En waar past de 30 kilometer in? Schoolzones?

Minister **Harbers**:
Dat komt terug in dit blok over infrastructuur.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dan bewaar ik de interruptie die ik zojuist heb gekregen.

Minister **Harbers**:
Het is half gedrag, maar ...

De **voorzitter**:
Het begint met geduld. Laten we het daar ...

Minister **Harbers**:
Precies.

Een mooie vraag om het blok infra af te trappen is de vraag van de heer Koerhuis over de stand van zaken bij de projecten voor de 500 miljoen, de 25 miljoen en de 200 miljoen. Die 500 miljoen is voor provincies en gemeenten, de 25 miljoen voor bermen en de 200 miljoen voor de rijks-N-wegen.

Uit de eerste twee tranches van de 500 miljoen is er via de impuls een rijksbijdrage van 44,5 miljoen naar provinciale 80 kilometer- en 100 kilometerwegen gegaan. Maar dat is niet volledig, want we hebben ook nog andere dingen gedaan. Daar kom ik dan in tweede termijn op terug, want de tranches waren groter.

De 200 miljoen voor rijks-N-wegen loopt volgens planning. De eerste tranche met de snel uitvoerbare maatregelen op de N9, N99, N33, N18, N57 en N59 loopt volgens planning. De uitvoering van tranche één start dit jaar en loopt door tot volgend jaar. De tweede tranche vereist een grootschaligere aanpak. Op dit moment werkt Rijkswaterstaat in afstemming met de regio aan projectvoorstellen voor de N36 en de N50 voor het gedeelte Kampen/Ramspol. Zoals vorig jaar toegezegd zal de Kamer daar nog voor de zomer over worden geïnformeerd. Daarnaast wordt nog onderzoek gedaan naar mogelijke veiligheidsmaatregelen voor de N44, N14, N59 en N915. Over de uitwerking van tranche twee informeer ik de Kamer ook nog voor de zomer. Dat heb ik vorig jaar allemaal al toegezegd.

De stand van zaken rond de 25 miljoen voor bermen op de rijks-N-wegen. Op de N36 zijn we al gestart. Een deel van de werkzaamheden is vorig jaar uitgevoerd. Aanvullend geplande werkzaamheden op de N36 worden betrokken bij de uitwerking van de 200 miljoen uit het coalitieakkoord om te voorkomen dat investeringen niet toekomstvast zijn. De uitvoering van de overige maatregelen voor de N7, N14 en N33 is voor dit jaar gepland. De voorbereiding van de geplande maatregelen op de N31, N35 en N48 is inmiddels afgerond. De uitvoering hiervan is voorzien in de komende twee jaar. Dus dat loopt allemaal op schema.

De heer Krul vroeg wat de aanpak van die N-wegen wordt gelet op de schuif van aanleg naar instandhouding. De projecten uit de 500 en 200 miljoen hebben we daarvan uitgezonderd vanwege het belang voor de verkeersveiligheid.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de totale opgave op de rijks-N-wegen en daarnaast op de provinciale N-wegen. De IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse, voorspelt de verkeersonveiligheid en de maatschappelijke kosten van rijks-N-wegen in 2040. Voor een aantal rijks-N-wegen is een nadere risicoanalyse gedaan. Op dit moment werken we samen met Rijkswaterstaat aan een strategische agenda verkeersveiligheid waarmee we de verdere risico's op het hele areaal van Rijkswaterstaat in beeld brengen.

Daarnaast heb ik om inzicht te krijgen in de provinciale wegen in april de rapporten die al aangehaald zijn, naar de Kamer gestuurd.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook of het tot een langjarige strategische planning voor de veiligheid op rijks-N-wegen komt, gelijk aan het MIRT. De strategische agenda voor de verkeersveiligheid, waar we met Rijkswaterstaat aan werken, moet dat opleveren. Dat is dan ook zeg maar de strategie die je klaar hebt liggen op het moment dat er weer nieuwe middelen voor verkeersveiligheid beschikbaar zijn. Zo geef je met die strategische agenda, die we nu aan het opstellen zijn, richting aan een langjarige strategische planning.

De heer Koerhuis wil de middengeleider op de N50 ook voor en na Kampen plaatsen en de verharde berm verhogen. Dat zijn eigenlijk twee vragen in een. Eerst maar even de vraag of we de rijbaanscheiding voor en na Kampen kunnen plaatsen. Aan de ene kant, tussen Hattemerbroek en Kampen-Zuid, is die middengeleider reeds aanwezig en aan de andere kant, van Kampen naar Ramspol, wordt in het kader van de besteding van die 200 miljoen voor rijks-N-wegen straks ook fysieke rijbaanscheiding aangebracht. Als dat allemaal af is, heeft de hele N50 een middengeleider. We hebben het nu over het wegdeel bij Kampen en Kampen-Zuid, waar we mede naar aanleiding van ongevallen in de afgelopen jaren tijdelijke maatregelen hebben genomen. Dat is het smalste deel van de N50. We hebben daar nu de snelheidsverlaging naar 80 kilometer per uur, een betonnen middengeleider en verbreding van de halfverharding. Dat zijn echt tijdelijke maatregelen om ernstige frontale ongevallen tegen te gaan. Die halfverharding is niet bedoeld als een verbreding van de weg, maar om in geval van nood uit te kunnen wijken. Dat is zo afgesproken met de hulpdiensten. Het is ook niet ongebruikelijk langs rijks-N-wegen. Pas op het moment dat we die hele verbreding van de N50 uitvoeren, zal ook tussen Kampen en Kampen-Zuid dat smalle dwarsprofiel aangepast worden. En daarmee komen we ook tegemoet aan de vraag van de heer Koerhuis.

De voorzitter:

Het roept wel een vraag op bij de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

In alle eerlijkheid, de Minister was die net een beetje aan het beantwoorden. Maar wat nou als zo'n veiligheidsmaatregel als het verbreden van de weg uiteindelijk toch het meest efficiënt of effectief blijkt te zijn? Dan loop je mogelijk wel weer tegen dezelfde problematiek aan als die waardoor de aanlegstop nu deels is ingevoerd. Wat gebeurt er dan?

Minister Harbers:

Dan is het de vraag wat de heer Krul bedoelt. Bedoelt hij stikstof of vergunningen et cetera?

Stikstof, hoor ik zeggen. Ja, dat is niet uitgesloten. Maar samen met de medeoverheden proberen we er dan nog wel aan te werken dat dit soort projecten bij voorrang stikstofruimte krijgt, zodra die weer beschikbaar is. Provincies kunnen soms ook behulpzaam zijn bij het vinden van stikstofruimte voor dit soort projecten, ook vanwege het belang dat zij daar zelf aan hechten. Bij de N50 hebben we bijvoorbeeld met de provincie Overijssel gezegd: gegeven het belang dat we daar allebei aan hechten, zullen we de handen ineen moeten slaan. Met name de provincie moet dan kijken hoe daar stikstofruimte voor kan komen.

De voorzitter:

Heel kort, meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Heel kort. Het is goed dat er creatief gekeken wordt naar wat er kan. Maar ik zou de Minister nog wel een aanmoediging willen geven: mocht dat nou niet lukken, dan hoop ik dat uiteindelijk de veiligheid van weggebruikers voorgaat. We hebben dat namelijk bij een ander dossier ook gemerkt. Ook als de Minister daar zeg maar vergevorderd in moet handelen, zou ik tegen welke rechter dan ook willen zeggen: veiligheid voorop.

Minister **Harbers**:

Ik begrijp dit sentiment. Zover is het nog niet, maar ik heb de oproep goed verstaan.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Toch nog even over de N50. Ik begrijp dat er een langere middengeleider komt als de maatregel permanent wordt. Ik heb daar twee vragen over gesteld. Eén. Vooralsnog hebben we een tijdelijke maatregel die uitnodigt tot het inhalen van vrachtwagens voordat de middengeleider geplaatst wordt. Ik begrijp van vrachtwagenchauffeurs dat dat een keer misgaat. Ik begrijp dat de tijdelijk verharde berm er is voor uitwijkmomenten. Nou, een vrachtwagen moet nog weleens uitwijken en ik begrijp van vrachtwagenchauffeurs dat dat een keer misgaat. Als zo'n lange vrachtwagen even naar links gaat en een zwiep krijgt doordat hij naar een lager stuk wegdek gaat, dan moet dat wel een keer misgaan. Ik hoor dat vrachtwagenchauffeurs daar bang voor zijn. Ik zou de Minister daarom toch willen oproepen om daarnaar te gaan kijken, om die tijdelijke middengeleider door te trekken en om iets te doen aan die te laag liggende tijdelijk verharde berm.

Daarop aansluitend had ik gevraagd of we die permanente maatregelen niet wat naar voren kunnen halen. Ik sluit daar toch aan bij de heer Krul. We gaan die schuif doen van aanleg naar vervanging en meer focus op verkeersveiligheid, maar dan moet de schop wel de grond in. We hebben vorig jaar een besluit genomen over de N50 en als we nu nog twee jaar moeten wachten, dan hebben we drie jaar gewacht voordat die schop de grond in kan. Als we voor die hele schuif politiek draagvlak willen krijgen, dan moeten we die schoppen eerder de grond in kunnen doen. Dus graag de toezegging dat we bij de N36 en de N50 de schop eerder de grond in kunnen doen.

Minister **Harbers**:

Hoe graag ik het ook zou willen: de N36, waar de heer Koerhuis inderdaad een vraag over heeft gesteld, en de N50 zijn gewoon twee heel groot-schalige projecten. Ook het realiseren van die fysieke rijbaanscheiding is niet iets wat je op een achternamiddag doet. Het is een complexe opgave. We hebben dan over die hele wegen brede dwarsprofielen nodig. Op de N36 gaat het over een weg van 36 kilometer met 34 kunstwerken die mogelijk aangepast moeten worden. Het vergt gewoon tijd om dat te ontwerpen en om de planuitwerking gereed te maken, maar ook de afstemming met de omgeving en de vergunningen et cetera kosten tijd. We proberen te versnellen wat we kunnen. We zijn ook voortdurend in overleg met de regio. Maar eerlijk gezegd en realistisch gezien: als je het geld vorig jaar voor het eerst op de begroting had, dan is het niet onrealistisch dat dat pas in 2025 kan starten. We hebben veel wegenprojecten waarbij dat helaas vanwege allerlei ingewikkelde inpassingsproblemen nog veel langer heeft geduurd. Dat is wel de reden geweest dat we in ieder geval op het stuk N50 tijdelijke maatregelen hebben genomen. Ik wijs erop dat er daar ook een snelheidsbeperking is. Het kan nog altijd misgaan, maar het grote risico dat je op de andere weghelft komt en er frontale ongevallen gebeuren, hebben we met die middengeleider in ieder geval weggenomen.

De voorzitter:

U vervolgt de beantwoording.

Minister Harbers:

De heer Madlener vroeg ook naar wegverdubbeling op de N50. Dat is onderdeel van de plannen voor de definitieve herinrichting van die weg, maar vooruitlopend daarop hebben we dus die tijdelijke maatregelen genomen.

Dan kom ik bij de op- en afritten bij de Maasdelatunnel en de A13/A16. Die beide projecten worden uitgevoerd conform het tracébesluit. Daar horen nieuwe op- en afritten bij. Er wordt ook gekeken naar de aansluiting op bestaande wegen. In het geval van de A13/A16 gaat dat ook om de aansluitingen op de A13, de N209 en het Terbregseplein. Om het verkeer niet te veel te hinderen, vinden die werkzaamheden soms na elkaar plaats. Dat betekent dat op- en afritten die al gepland zijn, soms later worden aangelegd dan andere onderdelen van het tracé. Maar in dat tracébesluit is gewoon over het hele tracé doorgerekend hoe het verkeer zich dan tot elkaar verhoudt, zodat er niet weer onnodige opstoppingen ontstaan. De heer Koerhuis vroeg naar een uniforme inrichting voor rijks-N-wegen. We hebben een uniforme inrichting van dit soort wegen vastgelegd in het Handboek Wegontwerp van het CROW. Bij de aanleg of grootschalige reconstructie van die N-wegen vormt dat handboek het uitgangspunt. Je loopt er wel tegenaan dat veel N-wegen in het verleden zijn aangelegd, waardoor de ruimte voor grootschalige aanpassingen op die tracés nu beperkt is. Praktisch gezien is complete uniformering daarop ook geen doel op zich. Diezelfde richtlijnen stellen ons anno nu wel in staat om te beoordelen in hoeverre een weg veilig is ingericht. Op basis daarvan zijn we dus ook in staat om te werken aan het aanpakken van de grootste risico's, bijvoorbeeld obstakels in de berm of aanpassingen van het wegprofiel. Dat is medebepalend geweest voor de prioritering in het besteden van die 200 miljoen voor rijks-N-wegen.

De heer Krul vroeg nog of we ook naar andere tunnels kijken nu we de problematiek bij de Prinses Margrietunnel op de A7 inzichtelijk hebben. Voor wat we bij de A7 doen, verwijs ik naar de Kamerbrief. We zijn nog bezig met het onderzoek naar de oorzaak van het bezwijken van de trekpalen en de betekenis daarvan voor andere tunnels die in dezelfde tijd aangelegd zijn. Dat onderzoek is naar verwachting in het najaar van dit jaar afgerond. Dan wordt de Kamer geïnformeerd over wat daaruit kwam en over een eventuele aanpak voor andere objecten, als dat nodig zou zijn.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of fietsers altijd voorrang kunnen krijgen bij de rotondes. CROW heeft heldere en eenduidige richtlijnen voor de rotondes. Die zijn richtinggevend voor wegbeheerders, maar niet bindend. Wegbeheerders kunnen hierdoor inspelen op specifieke lokale omstandigheden, bijvoorbeeld op de ruimte die beschikbaar is voor een rotonde, maar ook op zichtlijnen, en bepalen of de uniforme inrichting de meest veilige optie is. Het is uiteindelijk aan de verantwoordelijke wegbeheerders om de eindafweging te maken.

Dan de kiss-and-rideplekken. De heer Koerhuis vroeg of ik bereid ben om extra kiss-and-rideplekken te stimuleren of te verplichten. Naar aanleiding van zijn motie van vorig jaar hebben we het onderwerp, de kiss-and-rideplekken, onder de aandacht gebracht van de VNG. Die geeft aan dat gemeenten ook inzetten op het stimuleren van fietsen en lopen als veilige en actieve manier om kinderen naar school te laten gaan. Dat geldt zeker op de lange termijn, want hoe meer ouders komen lopen of fietsen met de kinderen, hoe eerder zij veilig zelfstandig naar school kunnen gaan. Het is vervolgens wel aan gemeenten zelf om te bepalen of en in hoeverre er meer kiss-and-rideplekken bij scholen komen. We hebben dus ook geen centraal overzicht op landelijk niveau van het aantal kiss-and-rideplekken bij scholen. We kennen wel veel voorbeelden van gemeenten die ze

hebben aangelegd, zoals de gemeente Berg en Dal, de gemeente Beekdaelen en tal van andere plekken in het land. Maar er is uiteindelijk sprake van gemeentelijke beleidsvrijheid.

Dan de afspraken met gemeenten en de transportsector over het rijden met vuilniswagens en vrachtwagens in de buurt van scholen. Ook dit hebben we onder de aandacht gebracht bij een netwerk waarin gemeenten actief zijn, het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur. Gemeenten geven ook aan dat ze vaak zelf afspraken hebben gemaakt over de rijtijden van vuilniswagens in de omgeving van scholen. Omdat die iedere week dezelfde route rijden, betekent dat vaak dat de scholen op de tijden waarop ze beginnen en eindigen uit die route worden gehouden. Het is uiteindelijk de verantwoordelijkheid van gemeenten om hier in overleg met scholen afspraken over te maken. Gemeenten hebben ook de mogelijkheid om een straat tijdelijk af te sluiten voor verkeer via een schoolstraat. Vorig jaar is er als uitvloeisel van de motie van de heer Koerhuis ook een notitie gepubliceerd die gemeenten alle handvatten geeft om dit soort keuzes weloverwogen te kunnen maken.

Dan de pilot die we hebben met aangepaste navigatie voor vrachtwagens. Volgens mij was de vraag van de heer Koerhuis om die ook uit te breiden naar vuilniswagens. Ze kunnen natuurlijk dezelfde navigatieapparatuur gebruiken, maar de gemeente is vaak ook de opdrachtgever voor de vuilnisophaal. Die kan dus zelf heel direct afspraken maken over de rijtijden in de omgeving van scholen. Maar inmiddels ben ik diep in het gemeentelijk domein beland. Ik ga dus terug naar datgene wat op nationaal niveau speelt.

De Minister werkt aan een LEV-kader. Wat wordt dan de plaats op de weg van de elektrische steps? Wij voorzien dat dat het fietspad wordt en niet het voetpad. Is het op het fietspad het veiligst? Dan kom ik bij de essentie van het LEV-kader. Om de verkeersveiligheid op het fietspad te borgen, stellen we namelijk juist technische eisen aan het voertuig en maken we regels voor het gebruik van de elektrische step. Dat moet dat LEV-kader borgen. Dan moet het ook veilig kunnen op het fietspad.

Dan de 30 kilometer per uur.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: dit roept de laatste vraag op van de heer Koerhuis in de eerste termijn van dit debat.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik vraag me toch af hoe de Minister dit voor ogen heeft op het fietspad. Het fietspad is vaak smal; dat is vaak een erfenis uit het verleden. Hij gaf al aan dat dit speelt bij N-wegen, maar het geldt ook voor fietspaden. Hoe ziet hij dit voor zich? Stel dat er op een fietspad een kindje van 5 fietst, met 5 of 6 kilometer per uur, vaak met een vader of moeder naast zich. Dan komt er een e-bike achterop met 25 kilometer per uur. Daarbij gaat het vaak om ouderen. En dan komt er straks ook nog iemand op een elektrische step aansteppen. Ik hoor de heer Madlener ook nog de bakfiets noemen. En dan komt er dus ook nog een elektrische step bij. Hoe ziet de Minister dat voor zich?

Minister Harbers:

Het zit al besloten in de vraag van de heer Koerhuis. Op datzelfde moment kan het fietsende kind ook voorbijgereden worden door een e-bike. Maar het alternatief, de e-step naar het voetpad verbannen, vind ik nog minder raadzaam. Daar kan ik ook nog wel wat conflicten bij bedenken als er opeens een e-step langs komt zeilen.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Minister Harbers:

Mevrouw Kröger vroeg naar de ondersteuning van gemeenten voor de aanpassing van 30km/u-wegen. Die financiële ondersteuning kan plaatsvinden via de investeringsimpuls verkeersveiligheid. In de eerste twee tranches is 50,8 miljoen euro toegekend aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op 30km/u-wegen. Daarmee kunnen onder andere 117,9 kilometer weg volwaardig omgevormd worden naar 30km/u-weg. In de derde tranche staat die mogelijkheid straks ook weer open. Inmiddels is ook het handboek met inrichtingskenmerken voor de nieuwe gebiedsontsluitingsweg van 30 kilometer per uur opgesteld. Daarin zitten ook mogelijkheden voor maatwerk, zodat gemeenten gemotiveerd kunnen afwijken van inrichtingskenmerken.

Mevrouw Van Ginneken – zij was het, geloof ik – vroeg ook welke steden extra 30km/u-wegen willen. Overigens stel ik wel vast dat al heel veel wegen in Nederland 30km/u-wegen zijn. Meer dan 70% kent die maximumsnelheid. Dat groeit nog steeds in grote steden zoals Amsterdam en Utrecht, maar ook in kleinere gemeenten zoals Renkum en Doesburg. Wij richten ons op een integrale aanpak met het ondersteunen van gemeenten. Dat doen we via kennis, financiën, communicatie en, zoals gezegd, via de handreiking inrichtingskenmerken, het hele afwegingskader voor 30 kilometer per uur en de financiële ondersteuning via de investeringsimpuls verkeersveiligheid. We hebben geen totaalbeeld van alle 350 gemeenten, omdat het uiteindelijk de keuze is van een gemeente zelf of en hoeveel 30km/u-wegen ze willen hebben. Het valt ook qua financiering, afgezien van onze investeringsimpuls, gewoon onder de eigen begroting van zowel gemeenten als provincies, die ook geacht worden voldoende middelen op hun begroting te reserveren voor het beheer van de infrastructuur.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik denk dat het voor de discussie goed is om te onderscheiden dat we hier praten over twee verschillende soorten 30km/u-wegen. De Minister heeft er gelijk in dat 70% van de wegen daar al uit bestaat, maar dat zijn dan woonstraten. De discussie hier gaat vooral over de gebiedsontsluitingswegen. Het zijn meer doorgaande wegen die veel gemeenten graag als 30km/u-wegen willen inrichten. Mijn vraag was niet alleen gericht op welke gemeenten dit willen, maar ook op hoeveel de gemeenten dit zou gaan kosten. Ik hoor de Minister in de beantwoording van de vraag van collega Kröger zeggen dat er in de derde tranche nog eens rond de 50 miljoen beschikbaar gaat zijn voor gemeenten om daar gebruik van te maken. Daarover maak ik me grote zorgen. Naar mijn inschatting is dat namelijk een druppel op de gloeiende plaat. Kan de Minister mij toezeggen dat hij met de gemeenten in gesprek gaat om te inventariseren wat het gaat kosten om de gebiedsontsluitingswegen waarvan de gemeenten de snelheid naar 30 kilometer per uur wil brengen ook fysiek zo te herinrichten? Mijn onderbuik zegt dat de investeringsimpuls voor deze toepassing een druppel op de gloeiende plaat is, maar ik zou daar graag cijfers over willen krijgen.

Minister Harbers:

Ik vind dit best een ingewikkelde vraag, want dan moeten we alle gemeenten langs om dit in kaart te brengen voor een taak waar men gewoon echt zelf financieel verantwoordelijk voor is. Ik zou niet weten wat ik met de uitkomsten daarvan kan. Dat leidt tot een bedrag dat wij niet op de rijksbegroting hebben staan. Dat valt ook buiten onze verantwoordelijkheid als Rijksoverheid. We hebben juist geprobeerd om gemeenten een dienst te bewijzen door een nieuw type weg te definiëren, die je met lichtere inrichtingskenmerken ook als 30km/u-weg kunt bestempelen. Als je kijkt naar de plaatjes in het handboek, dan zie je een weg met aan twee kanten een rood geasfalteerde strook voor fietsers die is afgelijnd. Dan

ben je in de praktijk al een heel eind. In principe horen er ook drempels bij, maar dat is typisch het maatwerk dat gemeenten kunnen toepassen. Dit is namelijk een gebiedsontsluitingsweg waar bijvoorbeeld hulpdiensten overheen moeten kunnen. Het is dus echt een lichtere vorm van inrichting die toch maakt dat je geloofwaardig kunt handhaven op 30 kilometer per uur, zoals collega Yeşilgöz aangaf. Het staat gemeenten natuurlijk ook vrij om daar zelf middelen voor vrij te maken. Maar het type werkzaamheden dat je moet doen, kun je ook gewoon meenemen in je reguliere, periodieke vervanging en het onderhoud van je infrastructuur.

De voorzitter:

Afrondend, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De gemeentes stellen juist vast: als we het in de reguliere cyclus meenemen, gaat het heel lang duren. De Minister heeft er gelijk in dat ik niet heb willen vragen of de Minister op zijn begroting alle kosten die gemeenten hiervoor zouden moeten maken kan dekken. Maar ik denk dat het wel belangrijk is om te kunnen vaststellen of de investeringsimpuls die de Minister aanbiedt in voldoende mate bijdraagt aan de verkeersveiligheidsdoelen die we hebben. We moeten toch echt weten hoe groot het gat is tussen wat gemeenten nodig hebben en wat die investeringsimpuls kan dekken.

Minister Harbers:

Ik zal kijken wat we voorafgaand aan de derde tranche ... We hebben altijd overleg met IPO, VNG en de Unie van Waterschappen voorafgaand aan het openstellen van de tranche. Ik zal de vraag of zij daar inzicht in hebben neerleggen, maar dat is nog niet de toezegging dat ik het volledig, voor honderd procent inzichtelijk maak. Ik laat me daarbij ook leiden door datgene wat de medeoverheden zelf te berde brengen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft mevrouw Kröger nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Aan de ene kant is het een toezegging die de discussie in ieder geval weer een stapje verder brengt, maar ik vind het toch lastig. Er ligt een aangenomen Kamermotie van mijn hand, samen met de SGP, die vraagt om 30 kilometer als norm. Vervolgens zegt de Minister: ik wil het niet in de wet regelen; ik geef het de ruimte en faciliteer het in die zin met die wegprofielen. Dat is de stap die hij net schetst. Dan wil ik wel dat we de vinger aan de pols houden. Zet die uitrol van 30 kilometer per uur op doorgaande wegen in de bebouwde kom wel goed door, en zitten de gemeenten inderdaad met grote financiële tekorten? Ik wil dat de Minister daar dan serieus naar kijkt. Dan kunnen wij als Kamer ook iets met die informatie.

Minister Harbers:

Er is één misverstand. We gaan het ook nog in de wet regelen. We hebben nu die gebiedsinrichtingskenmerken aan de Kamer gecommuniceerd. De volgende stap is om dit ook op te nemen in de Wegenverkeerswet. Dat volgt dus nog. Ik heb zojuist al een halve toezegging gedaan aan mevrouw Van Ginneken om te bekijken welke informatie er bij medeoverheden beschikbaar is. Maar dan begint het werk van de medeoverheden om het ook daadwerkelijk op hun grondgebied en hun wegennet in te richten.

De voorzitter:

Er is nog een vervolgvraag van mevrouw Kröger. Dat is haar laatste.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar ik zou eigenlijk wel willen dat het voor ons als Kamer inzichtelijk wordt hoe het gaat met die uitrol van 30 kilometer als norm in de bebouwde kom, zodat we kunnen bijsturen op het moment dat blijkt dat het niet hard genoeg gaat. Dat is de wens van de Kamer geweest.

Minister **Harbers**:

We zullen het bekijken. Ik denk niet dat er één beeld is bij de VNG, maar de gegevens die beschikbaar zijn, zullen we in kaart brengen. Sowieso weten we wat betreft de besteding van die tranches uit die 500 miljoen exact wat daarvoor gebeurt. Het wordt aangevraagd, overigens ook voor 30km/u-wegen, maar het concurreert ook met andere maatregelen zoals vrijliggende fietspaden en kruispunten die ontvlochten moeten worden. Daarom stellen we ook als eis dat het gebaseerd moet zijn op een lokale risicoanalyse, zodat we inzichtelijk hebben welk probleem je oplost voor welk geld.

De **voorzitter**:

U gaat verder met de beantwoording.

Minister **Harbers**:

De laatste vraag van dit blok gaat over het tekort aan parkeerplekken voor trucks. Dat stelde de heer Krul aan de orde. Dat tekort loopt niet alleen op in het zuiden, maar in heel Nederland en volgt de groei van het goederenvervoer. Vanwege ongewenste situaties die daar het gevolg van zijn, zoals parkeren op de vluchtstrook, zijn we met provincies en branches druk bezig met het terugdringen van het tekort. Zeker het zuiden van Nederland heeft vanwege de grote doorgaande routes richting Duitsland daarbij bijzondere aandacht. We maken wel stappen. Recent is bijvoorbeeld een grote, nieuwe truckparking in Venlo geopend, maar er blijft meer inzet nodig, ook buiten de gebaande paden. In Limburg zijn we nu aan het kijken naar een initiatief om een truckparking aan het hoofdwegennetwerk te realiseren. Dat is heel kansrijk. Maar we kijken nu ook een stap verder, bijvoorbeeld naar bedrijfsterreinen. Er zijn vaak grote terreinen bij bedrijven die een deel van de dag, of bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts leegstaan. We bekijken of je die daarvoor kunt gebruiken en of je misschien meer combinaties kunt maken, waardoor chauffeurs kunnen rusten tijdens het laden of lossen van de truck. Inmiddels is ook nog Europese subsidie verkregen voor 1.600 aanvullende plekken in Zeeland en Limburg. Het vluchtstrookparkeren proberen we tegen te gaan door een inmiddels permanente campagne. Daar wordt nu ook bebording langs de snelweg aan toegevoegd, waardoor chauffeurs weten dat ze niet mogen parkeren op de vluchtstrook en ze geïnformeerd worden over hoeveel kilometer het is naar een veilige stop om bijvoorbeeld de tachograaf om te zetten naar de juiste landcode.

Dan een paar vragen over het gedrag. Het komt in wezen allemaal neer op de cultuuromslag waar de heer Krul naar vroeg. Hij zei treffend: mensen storen zich vaak aan het rijgedrag van anderen, maar onderschatten het eigen gedrag. Dat is precies de reden waarom we fors inzetten op allerlei verkeerscampagnes. Ik noem MONO, MONO-zakelijk, Bob, niet bellen achter het stuur et cetera. Met die campagnes proberen we de normen in het verkeer, die we op zich ook heel helder hebben, fors uit te dragen, zodat hopelijk meer mensen zich bewust worden van veilig gedrag in het verkeer. We weten na de afgelopen tientallen jaren natuurlijk wel dat je niet in één keer iedereen daarmee tot veilig gedrag hebt bewogen. Daarom is er ook het sluitstuk van de handhaving, waar Justitie en Veiligheid over gaat. Wil je uiteindelijk kunnen aanslaan, dan kun je een heel ingewikkelde campagne maken waarin je het allemaal samenbrengt, maar ik denk toch dat je zo helder mogelijk moet communiceren wat je verlangt van de verkeersdeelnemers. Daarom proberen we er iedere keer

voor te zorgen dat campagnes die we hebben zo goed mogelijk aankomen bij de gebruikers. We zetten een veelheid van middelen in, gericht op verschillende leeftijdsgroepen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de begeleiding van 17-jarigen op het moment dat ze onder begeleiding mogen rijden. Het doel was inderdaad om veiliger rijgedrag te krijgen. De verwachting is ook dat dit tot veiligere bestuurders leidt. In het kader van het programma voor de beginnende bestuurder zal ook onderzoek worden gestart naar een eventuele uitbreiding van het begeleid rijden. De Europese Commissie wil begeleid rijden eigenlijk in de gehele EU invoeren, waardoor het mogelijk wordt om ook grensoverschrijdend begeleid te rijden. Voor het uitbreiden naar alle beginnende bestuurders en voor een verlaging van de begeleidingsleeftijd heb ik nu nog geen concrete plannen. Gezien het positieve effect bij de 17-jarigen is uitbreiding wel denkbaar. Dan speelt wel vrij snel het vraagstuk of het proportioneel is om het voor alle bestuurders in te voeren, omdat voor 18-jarigen, en zeker voor hen die ouder zijn dan dat, de kans groter is dat ze bijvoorbeeld niet meer bij hun ouders wonen. Bij 17-jarigen is ook dat deel van de begeleiding een stuk makkelijker in te voeren. We kijken even hoe dat loopt, ook in het licht van wat de Europese Commissie op dat gebied nog voorstelt.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of bewustwording ook meegenomen wordt in het programma voor de beginnende bestuurder. Het korte antwoord is ja. Het is heel nadrukkelijk een essentieel onderdeel van dat programma en zit ook in het leerplan voor rijbewijs B, dat momenteel in ontwikkeling is.

Dan de stand van zaken van het onderzoek naar mensen die met drank of drugs achter het stuur zitten. De heer Koerhuis vroeg daarnaar. We hebben het daar recent in het vragenuur over gehad. Toen heb ik ook al uitvoerig aangegeven hoe we meer structuur willen aanbrengen, in de vorm van een meerjarige onderzoeksagenda waarin we ook aandacht hebben voor de motieven van de verschillende doelgroepen. Conform de toezegging van toen is dat op dit moment in ontwikkeling. Maar ik kan u daar verder inhoudelijk nog niets over meedelen.

De pilot voor het monitoringskastje is gestart in Rotterdam. Nee, dat klopt niet. Hier staat dat die gestart is in Rotterdam, maar hier staat ook «dat zal niet in Rotterdam zijn». O, ik zie het al. De heer Koerhuis vroeg of het in Rotterdam was. Conform wat ik in het vragenuur al zei, bereidt het CBR die pilot voor. Die zal in het derde kwartaal starten, maar die zal niet specifiek in Rotterdam kunnen zijn, want die Educatieve Maatregel Gedrag wordt opgelegd wanneer de politie het CBR meldt dat er een bestuurder is die met de politie in aanraking is gekomen omdat die bestuurder onveilig rijgedrag heeft vertoond. Dat is woonplaatsonafhankelijk. Maar de pilot start dus komend kwartaal. Afhankelijk van een voldoende aantal deelnemers en de doorlooptijd, verwachten we de eerste resultaten in het eerste kwartaal van volgend jaar.

Het alcoholslot is, anders dan de heer Koerhuis aanneemt, geen pilot. Ik heb ook bij het vragenuur aangegeven dat een pilot niet nodig is, want het alcoholslot hebben we al gehad; we weten er alles van. Het vraagstuk hier is juist dat er vanwege de grens tussen bestuursrecht en strafrecht toen op last van de rechter een eind aan is gekomen. Inmiddels, een aantal jaren later, is dat voor ons – «ons» is dan Justitie en Veiligheid en IenW – reden om met een effectieve manier kunnen inzetten. We kijken breed onder welke voorwaarden we dat dan kunnen verankeren in het bestuurs- of strafrecht en wat er eventueel mogelijk zou zijn zonder wijziging van regelgeving. Dat alles is eind dit jaar gereed. Dan wordt u over de uitkomsten geïnformeerd.

Dat was alles over gedrag. Dan nog een paar vragen over de verzorgingsplaatsen. De heer Krul had zorgen over verrommeling en de veiligheid op de verzorgingsplaatsen. Een belangrijke factor in de totstandkoming van

het nieuwe beleid voor de verzorgingsplaatsen is de mogelijkheid voor nieuwe en innovatieve partijen om een positie te verwerven langs het hoofdwegennet. Omdat laden en tanken twee verschillende markten zijn, zetten we die kavels los van elkaar in de markt. We willen daarmee juist komen tot één aanbieder voor tanken en één aanbieder voor laden op iedere verzorgingsplaats, zodat je een overzichtelijk aantal partijen hebt, waardoor we niet talloze verkeersbewegingen krijgen tussen verschillende laad- of tankvoorzieningen. Een van de effecten moet dan ook zijn het voorkomen van verrommeling en onveilige verkeerssituaties.

De moties die recent in het tweeminutendebat zijn ingediend over bijvoorbeeld de positie van het mkb, zijn we op dit moment aan het uitvoeren. Er staat binnenkort een ambtelijk gesprek gepland met de vertegenwoordiger van mkb-bedrijven langs het hoofdwegennet. Het is ook een van mijn drijfveren om specifiek mkb'ers in de uitwerking van het beleid positie te geven. Ik kom daar nog voor de zomer in een brief op terug. Ook de motie van de leden Koerhuis en Van der Plas is opgepakt. Die ging over de opslag dan wel opwekking van duurzame energie in of nabij de verzorgingsplaats. De eerste stap is nu om vast te stellen wanneer er al dan niet sprake is van dat soort koppelkansen. We zijn daarvoor aan de slag gegaan binnen het programma Opwek Energie op Rijksvastgoed en de Regionale Energiestrategie en we doen dat in afstemming met de verantwoordelijke ministeries.

Mevrouw Van Ginneken vroeg: kun je dan de uitbreiding aan de voorkant van een verzorgingsplaats positioneren voor laadpalen? In het eindbeeld zal het laadkavel inderdaad veelal op de kop van de verzorgingsplaats terecht komen, want dat is de plek die weggebruikers gelijk zien. Tot die tijd moeten tanken en laden tegelijk worden aangeboden. De veiligheid, zichtbaarheid en overzichtelijkheid voor de weggebruiker staan voorop. We kijken per verzorgingsplaats naar de mogelijkheden. We beginnen niet op nul. In de huidige situatie kent elk van de 288 verzorgingsplaatsen een eigen indeling en ruimte. Dus ik kan niet beloven dat in de transitieperiode op iedere verzorgingsplaats het laadstation als eerste wordt geplaatst. Soms is het ook gewoon een kwestie van: hoe ligt de ondergrondse infrastructuur en wat maakt die mogelijk? Maar de behoefte aan duidelijkheid snap ik heel goed. Die betrekken we ook bij de uitwerking van de inrichtingsplannen, om op termijn zo veel mogelijk uniformiteit daarin te krijgen.

Dan de verdeling van de kavels en de vraag of we daarbij ook naar andere aspecten kijken dan alleen geld, zoals duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap. Welke verdeelmethode precies zal worden gebruikt, staat nog niet vast, maar hoe dan ook zal het erop gericht zijn de beste kandidaat te selecteren voor de bouw en exploitatie van de benodigde voorzieningen tegen redelijke tarieven. Het doel moet ook zijn het faciliteren van de energietransitie. Bij de verdeling zullen we dus ook breder kijken. Ook zekerheid over de daadwerkelijke realisatie en beschikbaarheid van de voorziening voor weggebruikers zal een belangrijke rol spelen. Als het een vergelijkende toets wordt – want zoals gezegd: we hebben nog geen keuze gemaakt – dan kunnen daarin zeker zaken als duurzaamheid of circulariteit worden meegewogen. Dus de voorbeelden die mevrouw Van Ginneken noemde, nemen we mee als aandachtspunt bij de uitwerking, naast bijvoorbeeld uitvoerbaarheid als belangrijke voorwaarde. Ik zeg haar toe dat we al die suggesties daarin zullen betrekken.

De voorzitter:

Ondanks de toezegging leidt dat toch tot een vervolgvraag.

Minister Harbers:

Ik probeerde 'm zo weg te praten, maar ...

De **voorzitter**:

Ja, ik zag het gebeuren, maar het mocht niet baten.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik waardeer de poging van de Minister om deze interruptie in de blesseretijd nog weg te praten. Ik ben hartstikke blij met de toezegging dat de criteria die ik noemde, zoals duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap, meegenomen worden bij een vergelijkende toets. Maar de Minister zei ook: we weten nog niet precies hoe we die verdeling gaan doen. Misschien komt de Minister dus uiteindelijk toch uit bij een bieding. Heb ik de Minister nou goed begrepen dat hij deze criteria dan ook meeneemt en dat hij biedende partijen daar eventueel extra voor beloont, dus dat hij het niet alleen als een ondergrens gaat hanteren?

Minister **Harbers**:

Ja. Ook daar kunnen we dit soort eisen stellen, zeker ook om ervan verzekerd te zijn dat ze op tijd tot uitvoering komen. Dat kun je dan ook weer verder uitbreiden. Het onderzoek naar de meest geschikte methode loopt nog. We zullen de suggesties voor dit soort criteria daar ook in betrekken.

De **voorzitter**:

De heer Madlener heeft nog een vraag voor u.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, een korte vraag. Ik mis namelijk nog een ander aspect. Ik hoor hier: eisen dit, eisen dat. Het mag allemaal vooral niet te veel en niet te rommelig. Maar hoe zit het met de concurrentie? Er is nogal een fors prijsverschil tussen de ene laadaanbieder en de andere. Ik neem aan dat er per plaats een keuze zal komen tussen laden bij bijvoorbeeld Tesla en bij een andere aanbieder. Je moet toch een keuze hebben, dus hoe zit het met de concurrentie? Is daar genoeg aandacht voor?

Minister **Harbers**:

Daar is in het beleid rekening mee gehouden, enerzijds door ervoor te zorgen dat het op een plek niet te rommelig wordt. Het beleid bevat twee criteria daarvoor. Het ene criterium is een biedbeperking, dus dat je op iedere plek ofwel op laden ofwel op tanken mag bieden. Het andere criterium is een gebiedscriterium, dus dat je niet twee opeenvolgende verzorgingsplaatsen van dezelfde aanbieder hebt. Zo is er voor de weggebruiker, net zoals nu het geval is, altijd wat te kiezen, precies om dit soort concurrentie mogelijk te houden.

De **voorzitter**:

Dit wordt uw laatste interruptie, meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, dan moet ik die bewaren.

De **voorzitter**:

Dan trekt u 'm in. Heel fijn. Dan gaan we door met de beantwoording van de Minister.

Minister **Harbers**:

Er was nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over de kavelindeling van shops op de verzorgingsplaatsen. Voor shops speelt het belang van de energietransitie natuurlijk minder, dus op voorhand is niet te zeggen of de voorwaarden gelijk zullen zijn. De voorwaarden voor shops zullen wel consistent zijn met andere shopkavels. In tegenstelling tot laden en tanken is het aanbod van een shop divers. Winkels kunnen echt heel veel

verschillende producten aanbieden. Ook de wijze waarop de shop in de markt wordt gezet, wordt nog nader uitgewerkt. Ook hier is het wel mijn intentie om te kijken naar de beste aanbieder voor de beste prijs, zodat weggebruikers ook echt comfort hebben en iets te kiezen hebben. Dan zijn er nog een paar overige vragen. De heer Krul vroeg naar de medische eisen voor mensen met MS. Voor rijbewijshouders met ziektebeelden die gepaard gaan met een definitief stabiel beperkingenbeeld geldt geen noodzaak tot periodieke keuring. Dat geldt wel voor rijbewijshouders met MS en ook voor mensen boven de 75 jaar. Bij MS komt dat omdat niet kan worden gesproken van een definitief stabiel beperkingenbeeld. Ook na een langere stabiele situatie kan hierbij toch een plotselinge of ongemerkte achteruitgang optreden, net zoals er bij ouderen een ongemerkte achteruitgang kan optreden in het zien, het anticiperen of het optreden. Dan blijft een periodieke keuring toch nodig. De inzet is natuurlijk wel dat de medische rijtest alleen aan de orde is als er bij de medische keuring beperkingen naar voren komen of kunnen komen die een gevaar voor de verkeersveiligheid kunnen opleveren. De heer Madlener vroeg naar een reactie op het Telegraafartikel over betalen naar gebruik en om een brief daarover. De brief daarover zal de brief zijn die het kabinet stuurt over de hoofdlijnen van de contouren van het nieuwe systeem. Hoe de kosten precies uitpakken, hangt af van de precieze vormgeving van het kilometertarief. Daar heeft het kabinet nog geen besluit over genomen. Zodra we een besluit hebben, komt de brief. Ik las in de krant dat een partij, het CNV, uit de veelheid van scenario's die we eerder naar de Kamer hebben gestuurd, één tarief heeft gepakt en heeft opgeteld wat dat dan zou betekenen voor de autobezitter. Maar dat laat onverlet dat wij nog geen keuze hebben gemaakt voor juist dat tarief. De heer Madlener wordt bediend op het moment dat de brief komt waarin het kabinet uiteenzet welk besluit het te zijner tijd heeft genomen. Dan de fileaanpak.

De voorzitter:

Een hele korte vraag van de heer Madlener is nog wanneer die brief komt, maar volgens mij heeft u daar net antwoord op gegeven.

Minister Harbers:

We streven ernaar om voor het zomerreces de hoofdlijnen van het systeem aan de Kamer uit de doeken te doen. Dat hadden we vorig jaar toegezegd.

Tot slot de vraag van de heer Madlener over de fileaanpak. Er is een fileaanpak. Daarbovenop was er een aantal jaren een tijdelijk programma om een impuls te geven aan bereikbaarheid en om filevorming af te vlakken. Met het aflopen van dat impulsprogramma is de inzet weer gegaan naar het niveau van voor de fileaanpak. Daarbij maken we gebruik van meerdere maatregelen, zoals verkeersmanagementmaatregelen en de inzet van wegininspecteurs en bergers. Die zijn daar gewoon onderdeel van. Ook het zo veel mogelijk tegengaan van sluipverkeer is daarbij een aandachtspunt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat leidt tot een vraag van de heer Madlener. Dat is ook zijn laatste interruptie.

De heer Madlener (PVV):

Het is mijn indruk dat er steeds meer files ontstaan door ongelukken en pechgevallen, die ook langer blijven staan. Als je een voertuig snel van de weg haalt of hulpverleners snel foto's laat maken en dan de weg vrijgeeft, scheelt dat enorm voor de duur van de file, zeker in de avondspits en de ochtendspits. Misschien kan de Minister mijn vraag niet meteen beantwoorden, maar wil hij dan toezeggen om ernaar te kijken en er een brief

over te sturen? Klopt het dat het aantal files na ongelukken en pechgevallen toeneemt? Hoelang duurt het voordat de weg vrij is? Is de duur daarvan ook toegenomen sinds er minder bergers zijn? Er zijn minder bergers en daardoor lijkt het allemaal langer te duren. Ik had het voorbeeld gegeven van de Thomassentunnel. Daar stond links een autootje met pech. Na een halfuur stond het er nog, met een gigantische file tot gevolg. Dat is allemaal te vermijden. Kan daar meer inzet op komen? Kan de Minister daar misschien een brief over toezeggen zodat we er een andere keer over verder kunnen praten?

Minister Harbers:

Ik kijk even wat ik daar in tweede termijn nog over kan zeggen. Het beleid is er sowieso op gericht om de weg zo snel mogelijk vrij te maken, maar er kunnen bij een ongeval omstandigheden zijn waardoor dat niet lukt, gewoon omdat het technisch niet mogelijk is of omdat het ongeval daarvoor te groot, te veelomvattend of te ingewikkeld is. We hebben jaarlijks cijfers over files, ongevallen et cetera. Sta mij toe dat ik voor de tweede termijn kijk of er een verdere verrijking nodig en mogelijk is.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee ronden wij de eerste termijn van de zijde van het kabinet af, onder dankzegging aan de Ministers. We gaan naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. De spreektijd bedraagt één minuut. We hebben nog drie kwartier, dus vooruit, anderhalve minuut. Ik geef gauw het woord aan de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja. Allereerst het punt van de schoolzones en het creëren van extra kiss-and-rideplekken. Ik weet dat mijn motie over schoolzones vroeg om gemeentes te ondersteunen. Ik zie toch wensdenken bij gemeentes, dus misschien moet dat toch wat strakker. Ik vraag de Minister om toch nog een keer te reflecteren op hoe we dat strakker kunnen doen. Ik had de Minister nog gevraagd of we kunnen kijken naar een inrijverbod als er geen afspraken kunnen worden gemaakt over vrachtwagens en vuilniswagens. Misschien heb ik het antwoord daarop gemist. De Minister lijkt al zover te zijn om elektrische steps toe te staan op de weg. Ik vraag hem om nog eens goed te kijken hoe hij dat voor ogen ziet op de verschillende soorten fietspaden. Ik vraag hem ook om te reflecteren op wat er in Parijs is gebeurd met het referendum. De Kamer heeft gevraagd om wetgeving inzake het monitoringskastje. Wanneer komt die wetgeving? Ook inzake het alcoholslot heeft de Kamer gevraagd om wetgeving. Tijdens het mondelinge vragenuurtje heeft de Minister volgens mij gezegd: einde tweede kwartaal. Nu hoor ik: einde dit jaar. Waarom is er vertraging? Ik heb gevraagd om de tijdelijke middengeleider van de N50 te verlengen, zodat ook daar niet meer kan worden ingehaald. Kan de Minister daar nog een keer op reflecteren? Samen met D66 heb ik ertoe opgeroepen om de stop op het plaatsen van laadpalen op verzorgingsplaatsen los te laten. Daar heb ik geen reactie op gehoord van de Minister.

De voorzitter:

Tot zover.

De heer Koerhuis (VVD):

Het zijn nog veel punten. Ik kondig in ieder geval graag een tweeminuten-debat af. Afhankelijk van de reactie op deze punten kom ik dan met moties.

De voorzitter:

U bedoelt natuurlijk dat u een tweeminutendeбат aanvraagt. Afkondigen komt volgens mij niet heel vaak voor, maar de intentie is helder. Dank u wel, meneer Koerhuis. Het woord is aan de heer Krul namens het CDA.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik begin even met datgene wat top of mind is: de verzorgingsplaatsen. Ik heb twee punten daarover. Excuses als dit al in de eerste termijn is besproken, maar ik heb een deel moeten missen. Het zal voor mij nieuw zijn, maar ik vind het onbegrijpelijk dat we de hele indeling gaan veranderen. Volgens mij is de indeling van verzorgingsplaatsen vrij duidelijk en overzichtelijk: fossiel links, laden rechts en de shop achter fossiel. Volgens mij is dat in heel Nederland zo'n beetje de norm. Dat zorgt voor duidelijkheid voor de reiziger. Er moet meer ruimte komen voor elektrisch laden, maar reizigers bedenken niet onderweg naar de verzorgingsplaats of ze gaan laden of gaan tanken. Eerst zicht hebben op laadpalen zal die afweging niet beïnvloeden.

Ik vraag de Minister om te reflecteren op toch wel een tegenstrijdigheid in zijn eigen betoog. Hij wil reizigers wat te kiezen bieden als het gaat om shops. Maar als reizigers wat te kiezen hebben, betekent dat de facto dat ze dus ook gaan kiezen en dat ze zich gaan verplaatsen over een verzorgingsplaats omdat ze het kroketje dan misschien net iets goedkoper kunnen krijgen. Die verplaatsingen zullen weer leiden tot verkeersonveilige situaties. Dat is tegenstrijdig met de oproep van de Minister om dat tegen te gaan.

Voorzitter, tot slot. Dit is pas mijn tweede debat, maar het gevoel beklijft bij mij dat deze debatten altijd een beetje dubbel zijn. Er zijn ongelofelijk veel maatregelen en er is ongelofelijk veel beleid. Dat is imposant, maar tegelijkertijd lopen de cijfers nog steeds op. De zorg die wij hebben is of de technologische ontwikkelingen, zoals bij de fiets, gelijk oplopen met de verharding in de samenleving. Is het wel voldoende om de doelen in 2030 en in 2050 te halen?

De voorzitter:

Tot zover. Mevrouw Van Ginneken, het woord is aan u.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Precies vanwege de zorg die de heer Krul ...

De voorzitter:

Excuus. Ik zie dat mevrouw Kröger nog een vraag heeft, ik neem aan aan meneer Krul.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker. Mijn vraag gaat precies over dat laatste punt. Ik deel dat geheel. Ik zie de cijfers en ik hoor de Minister van JenV het toch nog een keer hebben over de controleacties. Is het CDA het met mij eens dat wij veel beter zicht moeten hebben op de effectiviteit van de controles? Als we geen grootschalige controles meer doen – dat is een beleidswijziging – is het aan de Minister om de bewijslast te leveren dat het alternatief net zo effectief is. Die cijfers ontbreken nu, dus ik hoop echt dat het CDA die oproep ondersteunt.

De heer Krul (CDA):

Die oproep ondersteun ik. We doen heel erg veel. Ik denk dat hier wel 50 maatregelen, beleidspakketten en plannen zijn besproken. Je moet echt diep in het verkeersjargon zitten om dit debat te kunnen volgen. Tegelijkertijd mist er voor mij een antwoord op de hamvraag, namelijk de vraag naar de effectiviteit. In het debat met de Minister van JenV is voor mij echt pijnlijk duidelijk geworden dat we daar een omissie hebben. De N

ontbreekt en dan kun je geen statistische conclusies trekken. Ik deel de oproep van mevrouw Kröger dus.

De voorzitter:

Dat roept weer een vervolgvraag op van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dit is een probleem dat wat breder speelt op de begroting. Als begrotingsrapporteur ben ik een traject gestart met het ministerie om dit inzichtelijk te krijgen. Het is zeker mijn plan om dit ook te adresseren bij het jaarverslag.

De voorzitter:

We gaan naar mevrouw Van Ginneken voor haar tweede termijn.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. De zorgen die de heer Krul en mevrouw Kröger uitspreken over de effectiviteit van al deze maatregelen rondom verkeersveiligheid, lagen ook ten grondslag aan mijn vraag aan de Minister of we nog een tussendoel tot 2030 kunnen definiëren. De Minister heeft aangegeven dat hij al ontzettend veel doet en dat een extra doel niet gaat helpen. Laat ik het dan omdraaien. Kan de Minister toezeggen een prognose te maken van de wijze waarop al deze maatregelen en de effectiviteit daarvan ons bij een verkeersveiliger situatie in 2026 brengen? Waar komen we dan uit? Dan hebben wij als Kamer ook iets te sturen.

Als de Minister dat nog kan toezeggen, voeg ik die toezegging toe aan de drie andere mooie toezeggingen die ik van de Minister heb gekregen over het uitsplitsen van fietstypen in de rapportages van de SWOV, over het rapporteren door gemeenten van de geschatte kosten voor 30km/u-wegen en over het meenemen van duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap bij de inrichting van en keuze voor verzorgingsplaatsen. Dan heb ik een hele mooie opbrengst van dit debat.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaat het woord bij dezen naar de heer Madlener namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. We moeten allemaal elektrisch gaan rijden, maar dat moet dan wel op een fiets met smalle banden. Je moet dan eigenlijk een helm op. Er is een rollerbank in de maak om te controleren of hij niet harder dan 25 gaat. Dit terwijl heel Europa rondrijdt op van alles en nog wat, op allemaal leuke nieuwe voertuigen die betaalbaar zijn. Ja, dat heeft ook gevaren. Parijs wil inderdaad de step verbieden, maar niet iedereen woont in Parijs. Ik woon zelf op het platteland, waar ik heel veel mensen zie rondrijden op stepjes. Maar omdat die niet mogen in Nederland, ben je niet verzekerd als je er een ongeval mee krijgt. Een aansprakelijkheidsverzekering lijkt mij dan op z'n minst goed, maar dat kan dan weer niet, want de step is verboden. Ik weet niet of we de burgers een dienst bewijzen door dit te verbieden. Een fiets mag 25. Dat is best wel langzaam. Dat is hard als je tegen een muur rijdt, maar als je een heel stuk door de polder moet fietsen, dan is dat ontzettend langzaam en dan denk je: ging die fiets maar wat harder. Dan koop je een opvoersetje; dat is logisch. Dat wordt massaal gedaan. Maar dan krijg je natuurlijk weer te maken met die rollerbank. Het is een soort spiraal van verbieden. Ik vraag me af of dit de goede weg is. Van mij hoeft het niet. Laat mensen toch met rust. Laat mensen toch 30 rijden op de fiets. Wat geeft dat nou? Wees blij dat die mensen überhaupt op een fiets gaan zitten of de step nemen. Dat is toch ook winst?

Ik ben benieuwd naar de antwoorden van de Minister over de files, want het baart me echt zorgen dat die enorm toenemen. De infrastructuur staat gewoon stil door stikstof en dat is niet veranderd.

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen.

De heer Madlener (PVV):

Ik wil heel positief afsluiten.

De voorzitter:

Nou, heel kort dan.

De heer Madlener (PVV):

Alle rijhulpen van alle moderne nieuwe auto's die in ontwikkeling zijn, moeten we echt omarmen. Het is natuurlijk geweldig dat auto's veiliger worden voor de inzittenden, maar ook voor voetgangers, fietsers en steppers.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger, uw tweede termijn gaat nu in.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat er een tweeminutendebat is aangevraagd, want ik vind de handhaving echt problematisch. We zien dat er veel meer alcohol- en drugsgebruik is in het verkeer. Dat blijkt uit het I&O-onderzoek. Dan is het ook logisch dat er meer proces-verbalen worden afgegeven. Maar als we niet weten hoeveel controles er zijn, hoe weten we dan of de overgang in het beleid, die de Minister heeft afgekondigd, effectief is? Ik vind echt dat de bewijslast bij de Minister ligt. Ik vind dit een heel belangrijk punt. De heer Koerhuis knikt, dus dat wordt wellicht een gezamenlijke motie.

Voorzitter. Ik hoor nog onvoldoende hoe de 30 kilometer per uur gehandhaafd gaat worden. Ik begrijp van de Minister van JenV dat de boa's dat niet kunnen doen. Flitsen kan ook niet of moeilijk, dus hoe doen we het dan wel? Als de Kamer zegt dat 30 kilometer per uur de norm wordt in de bebouwde omgeving, dan vind ik dat het aan deze Minister is om te monitoren in hoeverre die norm binnen bereik komt en wat de obstakels daarvoor zijn. Ik hoop echt dat hij inzichtelijk maakt hoe de uitrol van deze norm gaat verlopen en wat er nodig is om dat mogelijk te maken.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee beëindig ik de tweede termijn van de Kamer. Ik geef over een minuut of vijf met plezier het woord aan de Minister. Ik schors voor vijf minuten. We hervatten dit debat om iets over half zes.

De vergadering wordt van 17.26 uur tot 17.32 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, ik heropen met uw welnemen dit commissiedebat Verkeersveiligheid en geef met plezier het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Harbers.

Minister Harbers:

Dank u wel. Ik loop de gestelde vragen nog even langs. De heer Koerhuis vroeg om strakker boven op die schoolzones te gaan zitten, maar het is echt aan de gemeenten. We hebben ze nu volledig gefaciliteerd, inclusief een investeringsimpuls. Zij gaan echt over de indeling van hun lokale wegennet. De vraag over het inrijverbod heb ik beantwoord in eerste

termijn. Gemeenten kunnen inrijverboden gewoon instellen rond tijden dat scholen in- en uitgaan. Het is aan gemeenten om daarvoor te kiezen. De e-step op het fietspad en hoe dat moet. Ik breng even in herinnering dat in het najaar het fietsveiligheidsmeerjarenplan komt. Een van de ontwikkelingen die we daarin een plek proberen te geven, is dat we zien dat het drukker wordt op het fietspad en dat er ook meer verschillende types op het fietspad komen, ook met verschillende snelheden. Maar naar ons oordeel past de e-step het beste op het fietspad, beter dan op de stoep en ook beter dan op de hoofdrijbaan. We komen daar overigens nog allemaal over te spreken, want de conceptregelgeving voor het LEV-kader gaat nog langs uw Kamer. Als er anders over gedacht wordt, zou ik suggereren om dat te zijner tijd in het debat over het LEV-kader mee te nemen. In Parijs is de situatie heel anders. Daar is een verbod op e-steps na raadpleging van de lokale bevolking.

De wetgeving voor het monitoringskastje kan na de pilot. We zullen echt even de resultaten moeten afwachten. Die pilot start zo meteen, zoals gezegd. De eerste resultaten volgen in het eerste kwartaal van volgend jaar.

Dan het alcoholslot. Ik heb dat zelfs nog even nagekeken in de Handelingen. Er is sprake van een misverstand, maar laat ik maar de schuld op mij nemen en zeggen dat dit verkeerd is gezegd. Er is inderdaad gesproken over wetgeving. Ik heb gezegd: ik heb dat niet paraat, maar ik zal uw Kamer laten weten hoe dat traject eruitziet. Omdat ik weet dat de Kamer dan altijd gelijk wil weten wanneer dan en het in de plenaire zaal wat lastig is om te overleggen, heb ik even hardop nagedacht over wanneer ik dat de Kamer zou laten weten. Dat was het tweede kwartaal. Maar als je het naleest, kun je het zo interpreteren dat de wetgeving in het tweede kwartaal komt. Zoals gezegd moeten we nu echt, ook samen met JenV, even kijken hoe we bestuurs- en strafrecht – de kern van het bezwaar van de Raad van State was: je vermengt hier bestuurs- en strafrecht – uit elkaar rafelen om te zorgen dat we het middel in de toekomst weer effectief kunnen toepassen.

Dan de vraag over het doortrekken van de tijdelijke rijbaanscheiding. Vorig jaar is samen met de provinciale en gemeentelijke bestuurders ervoor gekozen om dit grootste risicostuk van een tijdelijke rijbaanscheiding te voorzien, wetende dat de hele N50 nog aan de beurt komt. Door het nu te verlengen, krijgen weggebruikers over een veel langer stuk te maken met een smaller traject. Dat is overigens ook weer niet conform de uniforme inrichtingseisen. Volgens de experts zou het ook qua oplettendheid te lang te veel vragen van verkeersdeelnemers, waardoor je weer een nieuw risico creëert. Je herkent dat ook wel bij wegwerkzaamheden: bij lange tijd rijden over versmalde rijstroken zitten de meeste bestuurders toch met zweet in de handen tot het een keertje voorbij is. Dat kan dus ook nog misgaan. De urgente problemen hebben we aangepakt. De hele N50 Kampen-Ramspol moet aangepakt worden. Dat is onderdeel van de aanpak met behulp van de 200 miljoen euro uit het coalitieakkoord. Dan of de stop op het plaatsen van laadpalen eraf kan. Voor de goede orde: er is geen sprake van een algemene vergunningsstop. Vergunningen mogen nog steeds worden verleend, totdat de nieuwe laadvoorziening exclusief in de markt wordt gezet, want ik wil in het nieuwe stelsel één aanbieder van laadpalen per verzorgingsplaats. De tijdelijke beleidsregel beperkt daarom de duur van nieuwe vergunningen, maar legt geen stop op. Zonder die maatregel zou ik in de vergunningverlening met de ene hand belemmeren wat ik met de andere hand wil bespoedigen, namelijk het opschalen van laadvoorzieningen op basis van een gelijk speelveld en investeringszekerheid.

Dan ben ik ook bij de vermeende tegenstrijdigheid die de heer Krul ontwaarde in mijn antwoord. Eerst even het indelen van de verzorgingsplaatsen met laden op de kop. Wat ik aangaf, is vooral het eindbeeld dat we proberen te bewerkstelligen met die verzorgingsplaatsen. In de

toekomst spreek je natuurlijk over een situatie waarin het grootste gedeelte van de auto's komt om te laden. In de transitieperiode zal het per verzorgingsplaats wisselen. Het zal dus niet in één keer geregeld zijn. In het eindbeeld gaat laden waarschijnlijk ook op de kop, want dan heb je meer plekken nodig dan nu. Dan kun je laden dus ook naar voren halen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat ...

Minister Harbers:

Ik heb nog één vraag van de heer Krul.

De voorzitter:

Nee, de heer Koerhuis heeft nog een vraag, ik denk over het vorige stuk. We kunnen ook afspreken dat we eventuele interrupties helemaal aan het einde van de beantwoording van de Minister doen. Nu? Dan geef ik het woord aan de heer Koerhuis en daarna aan de heer Krul.

De heer Koerhuis (VVD):

Eerst het punt waar de Minister op ingaat. De beleidsregel die de Minister naar de Kamer heeft gestuurd, spreekt zelf over een moratorium op het plaatsen van laadpalen, dus ik herken niet helemaal wat de Minister zegt. Eigenlijk zegt hij hier «er is geen moratorium». Aan de andere kant, welke verzorgingsplaats gaat nu voor vijf jaar een laadpaal plaatsen? Dat kan niet uit, dat snapt iedereen. Maar feitelijk is er een moratorium. Als de Minister zegt dat dat er niet is, dan is dat helemaal goed, want dan kunnen we doorgaan met het plaatsen van laadpalen.

Minister Harbers:

Er is een tijdelijke ... Volgens mij gebruiken we niet het woord «moratorium». Wel? We zullen het even nakijken. Maar je moet wel een beleidsregel hebben om naar de nieuwe situatie toe te kunnen groeien. Anders kunnen er voor langer dan tien jaar vergunningen worden aangevraagd en duurt het dus veel langer voordat het nieuwe beleid kan worden uitgerold. Daarom lijkt ons een pas op de plaats gepast om vervolgens met het nieuwe beleid grotere stappen te zetten in het realiseren van het eindbeeld.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik proef in ieder geval aan de kant van de Kamer dat zo'n moratorium de energietransitie remt. Als ik het antwoord van de Minister hoor, lijkt mij zo'n moratorium ook niet helemaal de bedoeling. Misschien moeten we afspreken dat we geen moratorium hebben of niet meer hebben. Als ik die toezegging kan krijgen, scheelt me dat weer een motie in een tweeminutendebat.

Minister Harbers:

We komen toch nog voor de zomer met een brief over de verdere uitwerking van het beleid. Laat ik dit punt daarin verder verduidelijken. Dat zeg ik u toe.

De voorzitter:

Dat klinkt als een toezegging. Dan heeft u geen tweeminutendebat meer nodig, maar dat laat ik uiteraard aan de Kamer.

Minister Harbers:

Ik denk dat in de praktijk de soep niet zo heet gegeten wordt. Laat ons dat in ieder geval verder uiteenzetten in de brief.

De voorzitter:

U ziet dat in de brief tegemoet. Kunt u aangeven wanneer die brief komt?

Minister Harbers:

Nog voor de zomer.

De voorzitter:

Voor de zomer.

Minister Harbers:

Dan de twee shops. In het eindbeeld is het uit elkaar gerafeld. Op dit moment zijn tanken en laden nog een andere markt. Daarom spreken we over één laadkavel en één tankstation. Dat is ook nodig om in de transitie innovatieve en/of kleine partijen de ruimte te geven. Bij een aparte laadkavel en een aparte tankkavel moeten we beide kavels – dat is juridisch afgedwongen – de ruimte geven voor een shop, want anders maak je een niet toegestaan onderscheid. Uiteraard kijken we bij de plek heel goed naar wat dat doet voor verkeersbewegingen, overzichtelijkheid en veiligheid. Het is niet de bedoeling om dat te laten verrommelen of zo, het moet voor de weggebruiker volledig helder zijn hoe die plaats eruitziet. In het eindbeeld heb je de situatie dat er een tankkavel, een laadkavel en een shopkavel zijn. Dan kun je ultieme duidelijkheid bieden. Maar nu zou je onterecht discrimineren tussen de ene kavel die wel een shop mag hebben en de andere die geen shop mag hebben. Dan de vraag van de heer Krul of we met dit alles voldoende doen. Dan ben ik weer terug ...

De voorzitter:

De heer Krul heeft nog een vraag over verzorgingsplaatsen, begrijp ik. Dan doen we die eerst.

De heer Krul (CDA):

Ik hoop dat de Minister in ieder geval in zijn eigen reflectie hoort dat het steeds ingewikkelder wordt. Aan de ene kant zegt de Minister: in de transitieperiode zal er heel veel verschil zijn tussen verzorgingsplaatsen, waarbij de een al wel laadpalen op de kop heeft maar de ander niet. Wat mij betreft wekt dat meteen het gevoel op «dat is onveilig», want als mensen op een verzorgingsplaats afrijden weten ze niet waar ze heen moeten en gaan ze twifelen. Dat vind ik al onduidelijk. Maar nog even over die shops. We begrijpen toch allemaal wel dat als een reiziger wat te kiezen heeft – zeker een echte liberaal begrijpt dat – er concurrentie ontstaat tussen kavels die aan elkaar grenzen en die reiziger dus gaat bewegen en kiezen? Daar hoeven we toch geen onderzoek naar te doen? Dat is toch gewoon niet wenselijk, ook niet in een transitieperiode?

Minister Harbers:

Het is alleen niet te vermijden, ook vanuit juridisch oogpunt. Dit zijn allemaal van die dingen die bij een transitieperiode horen. Ik zie ook wat er gaat gebeuren, maar dan moet je er juist voor zorgen dat het zo veilig mogelijk is ingericht, dat er veilige oversteekplaatsen zijn en dat je anticipeert op het feit dat mensen dit waarschijnlijk zullen gaan doen. Dat is allemaal uitgangspunt van de inrichting van die verzorgingsplaatsen, ook in de transitieperiode. Maar we moeten die beweging wel ergens gaan maken. Het gaat niet van de ene op de andere dag, maar over 27 jaar is het toch echt zo dat je daar allemaal moet laden. Mevrouw Kröger vindt 27 jaar wel erg lang, maar er zijn nog fossiele auto's die een jaar of 20

meegaan, auto's die tot 2030 verkocht worden, en die zullen in de tussentijd ook nog ergens moeten tanken. Het is goed om nu dat eindbeeld te definiëren, net als de transitie daarheen.

De voorzitter:

Uw antwoord roept een heel korte vervolgvraag op bij de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Een vraag aan de Minister; ik schets maar even een beeld. Wat als we nou zeggen: om duidelijkheid te creëren, om al die onveilige situaties te voorkomen die de Minister zelf ook onderkent, doen we één kavel en nemen we in de concessie de verplichting op dat er een andere partij wordt gezocht voor het laadgedeelte? Dan hebben we al deze ellende met transitieperiodes, verschillende plekken, twee shops, extra voetpaden en kruisbestuivingen niet. Wat als we het onszelf simpel maken? We maken de transitie nog steeds mogelijk en doen het gewoon op deze manier. Is dat geen idee, Minister?

De voorzitter:

De suggestie van de heer Krul.

Minister Harbers:

Nee, dat is geen idee omdat laden en tanken andere markten zijn. Een van onze overwegingen is ook dat je dan – dat was precies de zorg van de Kamer – de kans van het mkb heel erg bemoeilijkt. Juist om de grote aanbieders niet te bevoordelen hebben we gekozen voor het uiteenrafelen in twee kavels.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, het woord is aan u.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zal niet een heel debat openen over hoelang we nog fossiel rijden in Nederland, maar ik vraag de Minister wel of hij in de brief die hij net heeft toegezegd ook iets kan zeggen over het niet langer afgeven van concessies voor 30 jaar voor fossiele tankplaatsen. Dat is immers niet in lijn met een afbouwpad.

Minister Harbers:

Dat is op zich een heel terecht punt van mevrouw Kröger. Dat valt alleen onder de Benzinewet, die ook een keer zal moeten worden aangepast. Die is geen onderdeel van het Ministerie van IenW. Ik word erop gewezen dat Binnenlandse Zaken hierover gaat. Ik dacht zelf aan EZK.

De voorzitter:

Heel kort nog.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Oké. Ik ga op zoek naar de Benzinewet en ik bereid een amendement voor. Maar het gaat hier toch over de concessies voor laadstations, shops et cetera? Dat is een heel beleidskader van deze Minister. Daar hoort denk ik toch ook bij wat ons beleid is ten aanzien van nieuwe fossiele tankstations.

Minister Harbers:

Dat is een terechte vraag. Ik hoor zelf ook nieuwe dingen. Het is dus een ander departement, maar we nemen het mee in de brief die naar de Kamer komt. Het is een terecht punt en ik ga er niet van uit dat we na 2050 daar nog benzine verkopen.

De voorzitter:

Dat roept dan weer een hele korte vraag op bij de heer Koerhuis, maar echt ultrakort.

De heer Koerhuis (VVD):

Enerzijds hebben we het oudste wagenpark van Europa, dus die fossiele auto's blijven nog wel even op de weg. Anderzijds heeft Europa gezegd: vanaf 2035 blijven auto's met biobrandstoffen en synthetische brandstoffen toegestaan. Het kabinet zet zelf ook in op rijden op biobrandstoffen vanaf 2025. Ik snap niet helemaal hoe die verzorgingsplaatsen vanaf 2050 helemaal vrij moeten zijn van biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en waterstof.

Minister Harbers:

Waterstof zou kunnen in de toekomst. Daar houden we ook rekening mee. Ik stel voor dat ik dit meeneem in de brief.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw beantwoording.

Minister Harbers:

De heer Krul vroeg: doen we nou voldoende om de doelen te halen? Ik breng in herinnering wat ik aan het begin van het debat zei: we hebben ambitieuze doelstellingen en daar moet meer intensivering op. Maar om te zien wat echt resultaat heeft, komen we ook gelijk in de ingewikkeldere maatregelen. Ik heb dus aan de SWOV gevraagd om precies dat de komende tijd inzichtelijk te maken. Dat doen we ook met de andere wegbeheerders, want bij wat we nu doen, was de vaststelling ook dat halvering in 2030 te ambitieus is. Ik wil me daar niet zomaar bij neerleggen. Het zal nog heel veel extra van ons vragen in de komende jaren.

Het antwoord op de vraag van mevrouw Van Ginneken is toch als volgt. We kennen het prognoserapport van SWOV. Dat heb ik ook aan de Kamer gestuurd. Ik heb er toch voor gekozen om de beleidscapaciteit die we hebben vooral te zetten op de ontwikkeling van nieuwe maatregelen die ons dichterbij dat doel brengen, in plaats van op kijken wat we dan in 2026 nog kunnen doen. Die tijdshorizon is gewoon ... Als je aan de slag gaat met alle wegbeheerders, dan ben je daar zo. Ik zet die beleidscapaciteit liever in om dat doel in 2030 te kunnen halen. Er komt in de tussentijd, volgens mij begin 2025, overigens nog wel een evaluatie aan van het SPV. Ook die kan helpen om te zien wat we dan in de tweede helft van dit decennium moeten gaan doen.

De heer Madlener ken ik lang genoeg om te weten dat hij wat afkeer heeft van verbieden. Dat deel ik op zich met hem als gezond uitgangspunt, maar ik wil het wel veilig maken voor iedereen. Hij bracht het volgende voorbeeld naar voren: als je gewoon lekker wat harder wil rijden dan 25 kilometer per uur, dan moet dat toch kunnen? Nou, dat kan ook. Dat kan op eigen kracht als je een gewone fiets of een racefiets hebt. Dat kan ook, als je dat met elektrische of andere ondersteuning wil, door een speedpedelec of een snorfiets te kopen. Daar hebben we dus allang in voorzien zonder dat we iets verbieden.

Wat betreft de Thomassentunnel heb ik nog even navraag gedaan. Bij het incident op donderdag 25 mei in de ochtend, kort voor het vorige debat, was er sprake van een opeenvolging van twee incidenten. Er was een weggebruiker over een voorwerp gereden dat op de weg lag. Als er een dergelijk incident plaatsvindt, dan wordt er direct een rood kruis geplaatst en wordt de dichtstbijzijnde weginspecteur geïnformeerd. Toen dat tegen 9.30 uur gebeurde, was er net al een incident in de Botlektunnel gebeurd. Dat was bijna afgehandeld, dus de weginspecteur die daar bezig was, is direct doorgereden naar de Thomassentunnel. Hij was daar rond 9.40 uur

aanwezig. Op dat moment was de politie ook al in de Thomassentunnel aanwezig voor de beveiliging. Dat kan toeval zijn. Dat kan ook via een 112-melding geweest zijn. Nadat het voertuig was weggesleept, is gecontroleerd of er nog een voorwerp op de weg lag. Uiteindelijk is de weg rond 10.00 uur weer volledig vrijgegeven. Volgens Rijkswaterstaat was het daarmee een melding met afhandeling volgens het boekje. Maar de verwarring kan ook zitten in het feit dat er twee opeenvolgende incidenten waren op hetzelfde wegvak. Dat laat onverlet dat we overal proberen de afhandelingstijd zo kort mogelijk te maken en te zorgen dat bergers en wegininspecteurs allemaal zo snel mogelijk ter plaatse zijn. Met het slot van het betoog van de heer Madlener was ik het ook volledig eens. Alle rijhulpen gaan ervoor zorgen dat autorijden nog een glorieuze toekomst voor zich heeft, want het wordt steeds schoner, slimmer en veiliger. Als het ding ooit helemaal zelf rijdt, dan is het met asorijden hopelijk ook gedaan.

Tot slot de vraag van mevrouw Kröger over de 30 kilometer per uur. Ze vroeg: als dat de norm wordt, in hoeverre komt dat dan binnen bereik? Ik heb net al een aantal toezeggingen gedaan aan mevrouw Van Ginneken om te zorgen dat datgene wat we weten van medeweggebruikers, ook gebeurt. Het is wel een misverstand dat het de norm wordt. Ik draag zelf de afspraak uit het coalitieakkoord bij me dat overal waar de snelheid in de bebouwde kom zinvol kan worden verlaagd naar 30 kilometer per uur, dat gefaciliteerd wordt. Dat doen we al via de nieuwe inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen met 30 kilometer per uur. Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt ook nog aangepast, zodat gemeenten de inrichtingskenmerken goed kunnen toepassen. Op het vraagstuk of dat een wettelijke norm moet worden, ben ik ingegaan in de brief die ik 11 mei aan de Kamer stuurde. Daarin is ook betoogd waarom het vastleggen als wettelijke norm hiervoor uiteindelijk geen zin heeft. Daarom doen we het op de manier die ik zojuist heb aangegeven.

Voorzitter. Daarmee ben ik aan het eind van de beantwoording en dank ik de Kamer voor haar inbreng en het plezierige debat.

De voorzitter:

Waarvan akte. Dank u wel. Volgens mij is mevrouw Kröger nog net niet helemaal happy met uw laatste antwoord. Ik zie dus nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister zegt dat hij zich gehouden voelt aan het coalitieakkoord. Ik hoop dat hij zich ook gehouden voelt aan een uitspraak van de Kamer. Dat lijkt mij eigenlijk evident. In de tekst van de motie staat niet het woord «norm», maar het woord «uitgangspunt». Dan is wel de vraag hoe dat zich effectueert en ervoor zorgt dat dit gewoon op zo veel mogelijk plekken het geval is. Daarom ben ik blij met de toezegging aan mevrouw Van Ginneken, maar denk ik ook dat we beleid moeten hebben om dat gat te dichten daar waar dat nog niet het uitgangspunt is.

Minister Harbers:

«Uitgangspunt» is een ingewikkeld begrip in de wet. In de wet kun je wel een norm vastleggen. We zijn uitvoerig ingegaan op een aantal redenen waarom het waarschijnlijk ook gewoon niet de beste keuze is om dat vast te leggen als landelijke en wettelijke norm. We hebben er juist voor gekozen om gemeenten die dat graag als uitgangspunt willen nemen hierin zo goed mogelijk te faciliteren. Dat is inclusief het vastleggen in dat BABW, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, straks. Dat zou gemeenten voldoende handvatten moeten geven om overal waar zij dat wenselijk achten de 30km/u-weg in te voeren.

De voorzitter:

Daarmee is de afkorting BABW ook helder voor ons allen. Met uw welnemen ga ik nog twee dingen doen. Als eerste doe ik de mededeling dat de commissie bij monde van de heer Koerhuis een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Wij zullen dat uiteraard doorgeleiden naar de plenaire Griffie.

Het tweede punt is dat ik nog even de toezeggingen die door de beide Ministers gedaan zijn met u doorneem.

- De Minister van Justitie en Veiligheid vraagt extra cijfers op over het aantal controles op alcoholgebruik in het verkeer. Deze worden met u gedeeld in de halfjaarlijkse rapportage van de politie. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.
- De Minister van Justitie en Veiligheid gaat bij de behandeling van het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed expliciet in op de verschillen met Duitsland. Dat is een toezegging aan de heer Krul van het CDA.
- De Kamer ontvangt na de zomer een brief over roekeloos rijgedrag waarin ook wordt ingegaan op de uitvoering van de motie-Alkaya/Koerhuis over levenslange rijontzegging. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis van de VVD.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal bij het IPO, het Interprovinciaal Overleg, en de VNG, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de vraag neerleggen wat de medeoverheden nodig hebben voor de verdere uitrol van de weginrichting voor 30km/u-gebiedsontsluitingswegen en informeert de Kamer hierover. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt de criteria duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap mee bij het toewijzen van kavels bij de verzorgingsplaatsen. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal in de toekomstige rapportages van de SWOV bij verkeersongevallen een uitsplitsing naar type fietsen laten opnemen. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal in de brief over de verzorgingsplaatsen van de toekomst ingaan op het moratorium met betrekking tot de laadpalen. Deze brief komt voor de zomer naar de Kamer. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal in de brief over de verzorgingsplaatsen van de toekomst ook ingaan op de concessie voor fossiele brandstoffen en waterstof voor de komende 30 jaar. Deze brief komt voor de zomer naar de Kamer. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis en mevrouw Kröger.

Op dat laatste punt heeft de heer Koerhuis nog een vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het gaat met name ook om bio en synthetische brandstoffen eigenlijk.

De voorzitter:

We gaan zien dat die ook in de brief komen. Dat heb ik de Minister horen zeggen.

Minister **Harbers:**

Misschien zou daar «het vermeende moratorium» van gemaakt kunnen worden.

De voorzitter:

Er ontstaat hier rumoer en ik hoor zeggen dat het echt om «moratorium» gaat, maar dat misverstand gaan we vandaag niet oplossen. Ik gun u dat bijwoord, Minister. De toezeggingen luiden dan aldus.

Daarmee heb ik volgens mij alle plichtplegingen van dit commissiedebat met u samen afgerond. We zien uit naar het tweeminutendebat. Ik dank de bode. Ik dank de Dienst Redactie en Verslag of de Dienst Verslag en Redactie. Ik weet dat nooit, maar in ieder geval van harte dank. Ik dank de mensen thuis die digitaal meekijken, de mensen op de publieke tribune, uiteraard de Minister van IenW en ook de Minister van Justitie en Veiligheid, en niet te vergeten de leden. Als laatste dank ik de griffier voor het vastleggen van het een en ander. Ik wens u allen een hele prettige avond. Het debat is hiermee gesloten.

Sluiting 18.10 uur.