

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 815

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 april 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 5 februari 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2019 inzake reactie op verzoek commissie over het bericht «Verdubbeling snelweglopers in 5 jaar tijd» (De Telegraaf, 19 februari 2019) (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 82);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 augustus 2019 inzake informatie over toezicht machines en bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 737);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2019 inzake stand van zaken convenant Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 734);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juli 2019 inzake verlichting op snelwegen (Kamerstuk 29 398, nr. 739);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 augustus 2019 inzake SWOV-onderzoek naar de dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2017 (Kamerstuk 29 398, nr. 740);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 juli 2019 inzake communicatie over wetswijziging inzake intrekking code 95 (Kamerstuk 29 398, nr. 738);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 september 2019 inzake onderzoek voertuigverlichting (Kamerstuk 29 398, nr. 753);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2019 inzake realisatie snelheidsverlaging (Kamerstuk 35 334, nr. 22);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 november 2019 inzake Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) rapport «Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer» (Kamerstukken 29 398 en 31 305, nr. 770);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 november 2019 inzake rapport «Onderzoek naar systeem-**

- verantwoordelijkheid van de zelfrijdende auto» (Kamerstuk 31 305, nr. 298);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2019 inzake voortgang van de vervanging BoordComputerTaxi (BCT) kaarten (Kamerstuk 31 521, nr. 119);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2019 inzake afhandeling van de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van het voorstel van wet tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (Kamerstuk 34 182) (Kamerstuk 34 182, nr. 29);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2020 inzake uitvoering van de gewijzigde motie van het lid Postma c.s. over aangeven van de maximumsnelheid op matrixborden (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 54) (Kamerstuk 29 398, nr. 788);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2019 inzake stand van zaken beoordeling aanvraag Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 789);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2019 inzake machinerichtlijn in relatie tot de Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 784);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2019 inzake quickscan elektrische bakfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 787);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2019 inzake verzamelbrief AO Verkeersveiligheid 18 december 2019 (Kamerstuk 29 398, nr. 783);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2019 inzake gefaseerd weer aanzetten van de verlichting op de snelwegen (Kamerstuk 29 398, nr. 782);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 januari 2020 inzake reactie op verzoek commissie over onderliggende gegevens matrixborden voor AO Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 794);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2020 inzake maandrapportage CBR december 2019 over de divisies Rijgeschiktheid Medisch en Klantenservice (Kamerstuk 29 398, nr. 791).**

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

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

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

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

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Witzke

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Middendorp, Postma en Sienot,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom allemaal. Ik open deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat met als onderwerp Verkeersveiligheid. Ik heet uiteraard de Minister, de leden, de ambtelijke ondersteuning en iedereen die hier tegenover mij zit en iedereen die via de camera tegenover mij zit welkom. De Minister van Justitie en Veiligheid kan in verband met de plenaire vergadering niet aanwezig zijn, maar ik begrijp ook dat in de procedurevergadering vanmorgen besloten is om daar een alternatief moment voor te zoeken om over de materie hier te spreken. Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie heeft zich afgemeld wegens verplichtingen in de plenaire zaal. Dat zullen dezelfde zijn als die van de Minister.

Ik zou voor willen stellen om de leden hun gang te laten gaan – jaja! – in een volgorde bepaald door de voorzitter, waarbij ik vijf minuten spreektijd voorstel en twee interrupties in tweeën. Meestal proberen we het zo te doen: als het niet in tweeën gaat, maar in enen, zou ik het eigenlijk zo willen laten, tenzij er iets heel bijzonders gebeurt. We hebben tot nu toe heel goede ervaringen met twee interrupties in tweeën en that's it. Laten we ons daar dus op richten en kijken hoe het loopt.

Ik geef het woord aan mevrouw De Pater... pardon, mevrouw Postma van het CDA. Ik kan het bordje niet zien, maar excuses daarvoor. Ik geef het woord aan mevrouw Postma van het CDA. Ga uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank, voorzitter. Ik wil maar meteen beginnen met de matrixborden. Er ligt een breed gedragen Kamermotie over het tonen van de maximumsnelheid op de matrixborden. De reactie van de Minister was teleurstellend en begrijp ik ook eigenlijk niet. De brief die wij kregen gaf aan dat bij 15% van de gevallen de snelheid getoond kan worden, maar bij toezending van de achtergrondinformatie blijkt 60% geschikt zijn om de juiste snelheid te tonen, waarbij dan wel de wegkantssystemen worden aangepast. Dat lijkt ons technisch haalbaar.

De Minister vraagt zich vervolgens af wat voor effecten dit heeft op de verkeersveiligheid, een terechte vraag, als de file-alertering wordt aangezet. Maar als dit zo'n probleem is, waarom wordt dit dan al gedaan, bijvoorbeeld op de A12 als je Den Haag uitrijdt? Daar staat 100 met een rode rand, tenzij er een file is, dan wordt dit aangepast. Ook bij de ring van Rotterdam en Amsterdam zien wij hetzelfde. Als verkeersveiligheid het argument is, waarom doe je het dan op deze wegdelen wel? Graag een reactie van de Minister.

Er wordt ook weleens gezegd dat er niet geïnvesteerd moet worden in de matrixbordensystemen, dat alles in de car gaat. Maar Duitse autofabrikanten zijn juist auto's aan het ontwikkelen die de matrixborden met rode rand lezen en dit doorgeven in de auto. Deze visie klopt dus niet meer. Graag een reactie van de Minister.

En dan hebben we nog het Verdrag van Wenen waaraan we binnenkort moeten voldoen. Er mogen zodra dit verdrag ingaat geen vaste snelheden getoond worden op matrixborden die geen rode rand hebben. Dat lukt dus niet op 40% van onze matrixborden in Nederland. Laten we deze

motie gewoon eens praktisch bekijken, daar starten waar het wél kan en vanaf daar gaan bouwen. Mijn vraag aan de Minister is: op welk wegdeel kunnen wij starten met een pilot? Mijn voorkeur gaat uit naar de A4 tussen Amsterdam en Den Haag en de andere kant op.

Voorzitter. Dan het CBR. Het CDA is blij met de coulanceregeling vanaf 1 december. Dat geeft lucht voor velen. Het CDA krijgt echter wel veel mails van mensen uit de grensregio die niet over de grens kunnen om familie, kinderen of kleinkinderen te bezoeken die daar wonen. Toen de rapportage er lag, schrok ik met name van één zin op pagina 9: «De dossiers van klanten die vallen onder de administratieve verlenging van 75+ worden tijdelijk terzijde gelegd.» Klopt het dat de rijbewijzen van de mensen in de grensregio die aangeven deze nodig te hebben voor familie- of vriendenbezoek helemaal achter in de rij worden gezet, dus dat die mensen een jaar extra moeten wachten? Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Zou de Minister willen meedenken aan een oplossing, bijvoorbeeld door in gesprek te gaan met België en Duitsland, of de Duitse grensstaat, afhankelijk van wie er verantwoordelijk is voor het rijbewijs, om te kijken of er een erkenning kan komen van de administratieve verlenging die wij hebben? Of kunnen de mensen die aangeven wel gewoon verlenging te willen, weer in de wachtrij geplaatst worden? Of kan er prioriteit gegeven worden aan mensen die over de grens moeten omdat hun vrienden of familie daar wonen en waar ze dus regelmatig heen willen gaan?

Dan de omwisseling van een buitenlands rijbewijs voor kennismigranten. We kwamen iets raars tegen op de website van RDW. Er staat dat indien een kennismigrant die onder de 30%-regeling van de Belastingdienst valt, ongeacht uit welk land hij komt, het kan omwisselen voor een Nederlands rijbewijs. Andere inwoners van ditzelfde land kunnen dat echter niet. Dat is toch gek, want wat heeft een belastingtarief te maken met je rijvaardigheid? Nederland is qua verkeer druk te noemen en wij hebben in vergelijking met andere landen veel meer fietsers in het verkeer. Ons verkeer is gewoonweg complexer. Daarom stellen wij ook zulke hoge eisen aan ons rijbewijs. Kan de Minister aangeven waarom deze regel er is? Ik begrijp dat oprecht niet. Is de Minister bereid deze aan te passen?

Voorzitter. Tot slot nog een aantal losse punten. Laten we beginnen met de helmplicht op snorfietsen. Na het aannemen van een motie van het CDA, de ChristenUnie, GroenLinks en de SP heeft de Minister toegezegd dat het ontwerpbesluit vóór de kerst aan de Kamer zou worden toegestuurd. Eergisteren kregen we te horen dat de internetconsultatie op 10 februari start en dat die zeven weken duurt. Kunnen wij na 10 februari in acht weken al een ontwerpbesluit richting Kamer krijgen? De Minister geeft aan ook nog een onderzoek te willen doen. Dat lijkt ons eigenlijk niet nodig.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Verbazingwekkend dat het CDA een onderzoek niet nodig vindt. De helm beschermt je zeker, maar wat zeg je tegen 750.000 snorfietsers in Nederland? Eigenlijk zeg je tegen die mensen: u moet maar op de rijbaan, u moet maar verplicht een helm gaan dragen, uw voertuig is waardeloos, u kunt beter iets anders gaan doen. Dan kun je toch niet zeggen: ik wil niet de gevolgen weten? Je moet toch inzicht hebben in wat zoiets betekent voordat je zoiets voor heel Nederland gaat invoeren?

Mevrouw Postma (CDA):

Je hebt dit onderzoek niet nodig om de wet te maken. Wij hebben het idee dat dit onderzoek het eigenlijk alleen maar gaat vertragen. Waar je dan vooral naar kijkt in dat onderzoek is wat er inderdaad gebeurt met die verschillende mobiliteitsbewegingen. Gebruiken mensen dan nog wel de

snorfiets of gaan ze een fiets gebruiken? Dat is een relevant onderzoek, maar niet of je nou wel of niet een helmplicht moet hebben op het snorfietsgebruik. Dat zien wij los van elkaar. Wij vinden als CDA-fractie dat je als je op de snorfiets zit wel een helm moet dragen omdat die gewoonweg beter beschermt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is mooi. Dat is een standpunt. Dat kan. Daar ben ik het niet mee eens, maar stel je voor. Je hebt een snorfiets; dat is je enige vervoermiddel om van A naar B te gaan, naar je werk, de stad in te komen. Eigenlijk zeg je: je moet een helm op. Mensen willen dat niet. Ze willen nog wel reizen. Voor sommigen wordt dat ingewikkeld; die moeten met het ov, lopend of anders, en die gaan dan op een fiets. Stel je voor dat ze een elektrische fiets nemen, die vaak harder rijdt dan een snorfiets. Moeten ze dan ook een helm op? Wil je niet weten of dat meer gevaar oplevert? We hebben gezien dat de meeste doden en ongelukken op dit moment juist vallen bij oudere mensen op een elektrische fiets die geen helm dragen. Is het CDA dan ook voor een helmplicht daar? En wat is dan eigenlijk het verschil met de snorfiets?

De **voorzitter**:

Uw vragen zijn duidelijk. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voor zowel de elektrische fiets als de snorfiets geldt een maximumsnelheid van 25 km/u. Vervolgens is het relevant hoe snel zo'n voertuig stilstaat. Dat zijn de simpele wetten van de natuurkunde. Een snorfiets is nou eenmaal zwaarder dan een elektrische fiets. Als jij dus een obstakel hebt op 5 meter afstand en je fietst of rijdt met dezelfde snelheid, dat sta je met een snorfiets minder snel stil en dan heb je dus ook meer kans op een botsing.

Vervolgens is het ook nog eens zo dat de helm die je wilt op een fiets een ander type helm is dan die je wilt op de snorfiets. Dat heeft er simpelweg mee te maken dat als je aan het fietsen bent, je ook transpireert. Je hoofd moet de warmte afvoeren en dus heb je daar een ander type helm voor nodig. Dus het CDA wil deze twee vervoermiddelen echt los zien van elkaar en wil dus ook een verplichting van een helm als je op een snorfiets zit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst voor een interruptie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Een bijzonder laatste antwoord van het CDA, maar mijn vraag gaat over iets anders. Want ik hoor het CDA zeggen: dit onderzoek is helemaal niet nodig. Eigenlijk hoor ik het CDA zeggen dat de Minister eigenlijk gewoon deze wetgeving aan het traineren is. Klopt dat?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik zie niet direct een verband tussen dit onderzoek en het maken van deze wet.

De **voorzitter**:

Het klopt dus niet volgens u. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is toch heel gebruikelijk dat als we een wet invoeren, we ook gewoon een marktconsultatie en alles doen. Waarom zou het CDA daar nu van willen afwijken? Ik begrijp niet zo goed uw standpunt. Het is uw kabinet volgens mij, maar ik begrijp niet goed waarom u nu wilt afwijken van dit

systeem. Wilt u nu gewoon doordrukken, of wat is nu de intentie achter dit voorstel?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Volgens mij ligt er gewoon een motie, ondertekend door meerdere partijen, die ook brede steun heeft gekregen. Wij willen graag dat die motie zo snel mogelijk wordt uitgevoerd, juist om ervoor te zorgen dat er minder slachtoffers vallen in de snorfietscategorie. Dat lijkt ons vrij simpel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan vervolgt u uw betoog in de resterende 45 seconden.

Mevrouw **Postma** (CDA):

De cijfers die we ontvingen, geven aan dat bijna een derde van de slachtoffers die omkwamen bij een verkeersongeval op rijkswegen geen autogordel droeg. Dat vinden wij zorgwekkend. Het laatste onderzoek over gordelgebruik is van 2010. Dat liet toen zien dat 97% geen gordel droeg die voorin zat, en 82% achterin. Dit was toen jarenlang stabiel en dat is ook de reden dat er geen onderzoek meer gedaan werd, wat heel logisch is. Maar nu lijkt wat ons betreft een nieuw onderzoek op zijn plaats om te kijken wat hier aan de hand is. Is de Minister bereid weer een soortgelijk onderzoek op te zetten?

Tot slot de autobanden en de apk. We zien dat de auto's steeds zwaarder worden, helemaal nu er steeds meer elektrische auto's op de markt zijn. Dat betekent dat er wat ons betreft ook anders gekeken moet worden naar de bandeneisen.

De **voorzitter**:

Uw vraag is?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik heb nog twee zinnen. Dan komt de belastingindex in beeld. Is de Minister bereid om de belastingindex mee te nemen in de apk-herziening in 2020 en dit als een ingroeimodel te gaan zien?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Heldere vraag, lange aanloop. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laten we maar gelijk de koe bij de hoorns vatten en onze grote zorgen uiten over het zwaard van Damocles dat boven onze verkeersveiligheid hangt: de beslissing van D66 om een keiharde drugsstimulatiecampagne te lanceren, waar vooral jongeren vatbaar voor zijn. Dit zal desastreuze gevolgen hebben voor de veiligheid op de weg. De bob- en MONO-campagne worden door de drugsliefhebbers van D66 ernstig ondermijnd doordat het gebruiken van drugs als de gewoonste zaak van de wereld wordt neergezet. «Ja, #ikmaakmedrug», zoals ze zelf zeggen. Daarom wil de PVV van de Minister weten wat zij gaat doen om de negatieve gevolgen hiervan in het verkeer te voorkomen. Want hoeveel van deze jongeren denken straks dat ze 's avonds pillen kunnen slikken en 's ochtends gewoon weer achter het stuur kunnen kruipen? De PVV houdt haar hart vast en wil dat de Minister extra aandacht schenkt aan deze negatieve ontwikkeling in de verkeersveiligheids campagnes. Want wij maken ons druk om de veiligheid van onze jongeren in het verkeer, dus laten wij alsjeblieft zo veel mogelijk D66'ers uit het verkeer weren.

De **voorzitter**:

Ik zag dat de heer Sienot van D66 wilde interrumperen. Ik geef hem daarvoor graag het woord.

De heer **Sienot** (D66):

Die zag u vast niet aankomen, meneer de voorzitter.

Dit is wel interessant van de PVV. We delen het inzicht dat verkeersveiligheid ontzettend belangrijk is. Wat we niet delen, is het inzicht dat de huidige manier van drugsbestrijding de beste manier is om het verkeer veilig te houden. Want het hele idee achter reguleren is juist dat je veel meer grip krijgt op het juiste gebruik en dat je beter kunt handhaven. Kortom, het wordt er juist veiliger en dus ook verkeersveiliger van. Ik begrijp eigenlijk niet dat de PVV ertegen is, als ze zo voor verkeersveiligheid is.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het blijft toch een heel bijzondere insteek van D66 dat het kweken van junkies goed zou zijn voor de verkeersveiligheid. Ik begrijp dat niet, behalve als D66 aandelen heeft in coffeeshops. Dan zou dat een logische verklaring zijn.

De **voorzitter**:

De heer Sienot wil daar nog wat over zeggen. Ga uw gang.

De heer **Sienot** (D66):

Er verandert geen sikkepit aan het feit dat je met drugs op niet achter het stuur mag zitten. Ik maak me, net als de heer Van Aalst, ook heel erg druk over mensen die dan wel achter het stuur zitten. Het gaat erom dat we de drugs zelf beter reguleren en dat we Nederland daarmee een beetje veiliger en gezonder maken. Kennelijk vindt de PVV dat allemaal niet zo belangrijk. Dat is betreurenswaardig, maar ik hecht eraan te benadrukken dat het dus gewoon verboden blijft om met drugs op achter het stuur te zitten.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Mijn antwoord zal ook helder zijn, voorzitter. Als je gezondheid, verkeersveiligheid en het legaliseren van drugs in één zin gebruikt, stel ik voor dat we ook niet meer gebruiken voordat we beginnen aan AO's, als het tenminste aan de fractie van D66 ligt. Want het is echt knettergek dat je dat soort dingen inbrengt. Het reguleren van drugsgebruik in combinatie met verkeersveiligheid en gezondheid is echt bizar. Gelukkig komt het niet uit uw koker, voorzitter, dus laat ik mijn verhaal maar gauw vervolgen.

De **voorzitter**:

Doet u dat. Pardon, er is een interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil een punt van orde maken, voorzitter. Er wordt hier door de PVV een collega van D66 beticht van drugsgebruik voor een AO. Er zitten mensen op de publieke tribune, er kijken mensen mee met dit debat. We zitten hier in de Tweede Kamer. Laten we proberen om het toch een beetje op niveau te houden en laten we elkaar niet betichten van drugsgebruik voor een debat.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil daar wel op reageren, want...

De **voorzitter**:

Nou, het was een punt van orde, waarvan akte. Ik denk dat we het daarbij moeten laten. Het was een punt van orde. Tegen de heer Van Aalst kan ik zeggen dat de heer Laçin bij het punt van orde de suggestie die gewekt werd, iets verder doortrok. Ik denk dus dat dat niet meer hoeft te worden toegelicht door de heer Van Aalst. Ik zou voor willen stellen dat u uw betoog vervolgt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Zeker, voorzitter. Dat geeft mij dan ook de ruimte om te zeggen dat ik drugs en verkeer in het kader van de verkeersveiligheid totaal niet vind samengaan. Partijen die dat wel vinden, wil ik daar keihard op aan kunnen spreken. Als de heer Laçin dat op zijn niveau wil doen, moet hij dat vooral doen, maar ik doe het op mijn niveau.

De ANWB legde in de Verkeersveiligheidscoalitie in december al de vinger op de zere plek van de Minister: het aantal verkeersdoden is namelijk sterk toegenomen vorig jaar. Dat is een verschrikkelijke trend die haaks staat op de ambitie van de Minister om naar nul verkeersdoden te gaan. Die ambitie hebben we allemaal. Daarom heeft de PVV ook vaak gepleit voor haalbare doelstellingen per jaar om het beleid zo concreter te kunnen toetsen aan de ontwikkelingen op dit gebied. Ik snap dat het voor de Minister gevoelig ligt om over slachtoffers spreken, maar op dit moment is nul verkeersdoden helaas een utopie. Dit is te vrijblijvend om als Kamer de vinger aan de pols te kunnen houden. Dit moet dus anders. Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter. Staat u de PVV alstublieft even toe om een uitstapje te maken naar de Republiek Amsterdam, want daar heeft het besluit om de snorfiets – hij kwam al even voorbij – naar de rijbaan te verbannen grote gevolgen voor de verkeersveiligheid. Om dat te verdoezelen heeft Amsterdam een onderzoek naar het eigen beleid gedaan. Uit dit wc-eendonderzoek blijkt dat er ineens 11.000 snorfietsers minder zijn door die maatregel. De PVV wil weten wat hier aan de hand is. Zijn deze mensen bang om nog de weg op te gaan, of hebben zij dankzij de gemeente nu hun mobiliteit verloren? Of zijn ze voor de verandering nu gewoon in de auto gestapt, die ook al gepest wordt door de gemeente Amsterdam? De PVV vraagt de Minister dan ook om opheldering.

Voorzitter. Dan het serieuze deel: het nieuws dat de stint een nieuwe naam gaat krijgen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat legde dit verzoek neer. Straks heet de stint dus Buszy. Hoezeer de PVV ook sympathie kan opbrengen voor de intentie om zo'n gebaar naar nabestaanden te maken, met het wijzigen van de naam zijn niet ineens alle problemen opgelost. Het blijft voor de PVV namelijk onbestaanbaar dat de stint weer zo snel mogelijk de weg op moet, nog voordat alle feiten over dat vreselijke ongeluk op tafel liggen. Maar zo lijkt het vaak te gaan in Nederland. We passen de naam aan en de negatieve associaties worden vergeten. «Immigrant» werd «nieuwe Nederlander», «achterstandswijk» werd «krachtwijk» en «Staatssecretaris» werd «Minister. Je kan de naam wijzigen, maar het probleem blijft. Laten we dat hier alsjeblieft niet uit het oog verliezen.

Kan de Minister uitleggen hoe er uitvoering kan worden gegeven aan het convenant stint, waar allerlei goede bedoelingen in staan...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter, ik zat me in te houden, maar ik voel me nu toch eigenlijk wel geroepen om een punt van orde te maken. Ik weet niet of dat kan, maar ik doe het gewoon. Over een Staatssecretaris, mijn collega Van Veldhoven, wordt nu gezegd: het wordt een andere naam, maar het probleem blijft. Daar wil ik me echt van distantiëren.

De **voorzitter**:

Waarvan akte.

U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb een controlerende taak en ik mag oordelen over bewindspersonen. Voorzitter, laat ik verdergaan. Ik was gebleven bij het convenant over de stint, waarin allerlei goede bedoelingen staan, maar waarin alleen over inspanningsverplichtingen wordt gesproken. Als de Minister alleen om een inspanningsverplichting vraagt als het gaat om de verkeersveiligheid van kinderen, vindt de PVV dat schokkend. Graag een reactie.

Voorzitter. De PVV heeft met interesse kennisgenomen van de aanbevelingen die de SWOV heeft gedaan, met name naar aanleiding van het onderzoek in 2017. De PVV deelt de mening dat onze bermen een stuk veiliger kunnen door obstakels af te schermen met behulp van afschermingsconstructies. We hebben dat al vaker meegenomen in het AO Verkeersveiligheid. We kennen allemaal die mooie landweggetjes waar veel bomen staan. Er zou meer gekeken kunnen worden naar een afscherming die past in dat landschap: dan kunnen de bomen blijven staan – daar zal GroenLinks ook blij mee zijn – en dan rijdt niemand er meer tegenaan en belandt niemand meer met zijn auto in de greppel. De PVV vraagt daarom aan de Minister of zij al een idee heeft hoe zij uitvoering gaat geven aan deze aanbeveling van de SWOV.

Voorzitter. Het is algemeen bekend dat de PVV al lange tijd pleit voor een beter gebruik van fysieke rijbaanscheidingen op gevaarlijke wegen, waaronder – daar is ie weer! – de N36. Dit punt komt ook in de aanbevelingen van de SWOV naar voren. Daarin wordt fysieke rijbaanscheiding genoemd als middel om frontale aanrijdingen op enkelbaanswegen te voorkomen. Ik ben dan ook erg benieuwd of deze nieuwe aanbeveling ervoor gaat zorgen dat de Minister meer gaat inzetten op slimme middengeleiders. Dat zou namelijk precies in lijn zijn met onze eerdere moties.

Voorzitter. Tot slot die verschrikkelijke verlaging van de maximumsnelheid. De PVV is van mening dat verplicht 100 km/u gaan rijden de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

De **voorzitter**:

Ik moet u onderbreken, want er is een interruptie van de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Ik raakte even helemaal enthousiast, want ik hoorde de heer Van Aalst spreken over fysieke rijbaanscheidingen. Ik neem aan dat hij die ook voor fietsers wil, want juist fietsers kan het ontzettend veel verkeersveiligheid brengen als we rijbaanscheidingen aanleggen tussen de fietsstrook en de andere strook. Bent u het ermee eens dat we de gelden in de gemeente die de Minister wil inzetten voor veilig verkeer, daar heel goed voor kunnen aanwenden?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Sterker nog, volgens mij hebben we dit ook bij het debat over de kentekenplicht met elkaar besproken. Toen heb ik al eens aangegeven dat er binnenstedelijk inderdaad nog heel wat te winnen valt voor de fietser, omdat de plek van de fiets op de rijbaan ingehaald is door alle ontwikkelingen van de afgelopen jaren. Je zou eigenlijk moeten willen dat elke fietsrijbaan gescheiden is van de hoofdrijbaan. In die zin vinden wij elkaar dus. Het enige probleem is waarschijnlijk dat wij hier landelijk niet over de gemeentelijke infrastructuur gaan, maar ik vind het zeker een aandachtspunt om gemeentes duidelijk te maken dat ze meer moeten doen aan de inrichting van hun binnenstedelijke rijbanen. Dat wil niet zeggen dat wij willen – daarin zou u mij als PVV dan moeten steunen – wat er nu in Amsterdam gebeurt: dat alles op slot gaat, dat het voor de

auto onbereikbaar wordt, dat er alleen nog maar op de fiets rondgereden kan worden. Dat moet u dan ook van mij aannemen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. U heeft nog 30 seconden.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, dat ga ik redden.

Voorzitter. Mensen zitten ook op elkaars lip en raken sneller afgeleid door dit sukkelgangetje, met alle gevolgen van dien. Ook is al gebleken dat de maatregel totaal geen zoden aan de dijk zet en dat de stikstofdepositie van onze boeren inmiddels al veel lager is dan gedacht. Het is een tijdelijke maatregel, dus waarom doen we het nog? De PVV roept de Minister dan ook met klem op om deze maatregel te schrappen en niet in te voeren. Want een goede doorstroming van het verkeer is voor iedereen en vooral voor de verkeersveiligheid zeer belangrijk.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de SP. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dat veertien maanden geleden is gelanceerd, met de ambitie om in 2030 geen verkeersdoden meer te hebben. Aan ambitie dus geen gebrek, maar de uitwerking is wat ons betreft tot nu toe teleurstellend. Waar blijft de concrete invulling? Waar blijven de maatregelen die snel getroffen kunnen worden en waar zijn de middelen? De komende tien jaar wil de Minister jaarlijks 50 miljoen uittrekken om gemeentelijke en provinciale wegen veiliger te maken op basis van cofinanciering. Driekwart van het aantal verkeersdoden valt op deze wegen, en deze ontwikkeling moeten we zo snel mogelijk keren. Kan de Minister zo snel mogelijk duidelijk maken aan welke criteria een aanvraag moet voldoen? En gaat zij de regeling zo opzetten dat alle wegbeheerders zelf, waaronder gemeentes, direct een beroep kunnen doen op deze regeling? Is het ook mogelijk om binnen bestaande programma's geld aan te vragen via deze regeling, bijvoorbeeld als het gaat om fietsveiligheid? Dat kwam net al voorbij. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan blijf ik nog even bij de fietsers. We zien dat de verkoop van SUV's, die grote auto's, de afgelopen jaren weer toeneemt. Dit is niet alleen slecht voor het milieu, maar vormt ook een groter gevaar voor fietsers en in mindere mate voor voetgangers. De kans op blijvend letsel of erger is na aanrijding met een SUV vele malen groter dan na aanrijding met een normale auto. Heeft de Minister zicht op deze ontwikkelingen rond het aantal ongevallen met SUV's en op de gevolgen ervan? En wat kan zij doen om fietsers meer veiligheid te bieden, bijvoorbeeld middels rijbaanscheiding? Kan zij daarop reageren?

Voorzitter. Eind 2018 hebben we verschillende aanpassingen gedaan aan de Wet rijonderricht motorrijtuigen, waar het gaat om rij scholen en rij schoolhouders. Daarbij heb ik samen met andere Kamerleden een aantal belangrijke wijzigingen aangebracht om ervoor te zorgen dat de kwaliteit in de rij schoolbranche omhoog gaat. Rij instructeurs behouden hun lesbevoegdheid en mogen het praktijkexamen herkansen na een educatieve maatregel. Spookrij scholen worden inmiddels aangepakt. Daar zijn we blij mee. De gewijzigde wet gaat in per 1 april 2020, nadat bleek dat 1 januari niet haalbaar zou zijn. Is 1 april wel haalbaar? Zijn er op dit moment knelpunten voor de rij schoolhouders en, zo ja, wat doet de Minister eraan om die op te lossen?

Voorzitter. In een van mijn aangenomen moties vroeg ik de Minister om onderzoek te doen naar het invoeren van een vijfjaarseis voor rijinstructeurs. Ik lees in de antwoorden dat de Minister de gevolgen niet kan overzien en dat zij wellicht nog vijf jaar wil wachten voordat zij dit gaan invoeren. Daar neem ik geen genoegen mee. Dat kan de Minister volgens mij ook wel begrijpen. Ze heeft advies gevraagd bij de Centrale examencommissie, maar dat is wat mij betreft niet de sector. Dat is maar één partij en het is ook geen onderzoek; dat is een adviesvraag. Dus ik wil graag van deze Minister weten wanneer zij de motie toch gaat uitvoeren, wanneer zij dat onderzoek gaat starten en met welke partijen zij dit gaat doen.

Dan heel kort nog over de helmplicht, die mevrouw Postma al aanhaalde. Wij hebben die motie meeondertekend. Dat onderzoek zien wij ook los van het wetsvoorstel. De internetconsultatie gaat nu lopen. Krijgen wij zo snel mogelijk daarna het wetsvoorstel toegestuurd door deze Minister? Ik heb nog één laatste punt, een onderwerp waarvoor ik me al vaker hard heb gemaakt: de toelating van innovatieve voertuigen op de openbare weg. Nederland loopt hierin flink achter. Dat geeft ons de kans om te kijken wat men in het buitenland heeft gedaan en de beste ideeën ook in Nederland uit te voeren. Maar dat is op dit moment niet wat er gebeurt. We zijn in Nederland zelf het wiel aan het uitvinden terwijl de elektrische step bijvoorbeeld in Duitsland, Frankrijk en België al rijdt en er vorige week in het VK is besloten om deze toe te laten. Het ministerie stelt hier onwerkbare en onrealistische eisen waar fabrikanten nooit aan kunnen voldoen. Wegen slippen dicht, het ov zit aan z'n taks en toch wordt deze duurzame oplossing voor de last mile op de lange baan geschoven. Dat terwijl ook deze regering volgens het regeerakkoord vol in wil zetten op Mobility as a Service, het MaaS-concept, en de deelstep in andere steden een succes blijkt te zijn. Waar staat de Minister in deze discussie? Gaat ze dit oplossen of blijven we toekijken terwijl steeds meer mensen nu al de e-step gebruiken? Ik roep de Minister op de aanbevelingen van de OVV op te volgen, wetten en regels niet ingewikkelder te maken dan nodig, ze in lijn te brengen met EU-richtlijnen, landen als Duitsland en België te volgen en de toelating van de e-step mogelijk te maken met de invoering van het definitieve toelatingskader, dat naar mijn weten eind dit jaar komt. Is de Minister daartoe bereid en welke stappen neemt zij, ook met veiligheidspartners, om dit te bewerkstelligen?

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Verkeersveiligheid is altijd een urgent onderwerp. We hebben gezien dat het aantal slachtoffers gedaald is ten opzichte van enkele decennia terug. Maar er is in de afgelopen jaren een licht stijgende trend; dat is niet goed en die willen we met elkaar keren. Dus verkeersveiligheid staat wat ons betreft op één. We zijn blij dat de Minister in december zelf met het plan kwam om de komende jaren 500 miljoen, een half miljard euro, in verkeersveiligheid te investeren, en juist ook aan gemeenten en provincies die boodschap overbrengt, omdat 82% van alle dodelijke ongevallen op hun wegen plaatsvindt. We moeten die medeoverheden daarin dus meekrijgen en wensen ze alle succes daarbij. Ik hoop ook dat we resultaten kunnen gaan boeken. Ik vraag de Minister wanneer we de eerste resultaten kunnen zien, want we zijn er nu natuurlijk mee begonnen.

Een tweede compliment – en dan houd ik op met de complimenten – geef ik voor het feit dat de verlichting op de snelwegen weer aan is. Dat is een klein ding. Het geldt ook niet voor alle snelwegen, maar op een deel is dat gebeurd. Dat is een wens uit ons verkiezingsprogramma. Dat is vooral

voor de beleving van de mensen maar ook voor de verkeersveiligheid een goede zet. Ik hoop dat we daarmee doorgaan, maar wel gewoon binnen de pragmatische oplossing die we daarvoor kiezen.

Een derde punt ten aanzien van verlichting: we hebben eerder aandacht gevraagd voor de veilige truckparkings, waarvan er enkele honderden tot duizenden moeten komen. Ik vind dat ze veilig moeten zijn. Daarmee bedoel ik dat als een chauffeur daar ligt te slapen, hij dan niet beroofd wordt. Aan zo'n truckparking moet je de eis stellen dat die op goede orde is. Graag een reactie van de Minister.

Dan ga ik naar de OVV. Er staan tal van rapporten op de agenda, dus ik heb een keuze moeten maken. De OVV heeft het over de adaptieve hulpmiddelen in de auto's. Als je zelf een tweede- of derdehands auto koopt, krijg je soms wat uitleg daarover bij de dealer, maar soms gebeurt dat ook niet. Mijn eigen ervaring binnen de familie is dat ze de knopjes vaak uitzetten omdat het maar irritant gepiep is. Dan zeg ik: dat helpt je misschien wel en voorkomt wat schade. Maar mensen, zeker oudere mensen, hebben daar toch een andere perceptie bij en gebruiken dat niet allemaal. Dat is gewoon jammer, want dat zou de veiligheid kunnen bevorderen. Aan de andere kant zit er ook een gevaar in, namelijk dat we te veel leunen op data voor de veiligheid. Neem bijvoorbeeld het hulpmiddel voor als je van baan verandert. Ik weet niet precies hoe het heet, maar het is allemaal mooi ingebouwd in moderne auto's: lane departure warning of iets dergelijks. Maar motorrijders worden dan niet gezien; dat is razend link. Die doelgroep moeten we ook kunnen bedienen, zeker met alle files. De motorrijders in Nederland – en dat zijn er een hoop – moeten veilig zijn en serieus meegenomen worden. Dus alleen maar vertrouwen op data is ook niet helemaal de oplossing.

Als het gaat om drugs, drank en, iets nieuws, lachgas had ik graag de heer Grapperhaus erbij gehad, maar dat gaan we separaat doen. Wel wil ik deze Minister het volgende vragen: ik had begrepen dat het laatste grote, brede onderzoek naar drugsgebruik in het verkeer uit 2007–2009 stamt. Dat is te lang geleden. Zeker vanwege lachgas en allerlei nieuwe drugs die erbij komen, wil ik vragen om een breder onderzoek naar het gebruik van dit soort middelen in het verkeer; want eigenlijk wil je dat niet.

Dan de snorfiets. «Wij van wc-eend keuren wc-eend goed»; dat zegt de gemeente Amsterdam eigenlijk in haar rapport. Als je de helft van het aantal snorfietsen verkoopt of weghaalt uit Amsterdam, heb je minder snorfietsen. Hoera! Maar wat zijn die mensen in plaats daarvan gaan doen en tot wat voor verschuivingseffecten heeft dat geleid? Twee. Ze zijn daar ook gedwongen om de rijbaan op te gaan. Dat is fijn op het fietspad, want dan heb je daar meer lucht, maar de snorfiets is dan in een keer de zwakke speler. Wat als daar een grote vrachtwagen achter zit? Hoe fijn is dat? Dat lijkt me ook niet heel handig. Als iets in Amsterdam eventueel goed werkt, wil dat niet zeggen dat dat voor heel Nederland relevant is. Ik denk dat we het echt bij Amsterdam moeten laten, en ik verwacht ook een serieuze evaluatie, een stuk van de gemeente Amsterdam waaruit blijkt dat met de snorfiets nog maar de helft van het aantal ritjes is gemaakt.

Zijn de mensen dan thuis achter de geraniums blijven zitten? Ik denk het niet, en ik hoop het ook niet, maar het is ook een bizar plan dat ze daar hebben gemaakt. Een verkeersplan waarbij je de straat wel de ene kant in mag rijden maar niet de andere kant. ik heb voorbeelden gekregen van Amsterdammers die mij belden. Razend leuk, want je hoort dat mooie accent. Die vertellen mij wat ze allemaal tegenkomen als ze van Oud-West naar de Dappermarkt of het Waterlooplein moeten. Ze krijgen bekeuringen, moeten overal omrijden en krijgen te maken met dingen die totaal niet uit te leggen zijn. Er heerst totale verwarring over waar je wel en niet mag rijden. Aan dit soort ratjetoe moet echt een einde komen, zeker voordat je dit breder in Nederland gaat invoeren. Dat moet je met elkaar niet willen. Ik verwacht dus een serieuze evaluatie.

Dan heb ik nog vragen over de snelweglopers. Die vraag zal ik ook aan de heer Grapperhaus stellen. Over voertuigverlichting hebben we het gehad. Ik denk dat ik er zo ongeveer ben. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin wil daar een interruptie op plegen.

De heer Laçin (SP):

Ja, eigenlijk op een punt dat de heer Dijkstra nu niet heeft ingebracht, maar dat geeft misschien wat ruimte om het wel toe te lichten. Ik zag gisteren wat uitspraken van de heer Dijkstra in de media over het laatste punt dat ikzelf maakte, de e-step. Ik ben erg benieuwd of de VVD het met de SP eens is – dat klinkt misschien raar in één zin, maar soms gebeurt het dat wij het eens zijn met elkaar – dat we niet achter moeten lopen en de veiligheid moeten borgen, maar nu wel haast moeten maken met deze ontwikkeling, omdat die steps nu al – niet in hele grote mate, maar toch wel enigszins – te zien zijn in het dagelijkse verkeer. We moeten daar snel op inspelen, zonder onnodig ingewikkelde wetgeving te hoeven ontwikkelen, en het met het nieuwe definitieve toelatingskader gewoon geregeld hebben. Is de VVD het daarmee eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het korte antwoord is: ja. We zijn het vaker met elkaar eens dan mensen soms verwachten. De VVD ziet zeker ook de kansen voor innovatieve elektrische apparaten in steden voor die, zoals u het noemt, «last mile», waarbij hele doelgroepen in één keer mobiel worden die dat nu misschien niet zijn, maar met dit soort nieuwe technologieën wel. Alleen na het stintdebaacle hebben we wel gezegd: veiligheid komt op één. Dus als je wat gaat doen, dan zeker met een definitief kader, waarvan ik denk dat dat er dit jaar echt kan komen. Ik denk ook dat dit jaar duidelijkheid komt voor dit soort partijen, die dit soort oplossingen leveren, en de mensen die daarvan gebruik willen maken. Maar de veiligheid en de plek op de weg moeten wel uitgekristalliseerd zijn, want we willen nooit meer zo'n debacle als destijds. Dat betekent dat we nu misschien nog eventjes een halfjaar respijt hebben, maar het gaat zeker komen. Het is onvermijdelijk dat we nieuwe voertuigen op de weg zullen zien, maar verkeersveiligheid staat voor mij dan wel bovenaan: dan doen we het maar een jaar later dan in het buitenland misschien al gebruikelijk is.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij dat we het grotendeels eens zijn. Daarom benoem ik dat ook: heel lang is innovatie voor veiligheid gegaan. Dat willen we Kamerbreed niet meer. Veiligheid moet vooropstaan en de plek op de weg is ontzettend belangrijk. Maar ik wil wel aan de heer Dijkstra vragen of hij ook het onderscheid ziet tussen een stint en een e-step. Het is heel ernstig wat er met de stint is gebeurd, met hele ernstige gevolgen voor gezinnen, maar de e-step is toch heel wat anders. Die is bedoeld voor individueel gebruik. De stint is een aparte categorie en had wat ons betreft altijd een aparte categorie moeten zijn. Dat onderscheid hebben we nu gemaakt. Laten we samen nog dit jaar regelen dat de e-step gewoon kan gaan rijden in Nederland. Ik hoop dat we daarin kunnen samenwerken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat ze slecht vergelijkbaar zijn, maar in het verleden is het zo gegroeid dat ze in dezelfde categorie zaten. We hebben het stintverhaal gehad, waarna de OVV in zijn rapport een aantal serieuze aanbevelingen heeft gedaan. Laat de experts hier heel goed naar kijken. Iedereen weet ook dat innovatie gaat komen en op welke plek, maar laten wij niet hier te snel dingen doen waar we later spijt van krijgen. Laten we daar even goed

naar kijken. Volgens mij gebeurt dat op dit moment en dan verwacht ik voor de zomer ook wel uitsluitend over het verdere stappenplan.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

De heer Dijkstra eindigde met een opmerking over de verlichting. 50PLUS heeft eerder samen met het CDA al vragen gesteld over de kwaliteit van fietsverlichting. Iedere fietser die met verlichting rijdt, is winst – laten we dat met elkaar vaststellen – maar ook aan de kwaliteit van de verlichting zouden we best wat eisen kunnen stellen. Zouden wij de VVD daarbij op onze weg kunnen vinden?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Er gelden nu ook eisen voor verlichting, maar soms zijn ze wat gedateerd. Vroeger moest je ook een wit spatbord hebben en dat soort dingen. Maar je ziet dat mensen zichzelf of het voertuig verlichten. Ik denk dat het, zeker op winterdagen, onverantwoord is als je zonder goede verlichting op je fiets rijdt. Wat het is maakt me niet zo veel uit, maar zorg dat je zichtbaar bent. Wat ik zelf gemerkt heb, zeker hier in de stad als je 's ochtends wegrijdt met de lichten van je auto aan en de auto achter je ook de lichten aan, is dat fietsers met hun verlichting totaal wegvallen in jouw binnenspiegel en dergelijke, zeker bij regen. Daarom lijkt het mij ook goed dat we daar verder naar kijken, wat u en andere partijen ook doen. Ik denk ook dat het goed is, want goede fietsverlichting is naar ik meen een actiepoint uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat begint natuurlijk al op de lagere school. Maar ik vind het echt onbestaanbaar dat je als automobilist – ik fiets ook in het weekend, maar dan is het licht, maar als automobilist rijd ik vooral 's nachts – mensen soms gewoon niet ziet en dat die mensen het risico nemen omver gereden te worden. Dan is de automobilist aansprakelijk; die heeft het altijd gedaan. Maar een fietser heeft natuurlijk ook een eigen verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat hij zelf goed zichtbaar is. Hij dient er rekening mee te houden dat mensen hem bij slecht of donker weer misschien niet zien. Ik vind het echt onbestaanbaar dat er mensen zonder licht rijden op de fiets, door alle lichten heen. Dat mag ook weleens gezegd worden. Het is ook de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers zélf. Dat kunnen we niet allemaal in regeltjes vangen, maar dat gaat om de mentaliteit van mensen. Soms is die heel erg verkeerd, en ik denk ook dat het onnodig tot slachtoffers leidt. Dat is erg jammer.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van mevrouw Van Brenk. Ga uw gang!

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik kom in mijn betoog inderdaad ook op de verantwoordelijkheid van de deelnemers zelf, want dat is een belangrijk punt. Maar we zouden best eisen kunnen stellen aan de kwaliteit van de verlichting die in de winkel ligt, de kwaliteit van het aantal lux. Dat zou helpen. Als we dat hier zouden besluiten met elkaar, kunnen we er ieder geval voor zorgen dat het voor de nieuwe lichting beter wordt. Volgens mij zouden we daar toch met z'n allen aan moeten werken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik denk het wel. Ik heb zelf ook weleens gefietst met zo'n dingetje van € 3. Vroeger had je een dynamo. Die zet je aan, dan moet je zwaar trappen maar liever niet. Nu heb je gewoon een dingetje van € 3 dat knippert. Maar als je een lampje hebt van € 20 – dat kun je in winkels vergelijken – dat echt goed licht geeft, dan zie je iemand van 500 meter afstand. Waarom hebben we die niet? En waarom laten we dat knipperen niet toe, maar moet het een continue stroom zijn? Ik denk dat we ook daar de innovatie veel meer ruimte moeten geven, dat we heel erg moeten gaan

zitten op bewustwording van mensen, en dat in de winkels gewoon goede voorlichting moet worden gegeven zodat mensen bewust goede spullen kiezen op het moment dat ze de weg op gaan. Want een ongeluk is zó gebeurd, en het is zó zonde en zó te voorkomen door misschien een klein investering. Ik hoop dat de mensen dat ook horen en dat ze dat ook zelf voelen en ervaren.

De voorzitter:

Dank. Ik had mevrouw Kröger nog op mijn lijstje staan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor een gepassioneerd betoog van de heer Dijkstra over verkeersveiligheid. Dat is volgens mij een thema waar hij veel hart voor heeft. Een van misschien wel de belangrijkste maatregelen die dit kabinet heeft genomen om de verkeersveiligheid te vergroten is het vaststellen van de maximumsnelheid op 100 km/u. Daar hebben wij eerder al voor gepleit en nu is het zover als gevolg van het stikstofbeleid. Ik hoop dus dat de heer Dijkstra dit gaat zien als een maatregel die de verkeersveiligheid bevordert. Moeten we nu niet ook in de bebouwde kom naar een lagere maximumsnelheid als norm, namelijk 30, waarbij je dan op bepaalde wegen, waar het goed en veilig kan, 50 kunt rijden? Daarmee draai je het eigenlijk om en wordt 30 de norm. Hoe kijkt de heer Dijkstra daarnaar?

De voorzitter:

Wil de heer Dijkstra het ook omdraaien?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, het is echt aan gemeentes zelf om dat te doen. Op bepaalde kwetsbare plekken gebeurt dat al, zoals bij scholen en dergelijke. Maar het is echt aan gemeentes zelf: want je kunt wel een norm stellen, maar als niemand zich daaraan houdt en je ook niet gaat handhaven, en jij je weginrichting ook niet zodanig aanpast dat je niet harder kan, dan heeft het weinig zin. De teruggang naar 100 heeft wat mij betreft niets te maken met het bevorderen van de verkeersveiligheid, want de veiligheid op 130-wegen was al goed. Het gaat er puur om de uitstoot van stikstof te verminderen. Sterker nog, ik denk dat de teruggang naar 100 nieuwe problemen kan opleveren. Daar zullen we het later over hebben, maar het wordt bijvoorbeeld lastig om vrachtwagens in te halen die ongeveer dezelfde snelheid rijden. Ook zal er misschien juist meer filevorming ontstaan en zullen mensen eerder afgeleid zijn. Misschien gaan ze appen omdat ze 100 als een wandeltempo ervaren, terwijl ze met 130 veel meer aandacht voor de weg hebben. Dat zijn allemaal dingen die ook door mijn hoofd spelen. Ik denk zo meteen van het kabinet ook een keer antwoord te krijgen op de vraag hoe het daarmee zit, want we moeten dat echt gaan monitoren. Ik ben er niet van overtuigd dat dat de verkeersveiligheid per se bevordert, wetende ook dat 82% van alle ongevallen, en zeker de dodelijke ongevallen, niet eens op de snelweg maar in de gemeentes plaatsheeft.

De voorzitter:

Ik zie een vervolgvraag van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het lijkt me sowieso goed om dat te monitoren, maar als de heer Dijkstra angsten in zijn hoofd heeft en de experts altijd hebben geadviseerd om op 100 te zitten omdat dat veiliger is, dan lijkt het me toch dat we daarnaar kunnen kijken. Maar ik sla heel even aan op dat laatste punt dat de heer Dijkstra maakt, namelijk dat gemeentes het zelf kunnen regelen. Maar op dit moment is 50 de norm en om af te wijken moet je zeggen: oké, in een bepaald gebiedje maak ik er 30 van. Dus het argument van zelf regelen

geldt nu ook al. Dus waarom zouden we dan niet een lagere snelheid als norm hanteren met grote veiligheidseffecten, met uiteraard de mogelijkheid om op bepaalde doorstroomwegen een hogere snelheid aan te houden?

De voorzitter:

Ik herken de vraag, maar ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, het is dezelfde vraag. Het antwoord is dat het echt aan de gemeentes is, want wat je niet wil is dat overal in een slakkengang gereden wordt en mensen extra risico's gaan nemen om in te halen. Een aantal wegen zijn ook gewoon bedoeld voor de doorstroming. Ik denk dat 50 km/u een heel goeie norm is. Daar waar het moet, kan en een gemeente dat ook wil, is het aan die gemeente om anders te besluiten. Maar het gaat er ook om dat je de bereikbaarheid met elkaar bevordert. Als iedereen stilstaat, is het uitiem veilig maar komen we nergens meer. Ik denk dat de huidige norm prima is.

De voorzitter:

Oké. Ik zie een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik was blij met het antwoord van de heer Dijkstra. Hij zei: die snelheidsverlaging is niet bedoeld voor de verkeersveiligheid maar alleen om dat zogenaamde stikstofprobleem op te lossen. Nu blijkt dat die snelheidsverlaging eigenlijk helemaal niets doet en dat de boeren vorig jaar eigenlijk al voldoende gerealiseerd hebben. Het is een tijdelijke maatregel, hebben we altijd gehoord van dit kabinet. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat we dit dan helemaal niet moeten laten ingaan?

De voorzitter:

Is de heer Dijkstra het daarmee eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is een heel ander debat. Dat is het stikstofdebat. Maar u vraagt het mij. Het wordt ingevoerd omdat het op dat moment de enige mogelijkheid was om te zorgen dat er geen ontslagen vallen in de bouw. We hebben dat besluit in december genomen. Niemand wilde dat bouwvakkers thuis gingen zitten omdat ik of jij toevallig anderhalve minuut eerder thuis willen zijn. Maar dat het een rotmaatregel is, dat is heel helder. Dat het veel pijn doet, met name in de regio, waar je gewoon kon doorrijden, dat is ook zo. Dat het in de Randstad veel minder gevoeld wordt, is logisch, want daar reed je al nooit 130, of je kon die snelheid nooit halen. Het blijft een rotmaatregel, maar die heeft dus niets met verkeersveiligheid te maken. Hij heeft ermee te maken dat we een uitstootreductie willen, zodat de bouw, die ook essentieel is voor onze economie, op gang kan blijven. Ik hoop inderdaad dat het tijdelijk is. Ik hoop dat we tot oplossingen komen, die daarin uiteindelijk weer een betere balans brengen.

De voorzitter:

Ik zie een vervolgvraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn laatste interruptie is dit, voorzitter.

De voorzitter:

Ik heb het bijgehouden. Ga uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor de heer Dijkstra zeggen dat we het voor al die banen doen. Nu is natuurlijk gebleken dat die banen onder dit kabinet sowieso al op de tocht stonden. Ondanks deze snelheidsmaatregelen zorgt die pfas-gecreëerde problematiek nog steeds voor allerlei ontslagen, als ik Bouwend Nederland zo hoor. Het gaat dus allemaal niet helpen. Het is leuk dat de VVD elke keer opvoert dat zij voor banen kiest. Nee, u kiest helemaal niet voor banen, want dan had u die hele pfas-ellende niet toegelaten. Maar u zei: goed, het is een tijdelijke maatregel. We hebben geconstateerd dat de boeren vorig jaar weer een gigantische reductie hebben doorgemaakt. Die hele snelheidsverlaging is dus niet meer nodig: tijdelijke maatregel, overbodig geworden. Is de VVD het met de PVV eens dat de tijdelijke maatregel niet ingevoerd hoeft te worden, omdat het niet meer nodig is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Er zitten wat fouten in het betoog van de heer Van Aalst, in zijn vraag. Er zijn 10 miljoen banen in Nederland, meer dan ooit. Dat is wel mooi, denk ik. Dat is iets wat we met elkaar moeten koesteren. Het is dus niet zo dat er banen verdwijnen. Er zijn er meer dan ooit. Maar we willen wel dat iedereen z'n baan ook houdt, zeker die bouwvakker. Zoals ik zonet heb gezegd, was dit de enige methode om op korte termijn te regelen dat we verder kunnen, ook met MIRT-projecten die we met elkaar willen om de files te verminderen. Files zijn ook niet goed voor de stikstof. We zorgen op deze manier ook dat mensen veilig van A naar B komen. Alle sectoren moeten daarin leveren. De automobilist heeft nu geleverd. De boeren gaan ook leveren. Ze zijn er al druk mee bezig. Er wordt druk gerekend. De luchtvaartsector gaat leveren. Tel het maar op. Uiteindelijk moet het ervoor zorgen dat we in Nederland een nieuwe balans vinden, waarbij we wel economische activiteit hebben én bereikbaarheid, en tegelijkertijd werken aan natuurherstel en dergelijke. Daarin hadden we nog wel een opgave te doen. In die zin moet je het zien. Je moet het echt veel breder zien. Maar dat het een vervelend rotting is, dat is zo. Maar gelukkig, voor u en mij, kunnen we na 19.00 uur hier vertrekken en gewoon doorrijden naar huis, als er tenminste geen files zijn. Laten we daar dus met elkaar aan werken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Vandaag mag ik hier het woord voeren ter vervanging van mijn collega Rutger Schonis. Hij is namelijk lid van de enquêtecommissie POCOB. Fijn om weer even terug te zijn in de I&W-commissie. Het is altijd een feest. Ik ben ook blij de heer Van Aalst weer te zien.

Voor D66 is verkeersveiligheid ontzettend belangrijk. We willen dat iedereen aan het verkeer mee kan doen op een makkelijke, comfortabele en veilige manier. Vandaag vraag ik vooral aandacht voor de veiligheid van de fietser. De SP zei daar ook al iets over. In december heeft de Minister beloofd om elk jaar 50 miljoen te investeren in verkeersveiligheid, in coproductie samen met gemeentes. Dat is natuurlijk fantastisch. Het doel is nul verkeersdoden. Daar kan niemand tegen zijn. We willen snel aan de slag. Maar nu trekt de Vereniging van Nederlandse Gemeenten aan de bel, want de voorwaarden zijn nog onduidelijk. Zorgt de Minister snel voor duidelijkheid? We willen immers aan de bak. Deze opstartproblemen mogen in het eerste jaar natuurlijk niet leiden tot vertraging, wat ons betreft. Daarom vraag ik de Minister of zij bereid is om, mocht het allemaal niet lukken, in 2021 een uitzondering te maken op de eis van cofinanciering. Zo blijft er in elk geval geen geld op de plank liggen. Veilig verkeer kan sowieso niet wachten.

Met de gereserveerde miljoenen kunnen we ook veel betekenen voor de fietser. Die is tenslotte een van de kwetsbaarste weggebruikers. Bij een weginrichting of onderhoud kan bijvoorbeeld een tussenstrook tussen de fiets en de auto geplaatst worden. Ik had het er zonet ook al even over met de heer Van Aalst van de PVV. Ziet de Minister deze noodzaak ook? Gaat zij in gesprek met de gemeentes over het benutten van de gecofinancierde verkeersveiligheidsmiljoenen voor de fietser om dat soort zaken nog beter te regelen?

Sommige partijen vinden de 100 km/u op de snelweg een enorme rotmaatregel. We hebben er zonet in het interruptiedebatje al over gehoord. D66 ziet naast de noodzaak voor natuur en bouw toch ook wel interessante bijvangst. Die zien we natuurlijk voor het klimaat. We hebben het hard nodig in verband met het Urgendavonnis. We zien die ook voor verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Ik weet niet of het over dit punt gaat of over het vorige, maar ik geef het woord even aan mevrouw Postma voor een interruptie.

Mevrouw Postma (CDA):

Het ging opeens heel snel van de fiets naar de 100 en 130. Ik hoorde de heer Sienot praten over een soort drempel – zo zie ik het voor me – als scheiding tussen het fietspad en de auto's. Hij zei: daar moet men lokaal mee aan de slag. Is het niet zo dat je eigenlijk gewoon moet kijken naar de weginrichting en naar wat op dat moment daar ter plekke het beste is? Is de bedoeling van de heer Sienot niet eigenlijk gewoon om de gemeenten de vrijheid te geven om ervoor te zorgen dat het daar voor de fietser goed wordt neergelegd qua infrastructuur, in plaats van al een bepaalde maatregel voor te schrijven?

De heer Sienot (D66):

Dat is een heel terechte vraag ter verduidelijking. Het was een voorbeeld van hoe we fietsers veiliger kunnen laten fietsen door steden en gemeentes. In z'n algemeenheid kun je zeggen dat een duidelijk afbakening, met ook wat reliëf, in de overgang tussen een fietsersstrook en een andere strook bijdraagt aan verkeersveiligheid. Dat is de kern van de zaak. Ik wil geen manieren voorschrijven waarop gemeentes daaraan moeten werken. Daar ben ik veel te veel een sociaalliberaal voor. Ze kunnen ook andere manieren zien. Ik vind het wel belangrijk dat verkeersveiligheid een belangrijke plek krijgt. Er zijn 20.000 verkeersslachtoffers door ongelukken waar fietsers bij betrokken zijn. Dat is treurig genoeg en daar moeten we wat aan doen. Laten we deze kans benutten om daar waar gemeentes het aanpakken, net zoals wij, samen met die gemeentes geld te investeren om voor die fietsers veiligheid op één te zetten.

De voorzitter:

Mevrouw Postma is weer gerustgesteld, zegt zij. Dus u vervolgt uw betoog.

De heer Sienot (D66):

Excuus voor het wat langere antwoord. Dan nog even over de 100 km/u, want daar hadden we het nog niet over gehad! De vraag is eigenlijk heel simpel: ziet de Minister ook de positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid? De impact is minder heftig, de doorstroming is in de regel beter. Alle verkeersexperts zeggen dat het veiliger is. Maar goed, we weten het nog niet zeker. Laten we het zeker monitoren. Ik ben razend benieuwd. Het zou zomaar prachtige bijvangst kunnen zijn. De stint. Die wordt streng op de veiligheid gecontroleerd, en dat is terecht, maar het is ook een nieuwe manier van vervoer die – mits veilig, zeg ik er onderstreept en vet bij – voor kinderopvangcentra een prachtige

oplossing is om hun kinderen te vervoeren. Kan de Minister alstublieft wat meer zeggen over wanneer de stint weer veilig genoeg is om, onder een ander naam, op de weg te verschijnen? Bij de kinderopvangcentra staan ze erom te springen.

Dan zou ik het ook nog even willen hebben over de e-stepjes, waar mijn gewaardeerde collega meneer Laçin van de SP ook al over begon. De Minister blijft wachten op een kader van de Europese Commissie, maar andere landen zijn het al aan het doen. Wanneer kan de Minister duidelijkheid geven over de toelating van de e-step, zeker voor mensen die al een stepje gekocht hebben maar daar nu niet mee de weg op mogen? Marktpartijen zien een geweldige kans om deze stepjes als deelconcept op de weg te brengen. D66 wil graag een discussie starten over de deelstep, maar we roepen de Minister ook op om onderzoek te doen of de e-step echt in het Nederlandse verkeer past. Volgens mij zei mijn collega Postma daar zonet ook wat over. Het Nederlandse verkeer is toch weer anders. Onze stoepen zijn smaller. Je kunt het niet vergelijken met sommige Europese hoofdsteden. Het is dus allemaal anders. Voor we iets gaan doen, moeten we weten dat we het veilig doen. Aan de andere kant: nieuwe manieren om jezelf te vervoeren voor de last mile willen we ook niet nodeloos ontmoedigen.

Ten slotte, meneer de voorzitter: we hebben een internationale transportmarkt. Er rijden heel wat buitenlandse vrachtwagenchauffeurs op onze wegen. Daarover ontvingen wij een interessante vraag. Het gebeurt weleens dat een buitenlandse vrachtwagen te hoog is voor bijvoorbeeld de Velsertunnel bij IJmuiden. Dan gaan de alarmbellen af, en er wordt in het Nederlands omgeroepen om om te keren. Dat is heel begrijpelijk, natuurlijk. Maar sommige vrachtwagenchauffeurs spreken gek genoeg geen Nederlands. Het verkeer staat dan onnodig lang stil. Is het mogelijk om dit toch een wat internationalere boodschap te laten zijn, bijvoorbeeld in het Nederlands en het Engels of iets anders?

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wachtte helemaal tot het einde, in de hoop dat de heer Sienot ook nog aandacht zou besteden aan de verkeersveiligheid in de bebouwde kom, met name de mogelijkheden om ook een snelheidsverlaging toe te passen om de verkeersveiligheid te vergroten, met alle bijvangst van klimaat, uitstoot en wat dies meer zij. Hoe staat de heer Sienot hierin?

De voorzitter:

Ik herken de vraag en geef de heer Sienot graag het woord.

De heer Sienot (D66):

Dan herkent u vast ook het antwoord, meneer de voorzitter. Volgens mij is dat aan de gemeentes, zoals al vaker is gezegd. Ook hierover kun je met gemeentes in gesprek gaan. Waar zij het raadzaam achten om, naast andere manieren om het voor fietsers veiliger te maken, ook deze maatregel toe te passen, zijn wij de laatsten om dat te ontmoedigen.

De voorzitter:

Dank u wel. Voordat ik u de gelegenheid voor een vervolgvraag geef, wil ik de heer Van Aalst vragen om even voor te zitten, want ik moet even naar buiten. De heer Van Aalst is ook door zijn interrupties heen, dus dat komt mooi uit. Misschien is het het handigst als u even op de stoel gaat zitten die bij dit eerzame ambt hoort.

Voorzitter: Van Aalst

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, ik herken het antwoord. Het is aan gemeentes zelf, maar wij als rijksoverheid stellen natuurlijk wel een norm. Die is nu 50 en die zou je 30 kunnen maken, met 50 als uitzondering. Maar goed. Ik hoor de heer Sienot zeggen: je zou met gemeentes in gesprek kunnen gaan. Bedoelt hij daarmee dat wij de Minister kunnen vragen om met de gemeentes in gesprek te gaan om zo veel mogelijk en waar mogelijk die 30 toch de norm te laten zijn in de bebouwde kom? Is dat wat de heer Sienot bedoelde?

De heer **Sienot** (D66):

Nee, dat is niet wat ik bedoelde, maar het is een leuke poging. Kort en goed: verkeersveiligheid in gemeentes is een belangrijk, groot goed. Dat is zo op elke plek, ook in gemeentes. De gemeentes moeten die primair zelf aanpakken. Ik wil de keus welke manier zij het beste achten, vooral bij hen laten. Wat ik net bepleitte, is: als we samen geld gaan investeren, laten we dan ook kijken hoe we het voor fietsers veiliger kunnen maken. Ik heb daar één voorbeeld van genoemd. Als 30 daarbij hoort, is dat ook goed, maar nogmaals: het is aan de gemeente om de juiste keus op het juiste moment te maken.

De **voorzitter**:

De heer Sienot, vervolgt u uw betoog.

De heer **Sienot** (D66):

Dat was mijn afronding. Dank u wel. Ik ben benieuwd naar de antwoorden.

De **voorzitter**:

Keurig binnen de tijd. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Deze Minister heeft verkeersveiligheid als haar prioriteit bestempeld. Dat is ook hoognodig, want de cijfers laten zien dat het niet goed gaat. Ik denk dat het daarom belangrijk is om dit debat te voeren. Het is voor ons van groot belang dat we snel de praktische doorvertalingen gaan zien van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Ik heb dezelfde vraag die ook een aantal collega's hebben gesteld over de 50 miljoen die beschikbaar wordt gesteld: onder welke voorwaarden en hoe snel is dat? Dan kunnen we echt zien dat gemeentes ermee aan de slag kunnen.

Ik wil een paar thema's uitlichten. In het vorige debat hebben we de nodige discussies gehad over het verlagen van de maximumsnelheid naar 100. Dat is goed voor de luchtkwaliteit en het klimaat, maar ook voor de verkeersveiligheid. Ik heb deze maatregel elke keer in verkeersveiligheidsdebatten naar voren gebracht. Nu is de Minister overstag vanwege de stikstof. Mijn vraag is: wat gaan we nu doen in de bebouwde kom? Ik vroeg het de collega's net ook al. Alle verkeersonderzoekers raden 30 in de bebouwde kom als norm aan, en met goed onderbouwde uitzonderingen 50 waar dat mogelijk en nodig is. Kan de Minister reageren op het nieuwste onderzoek van de European Transport Safety Council, dat juist dit als een van de belangrijkste aanbevelingen noemt? Wil de Minister in ieder geval 30 als norm gaan uitdragen voor gebieden waar fietsers en auto's niet gescheiden zijn, dus waar niet een vrij liggend fietspad is, maar waar ze juist samen op de weg rijden? Daar is namelijk al ongelofelijk veel winst te behalen, vooral in gebieden met veel kwetsbare verkeersdeel-

nemers zoals rond scholen. En is de Minister bereid om steden die de stap willen zetten naar 30 als norm, ook echt actief te ondersteunen? Uit hetzelfde onderzoek blijkt eigenlijk dat...

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, op het laatste punt is een interruptie van mevrouw Postma. Gaat uw gang, mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Dit plan, van 50 naar 30, klinkt natuurlijk heel sympathiek. Ik ben alleen heel benieuwd hoe GroenLinks de uitvoering voor zich ziet, want volgens mij is het zo dat er niet zo veel verandert in het straatbeeld als je de 50 kilometerbordjes opeens gaat verwisselen voor 30 kilometerbordjes. Mensen houden de oude snelheid aan en de situatie wordt niet heel veel beter. Kan mevrouw Kröger daar een reactie op geven, alstublieft?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, heel graag. Je ziet dat er dan zowel handhaving nodig is als inframaatregelen mogelijk zijn om die 30 te stimuleren. Maar ik denk dat het van belang is dat de overheid 30 als norm in de bebouwde kom heeft; dat blijkt ook uit die onderzoeken. Uiteraard snap ik ook dat er een heleboel plekken in de bebouwde kom zullen zijn waar je wel 50 kan rijden. Er zijn bepaalde doorvoerwegen waar het juist veilig kan zijn als er 50 gereden wordt. Alleen moet je dan gemotiveerd afwijken. Dat betekent dat er heel bewust een afweging gemaakt wordt wanneer 50 veilig is, in plaats van dat je moet vechten om 30 te krijgen, zoals nu het geval is.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie nog een vervolgvraag van mevrouw Postma. Gaat uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik zit even te kijken hoe dat in mijn stad, Den Haag, bijvoorbeeld zou moeten plaatsvinden. We kennen een aantal wegen waarbij fietspad en weg niet van elkaar gescheiden zijn, maar dat zijn ook weer doorvoerwegen, dus wordt dat dan 50 of 30? Zo kan ik makkelijk al heel veel voorbeelden noemen waarvan ik denk: hier wordt het lastig. Ik zoek dus veel meer naar de aanpassing van de fysieke infrastructuur als voorwaarde.

De voorzitter:

En uw vraag is?

Mevrouw Postma (CDA):

Mijn vraag is of mevrouw Kröger dat ook ziet en erkent, want ik vind het een toch wel iets te makkelijke weg.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, uw korte antwoord is?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat de afweging die mevrouw Postma hier schetst juist precies is waar we naar op zoek zijn. Dat kan je voor elkaar krijgen als je heel duidelijk stelt dat 30 de norm is en als je zoekt naar de doorvoerwegen waar je eventueel 50 nodig hebt. Maar dan krijg je ook meteen de vraag wat dat betekent voor de infra-ingrepen die je moet doen. Die hele afweging en die hele discussie krijg je natuurlijk veel sterker op het moment dat je er als gemeente naar kijkt met de blik: wanneer is het echt veilig voor auto's en fietsers om een weg te delen? Met een snelheidsver-

schil waarbij auto's 50 rijden en op dezelfde weg fietsers rijden, is dat gewoon heel gevaarlijk.

De voorzitter:

Dat roept nog een reactie op bij de heer Dijkstra van de VVD. Gaat uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, want mevrouw Kröger wil dat graag. Oké, dat kan. Maar ze heeft het wel over twee voorwaarden. De fysieke infrastructuur moet worden aangepast. Nou, dat kost bakken met geld. Ze zegt dat het goed is voor de uitstoot. Nou, dat is het niet, want je moet iedere keer remmen en optrekken. Het is slecht voor je schokbrekers. Het is heel slecht voor de hulpdiensten, dus mensen lopen hierdoor gevaar, want zij moeten er ook overheen. En je moet gaan handhaven. Nou, dat handhaven hebben we gezien. Zelfs de Minister ontbreekt vandaag, dus over handhaven hoeven we het niet te hebben.

De voorzitter:

En uw vraag is, meneer Dijkstra?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als GroenLinks dat echt wil, nou, be my guest, maar doe dat in Amsterdam en zet er een groot hek omheen. Laat het alsjeblieft niet van toepassing zijn voor heel Nederland, want wat in Amsterdam werkt of wat u daar wil, moet u vooral doen, maar dat is geen goede oplossing voor heel Nederland. Is GroenLinks dat met mij eens? En is mevrouw Kröger ook bereid om breder te kijken dan alleen maar dat hele kleine partje waar het misschien wel werkt, bij u op de gracht?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Deze laatste ad hominem laat ik even voorbijgaan. Ik bekijk het heel breed. Ik bekijk het namelijk Europees. Ik kijk naar het onderzoek van de European Transport Safety Council, die in alle Europese landen onderzoek heeft gedaan, waar deze aanbeveling juist uit voorkomt. Ik nodig de heer Dijkstra dus weer uit om wat breder te kijken dan alleen maar het Nederlandse: hoe gaan andere landen hiermee om? Over de opmerking over Amsterdam: Amsterdam heeft inderdaad gezegd die 30 serieus te gaan onderzoeken. Mij gaat het er vooral om dat we de veiligste situatie als uitgangspunt nemen en dat we met die blik kijken naar de manier waarop we de wegingdeling en het verkeer organiseren. Wegen met auto's en fietsers waar 50 gereden wordt, leveren gewoon heel veel risico's op. Ik hoop dat de heer Dijkstra dat erkent.

De voorzitter:

Ik geloof dat meneer Dijkstra er klaar mee is, dus u mag uw betoog vervolgen, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Uit ditzelfde onderzoek, dat ik de collega's heel erg aanraad, blijkt ook dat SUV's binnen de bebouwde kom voor relatief veel ongelukken zorgen. De heer Laçin heeft hier ook al aan gerefereerd. Er komen natuurlijk steeds meer SUV's. Er zit een stijgende lijn in de verkoop. Die auto's nemen veel ruimte op de weg in. Door de hoogte en de bouw is ook de impact voor voetgangers en fietsers bij een ongeluk veel groter. Bij een normale auto klap je op de motorkap, maar bij een SUV lig je eronder, met alle gruwelijke gevolgen van dien. Is de Minister bereid om de verkeersveiligheid van SUV's specifiek als aandachtspunt mee te nemen in beleid, zodat ongelukken waarbij SUV's betrokken zijn, apart geregistreerd worden? Dan kunnen we dat monitoren en het beleid daarop aanpassen.

Over de snorfietzen en de helmplicht is al het nodige gewisseld. Ik wil me geheel aansluiten bij de woorden van mevrouw Postma. Wanneer komt de wetgeving rond de helmplicht? Er ligt een hele duidelijke opdracht vanuit de Kamer voor de helmplicht. De motie is nu een jaar oud. Ik heb een vraag aan de Minister. Waarom bekruipt mij het gevoel dat de Minister aan het dralen is op zo'n belangrijk onderwerp, met zo'n brede oproep van artsen die zeggen «regel dit»? Kan de Minister in dit debat misschien gewoon toezeggen dat er een consultatie volgt en eventueel een onderzoek, maar dat parallel daaraan de hele wetgeving voorbereid wordt, zodat deze voor de zomer bij de Kamer kan liggen? Kan de Minister dat vandaag toezeggen?

We zien ook het probleem dat er steeds meer nieuwe voertuigen komen: van de elektrische bakfiets, de stint, de stepjes...

De voorzitter:

Ik ga u even onderbreken, want er is op het vorige punt nog een vraag van mevrouw Postma. Dat is overigens uw laatste interruptie.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Even ter verduidelijking, over de helm en de snorfietzen: u bent het toch met me eens dat dat onderzoek wellicht een nuttig onderzoek is, maar dat het niet nodig is voor de wetgeving die we nodig hebben voor de helm op de snorfietzen, dus dat dit los van elkaar gezien kan worden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker, dat kan los van elkaar gezien worden. Wat ons betreft kan de Minister haar ambtenaren dus ook vragen om nu te beginnen met het voorbereiden van die wetgeving. We hebben alle ingrediënten voor die wetgeving.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, meneer Dijkstra, maar daarvan heb ik net duidelijk gemaakt...

De voorzitter:

U hoeft niet te reageren op mensen die niet het woord hebben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op onderhands gemompel.

Dank u. Dan alle nieuwe voertuigen die op ons afkomen.

De voorzitter:

Ik moet u nog even onderbreken, want het leidt toch tot een officiële interruptie van de heer Dijkstra om zijn woorden van zonet kracht bij te zetten.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik zal het even herhalen. Mevrouw Kröger zei net: alle ingrediënten liggen er. Toen mompelde ik: behalve onderzoek. Ik kom hier later in een ander debat nog op terug, maar ik zit even te denken: wat betekent het als je wetgeving voorbereidt zonder dat je weet wat de consequenties zijn, als je wetgeving voorbereidt zonder dat je weet wat het kost? In dit geval besluit je tot wetgeving op het gebied van verkeersveiligheid zonder dat je weet wat de verschuivingseffecten zijn. Misschien levert het wel meer verkeersslachtoffers op, misschien niet. Allemaal dat soort dingen. Dat is wel even relevant, want als je dit breder trekt, dus als je het niet alleen op dit onderwerp betreft...

De voorzitter:
En uw vraag is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nou, dan wil ik GroenLinks nog weleens tegenkomen bij alle wetten die we dan kunnen gaan invoeren zonder überhaupt onderzoek te doen. Laten we dat op andere dossiers ook eens gaan doen en kijken wat er dan gebeurt. Dat is echt handig en verstandig beleid – not.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij heeft de Minister een hele wet door Europa gelooft zonder dat het onderzoek af was, namelijk de Verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad Airport. Ik snap deze sneer van de heer Dijkstra dus niet helemaal. Als het hem uitkomt, kan er van alles. Voor mij gaat het hier precies om het punt van mevrouw Postma: dit onderzoek is niet in die zin relevant voor de vraag of het van belang is voor de veiligheid van snorfietsrijders om een helm te dragen. Of er daarnaast verschuivingen zijn en wat je daar verkeerstechnisch allemaal mee zou moeten et cetera, dat is een ander issue. Maar de vraag is niet of het voor de veiligheid van een snorfietsbestuurder van belang is om die helm te dragen. Dat is waarom we die wet nodig hebben en dat is waarom deze Kamer dat voorstel een jaar geleden heeft aangenomen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u gaat weer verder met uw betoog. Meneer Dijkstra, u bent helaas door uw interrupties heen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

«Ik stuur wel een tweetje», hoor ik de heer Dijkstra nog zeggen.

Voorzitter. We hadden het over alle verschillende typen voertuigen die op onze weg komen. Ik sluit me eigenlijk wel aan bij de vraag van de heer Laçin. Volgens mij is het van groot belang dat er uniforme technische eisen komen, dat het toezicht geregeld is, maar dat voor gemeenten ook duidelijk is wat ze lokaal moeten regelen, bijvoorbeeld de plaats op de weg. Waar mogen ze parkeren? Wie mag waar hoe hard rijden? We moeten met gemeenten die duidelijkheid geven. Ik hoop echt dat de Minister daarmee komt in het tijdelijk handelingskader voor al die verschillende categorieën voertuigen.

Dan nog een punt over de voertuigen waarin kleine kinderen worden vervoerd. We hebben natuurlijk heel heftige debatten gevoerd over de stint. Wij vinden het van groot belang dat die rijvaardigheidstoets er komt, dat die er is, maar als je een verschuiving ziet naar elektrische bakfietsen, zien wij wel de noodzaak dat er ook zo'n rijvaardigheidstoets zou gelden voor bestuurders van elektrische bakfietsen. Graag een reactie van de Minister daarop.

Ten slotte wil ik nogmaals aandacht vragen voor de bomenkap langs provinciale wegen. Dat is in diverse debatten aan de orde gekomen. Het veroorzaakt elke keer heel veel onrust op het moment dat die bomen gekapt worden, terwijl we zien dat er zulke goede alternatieven zijn. Dat komt ook naar voren uit de adviezen van de verschillende experts. Zou de Minister kunnen toezeggen dat ze in alle bestuurlijke overleggen met provincies over verkeersveiligheid meeneemt dat er echt voor andere maatregelen gekozen kan worden en dat die bomenkap echt een uiterste maatregel is?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik als laatste mevrouw Van Brenk van 50PLUS het woord.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Er is veel aandacht nodig voor verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers blijft immers stijgen, ook nadat deze Minister haar Strategisch Plan Verkeersveiligheid had gepresenteerd. Toch heb ik behoefte om een andere kant te belichten. De overheid kan zeker een grote bijdrage leveren aan verkeersveiligheid, en dat is nodig. Daarvoor houden wij als commissie een vinger aan de pols. Maar mensen hebben ook een eigen verantwoordelijkheid. Het is heel erg dat bij maar liefst een derde van de verkeersslachtoffers meespeelde dat het slachtoffer geen gordel droeg. We hebben blijkbaar een wettelijk verbod, veel handhaving en hoge boetes nodig om mensen te weerhouden van het appen op de fiets of achter het stuur. Mensen negeren rode kruisen op de snelweg, gaan langzamer rijden om voorbijgaand filmpjes te maken van ongelukken, of gaan met een paar glazen op achter het stuur zitten. Verkeersveiligheid heeft ook een aspect van mentaliteit en eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker en van ons als samenleving zelf. Dat mag ook weleens gezegd worden.

Voorzitter. In haar Monitor Verkeersveiligheid stelt de SWOV dat de dalende trend van het aantal verkeersdoden tot stilstand is gekomen. Sterker nog, het lijkt weer te stijgen. Gezien de huidige situatie wordt de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 verkeersgewonden in 2020 onhaalbaar geacht, te hoog. Dat is een schrikbarende constatering, want verder valt op dat opnieuw twee derde van de verkeersdoden valt op gemeentewegen en op 50 kilometerwegen; het werd al eerder gezegd. Ook het aantal ouderen onder de slachtoffers neemt toe, en dat is maar ten dele te verklaren door de vergrijzing. Ook het aantal scootmobielisten dat betrokken is bij een ongeval stijgt. De Minister wil geen gericht plan voor ouderen maken, maar een integrale aanpak. Met deze cijfers is het dus zaak om de grootste problemen nog gericht aan te pakken. Dat betekent dus gemeenten ondersteunen bij hun aanpak en zorgen dat die scootmobiel in rap tempo veiliger wordt. En hoe staat het met een verkeersvriendelijke weginrichting? De SWOV heeft immers ook aanbevolen om bij het ontwerp van het verkeerssysteem uit te gaan van de oudere mens als norm. Wat doet de Minister met die aanbeveling? Dan de noodvoorziening op de scootmobiel. De Minister wil de noodvoorziening betrekken bij een nationaal kader. Vorig jaar heeft de SWOV in haar rapport over scootmobielisten al gezegd dat de noodvoorziening een kansrijke maatregel is, net als die seniorvriendelijke weginrichting. De Minister geeft in haar brief zelf toe dat de noodvoorziening niet gebruiksvriendelijk is, en dat is juist ons punt. Het aantal scootmobielongevallen stijgt. Wat gaan we daar nu, op dit moment, aan doen? Niet weer een onderzoek van de SWOV dat nog minimaal een jaar of misschien nog langer duurt. Wat gaat de Minister nu doen?

De SWOV constateerde recent in een ander onderzoek dat de bevindingen erop wijzen dat appen, onafhankelijk van de positie van de telefoon, invloed heeft op motorische, visuele en cognitieve aspecten van autorijden. Er is dus geen reden om aan te nemen dat het veiliger is om tijdens het autorijden de telefoon in de houder te bedienen dan in de hand. De conclusie was dat het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt ongewenst is om een telefoon in een houder te bedienen. Daar zitten we dan, want we hebben een wettelijk appverbod waarbij het toegestaan is om de telefoon in de houder te bedienen. Ik wil daar graag een reactie op. Is de Minister bereid nader onderzoek te laten uitvoeren om die wetgeving te concretiseren?

Voorzitter, ik noemde het net al: wij vragen opnieuw aandacht voor kwalitatief goede fietsverlichting. Eerder werd een motie verworpen en we begrijpen donders goed dat we blij moeten zijn met fietsers die al verlichting hebben, want er zijn er veel te veel zonder, maar kunnen we nou niets doen aan die kwaliteitseisen? Kunnen we geen minimumaantal lux voorstellen? Dan leg je het in ieder geval niet zo bij de consument

neer. Graag een reactie. In de voortgangsbrief meldt de Minister dat Rijkswaterstaat lichtvoering door fietsers zou registreren. Is er al iets meer te zeggen over vervolgacties?

Vorige week was er bij EenVandaag een bericht over gemeenten, in dit geval Breda, die zebrapaden weghalen omdat veel automobilisten die in feite negeren. Tijdens het vorige debat heb ik gevraagd naar het doortrekken van zebra's van de weg over de fietspaden. Nu gaan ze de zebra's dus weghalen, want dan letten voetgangers beter op. Dat is toch eigenlijk de omgekeerde weg? Ik zou daarop graag een reactie van deze Minister willen.

Voor de rest sluit ik me aan bij de opmerkingen van het CDA over het CBR. Wij krijgen daarover ook nog steeds veel berichten van 75-plussers die graag naar het buitenland willen, maar heel erg beperkt worden en zelfs wachttijden tot een jaar voor de kiezene krijgen. Ook sluit ik me aan bij de opmerkingen die gemaakt zijn ten aanzien van de helmplicht. We hebben recent weer een mail gekregen van de trauma-artsen met de strekking: 1, 2, 3, 4, komt er nog wat van? Die vraag stel ik dan ook aan de Minister. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. In overleg met de Minister stel ik voor dat we even vijftien minuten gaan schorsen voor de beantwoording van de Minister. Dan kan de heer Dijkstra gelijk zijn tweet versturen.

De vergadering wordt van 16.13 uur tot 16.30 uur geschorst.

Voorzitter: Middendorp

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. De sfeer is goed, maar ik zou willen voorstellen om verder te gaan met deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over verkeersveiligheid. Ik stel voor om twee interrupties in tweeën aan te houden. Ik geef de Minister het woord voor de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng. Ik denk dat we blij mogen zijn dat we het hier met z'n allen eens zijn over het doel dat we willen bereiken. Er wordt hier en daar verschillend gedacht over de beste manier om weer de weg naar een daling van het aantal slachtoffers in te slaan, terwijl het er nu nog meer worden, maar ik ben ontzettend blij dat er in de Kamer breed draagvlak is voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat is er ook bij gemeenten en provincies, en nog veel breder. Ik ben blij om te zien dat er ook zo veel mensen op de publieke tribune zitten. Ik denk dat dat een goed teken is. Ik hoop dat er ook nog heel veel mensen elders dit debat meevolgen. Mijn ervaring is in ieder geval dat het steeds breder weer in de aandacht staat. Daar is helaas de trieste aanleiding voor dat het met de ontwikkeling van het aantal slachtoffers niet goed gaat, maar desalniettemin ben ik blij dat we met alle partners, ook van de Verkeersveiligheidscoalitie, eensgezind optrekken en dat het gevoel van urgentie, dat we echt stappen moeten zetten, breed gedeeld wordt. Daarvoor wil ik niet alleen de Kamer, maar ook alle aanwezigen hier en de mensen thuis voor bedanken.

Een aantal van u zei het al: zo'n strategisch plan is mooi, maar nu nog concrete actie. Om die stappen te kunnen zetten, was er natuurlijk eerst geld nodig. In het strategisch plan hebben we met elkaar en met gemeenten en provincies afgesproken dat het risicogestuurd moet zijn. Breng nou in kaart wat de meest efficiënte maatregelen zouden kunnen zijn, zodat we die euro's van ons als Rijk en van de andere partners strategisch het beste kunnen inzetten. De komende tien jaar gaat er een

half miljard van onze kant naartoe en ik verwacht dat de andere partners ook hun beste beentje zullen voorzetten.

Ik wil toch even een kleine schets geven van hoe dit nu leeft. Het kennisnetwerk dat we bij het strategisch plan hebben opgezet, heeft in de afgelopen tijd maar liefst veertien regionale bijeenkomsten georganiseerd, waarbij gemiddeld per bijeenkomst tussen de 30 en 70 deelnemers waren, mensen die hier echt mee aan de slag zijn. Er zijn drie themabijeenkomsten geweest: over fietsveiligheid, over ouderen en over de schoolomgeving. Daar waren gemiddeld ook zo'n 80 deelnemers. Er zijn dus serieuze aantallen mensen die zich hiervoor willen inzetten. Het landelijke expertteam dat we hebben ingesteld bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, helpt ook medeoverheden bij die risicogestuurde aanpak. In totaal krijgen nu 180 overheden extra ondersteuning bij de transitie naar die risicogerichte aanpak. We hebben onlangs ook een taskforce verkeersveiligheidsdata opgericht. Vier werkgroepen gaan daar ook mee aan de slag met circa 50, 60 deelnemers uit die regionale overheden.

Zeventien gemeenten... Ik ga niet alle details opsommen, maar dit zijn dingen die ik wel even relevant vind om te melden. Zeventien gemeenten hebben gezegd dat ze voor een 10 willen gaan qua fietsbeleid. Zij gaan met cofinanciering van lenW aan de slag met pilots, onder andere voor het veilig fietsen naar school. Dat kom ik straks vast nog in mijn papieren tegen, maar ik vind dit belangrijk omdat veel van u aandacht hebben gevraagd voor de fiets. We hebben hiervoor in het strategisch plan middelen uitgetrokken. Ik wil hierin samen met collega Van Veldhoven optrekken en ik wil een belangrijk deel aan de fiets ten goede laten komen, niet alleen omdat ik de fiets leuk vind, maar juist ook omdat we zien dat daar zo veel slachtoffers vallen. Ook dat past dus in de risicogestuurde aanpak. Dat vraagt van ons dat we allemaal extra veel aandacht hebben voor de fiets. Dan gaat het natuurlijk over de vrijliggende fietspaden. Daar kunnen allerlei varianten van zijn. Dat moet ook passen in de risicogestuurde aanpak: wat is nu op welke plek in welke gemeente nog nodig? Ook MONO zakelijk wil ik nog even noemen. We hebben met elkaar geconstateerd dat uit onderzoek was gebleken dat een op de tien werkgevers het normaal vindt dat werknemers tijdens het rijden niet alleen berichtjes lezen, maar daar ook nog op antwoorden. Dat vond ik dermate shocking dat we daar echt iets mee wilden. In het kader van MONO zakelijk hadden we al een website met een instrumentensetje: hoe kan een werkgever dat doen, hoe kun je met werknemers goede afspraken hierover maken? Vorige week heeft dat een extra impuls gekregen. U hebt vast allemaal meegekregen dat we Tim Coronel in dat kader als adviseur hebben aangetrokken. Ik ben blij dat hij dat wil doen. Ik denk dat hij met name bij de kleine ondernemers goed binnen kan komen, want als er iemand is die overtuigend kan vertellen dat je achter het stuur maar één ding tegelijk kan doen en dat je die concentratie nodig hebt, dan is hij dat wel. Jonge mensen denken soms: ach, ik ben stoer en ik kan wel twee dingen tegelijk. Maar als zelfs een autocoureur het niet kan, moet je je toch wel ernstig achter de oren gaan krabbelen. Ik denk dus dat dit heel goed is. We hebben al afspraken gemaakt met 50 behoorlijk grote werkgevers, maar ook de koepels zijn echt gemotiveerd om met MONO zakelijk een stap extra te zetten. Dan moet je bijvoorbeeld denken aan de verzekeraars en de leasemaatschappijen. We hebben input opgehaald om dat aantal van 50 binnen een jaar uit te breiden naar 1.000 werkgevers. Dat is redelijk ambitieus, en het zullen bij wijze van spreken ook kleine ondernemers zijn die misschien maar één of twee mensen in dienst hebben, maar we moeten dit wel in de hele samenleving zien te verbreiden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De Minister somt een en ander op; laat mij dat ook doen. De 10 miljoen voor geeft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid handen en voeten om dit aan te pakken. De MONO-campagne is helemaal top. Afgelopen jaar was er ook het amendement om vooral data te gaan delen, en op dat punt sla ik even aan. Ik heb vorig jaar op 4 juni met een collega vragen gesteld aan de hand van het aantal ongelukken, met name in Brabant, waar sprake was van een schrikbarende toename. We wisten niet hoe dat kwam. Ik denk dat het door die afleiding komt, maar het lullige is dat de AVG, de privacywet, ons belemmert om data te delen om een goede analyse te maken. In uw antwoorden, die ik er even bij heb gepakt, hebt u gezegd: begin volgend jaar – dus nu – kom ik met een voorstel om daar een wettelijke grondslag aan te verlenen, zodat we die data van die verkeersslachtoffers goed kunnen delen. Wanneer kunnen we dat wetsvoorstel hier verwachten? Want als we toch vaart maken, wil ik dit ook graag snel hier behandelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik noemde net al even dat we daarvoor een taskforce ingesteld hebben, want dat moet je natuurlijk met provincies en gemeenten en alle wegbeheerders samen doen. In het kader van Smart Mobility, waarover ik u al heb geïnformeerd, hebben we ook afspraken kunnen maken met de autofabrikanten en een aantal andere Europese landen om op verkeersveiligheid niet met elkaar te concurreren. We gaan data delen tussen verschillende automerken en navigatiesystemen, zodat je bijvoorbeeld sneller kan doorgeven dat het ergens glad is of dat ergens een ongeval is gebeurd. Ik denk dat we daar belangrijke stappen op kunnen zetten. Ik kijk even naar mijn ondersteuning hoe dat qua wetgeving precies gaat lopen; er wordt aan gewerkt, begrijp ik. Misschien kunnen we hier in tweede termijn nog wat specifiek over worden. In principe moeten we het met z'n allen doen. Die taskforce is ook speciaal ingesteld om daarin gezamenlijk te kunnen optrekken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, want privacydingen zijn wat mij betreft even ondergeschikt aan goede data om te kunnen zien waar je moet ingrijpen en hoe je moet ingrijpen. Ik zie het antwoord tegemoet wanneer we die wetswijziging dan gaan zien, want dat staat ook letterlijk zo in de antwoorden op onze vragen vermeld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ondergeschikt of niet, iedereen moet wel aan die AVG voldoen. Dat zullen we ook moeten respecteren. We moeten dus gewoon zorgen dat we dat op een goede manier combineren, zodat de data geanonimiseerd op een hoger aggregatieniveau geanalyseerd kunnen worden. Daar moeten we de privacywaarborgen gewoon in verwerken.

Voorzitter. Binnen het programma BeterOud hebben we sinds kort specifieke aandacht voor de veilige mobiliteit van ouderen. Dat is weliswaar niet een hele aparte tak, maar er wordt wel specifiek gekeken naar wat voor ouderen extra van belang is. We hebben het ook ingebracht in de Omgevingswet – daar is ook door uw Kamer om gevraagd – omdat het ook bij de inrichting van de ruimte van groot belang is. Op de website van het programma Aan de slag met de Omgevingswet kunt u voortaan ook het thema verkeersveiligheid terugvinden. Ook het kennisnetwerk gaat in 2020, dus dit jaar, nog een themabijeenkomst over de Omgevingswet organiseren, zodat iedereen kan zien hoe dat precies verwerkt moet worden.

Het afgelopen jaar hebben we ook het appverbod in werking kunnen laten treden. Ik vind het goed om u te kunnen melden dat het aantal boetes voor handheld bellen in 2018 in totaal 80.000 was en dat dat in 2019 is gestegen naar 121.000. Dat laat zien dat er echt werk wordt gemaakt van

de handhaving, maar dat geeft tegelijkertijd ook aan dat het nog ontzettend veel gebeurt en dat we nog heel veel te doen hebben om dat terug te dringen. In dat verband vind ik het ook leuk om het hele mooie initiatief te noemen met de rapper Snelle. Hij werkt samen met Interpolis, dat gewoon een privaat bedrijf is. De nummer 1-hit Smoorverliefd heeft als thema appen op de fiets. Dat zijn nou precies de samenwerkingen waar ik heel erg blij van word, want je kunt het niet alleen als overheid. Zij mogen daar dus ook wel een compliment voor krijgen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil niet meteen negatief zijn, maar door het beeld dat er meer boetes uitgedeeld zijn, lijkt het alsof er een betere handhaving is. Maar mijn beeld is dat de pakkans zo klein is dat mensen het nog steeds doen. Is de Minister het ermee eens dat zij het nu positief presenteert, namelijk dat het goed is dat er gehandhaafd wordt? Ik denk juist dat er te weinig gehandhaafd wordt, waardoor er juist een stijging in zit en het dus eigenlijk geen positief verhaal is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Op het gevaar af dat ik mij toch op het terrein van collega Grapperhaus ga begeven, die natuurlijk over de handhaving gaat: in de afspraken die ik met collega Grapperhaus heb, is hij bijzonder gemotiveerd om hier serieus werk van te blijven maken. Wij zijn ook van plan om in dit kader nog een keer samen een werkbezoek af te leggen. Als u daar een verdere gedetailleerde vraag over heeft, zou ik echt naar collega Grapperhaus willen verwijzen. Hij zit er in ieder geval ook zeer gemotiveerd in om hier werk van te blijven maken.
Dan ga ik verder, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik heb geen blokjes gehoord. Dat is nieuw voor mij in dit forum.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zat een beetje in een algemeen blokje. Daarna wil ik nog iets zeggen over de licht gemotoriseerde voertuigen. Daarin komen de scootmobiel, de stint, de stepjes enzovoort allemaal aan de orde. Ik zal ook nog iets over de helmplicht zeggen. De rest zullen we in de categorie overig behandelen, want anders waren het wel heel veel verschillende onderwerpen. Ik kan tien blokjes maken, maar ik denk dat u daar ook niet zo veel mee opschiet. Dus in het blokje overig komen alle andere onderwerpen aan de orde.

De **voorzitter**:

Ga uw gang. O, mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Komt in het blokje overig ook de bediening van de app handheld aan de orde?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. Dat komt allemaal in een...

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Fijn.

De **voorzitter**:

Ik wil voorstellen om de drie blokjes aan te houden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, maar er zijn zo ontzettend veel verschillende onderwerpen genoemd. Degenen waar ik mee start, zijn de onderwerpen waar u bijna allemaal vragen over heeft gesteld. Daarna ga ik naar de onderwerpen waar een paar van u vragen over heeft gesteld en uiteindelijk ga ik naar de onderwerpen waar maar één persoon een vraag over heeft gesteld. Zo hebben we het een beetje opgebouwd.

De voorzitter:

Iedereen die teleurgesteld is na het laatste blokje, kan zich bij mij melden en dan kijken we of er iets over het hoofd is gezien. Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst heeft gezegd: komt u nog met meetbare en haalbare tussendoelen op weg naar de nul? Er ligt een aangehouden motie-Schonis die vraagt om doelstellingen, indicatoren en de monitoring van de verkeersveiligheid. Ik zal u voor april van dit jaar informeren over de uitvoering van die motie. Ik neem daar ook meteen het verhaal in mee over de taskforce verkeersveiligheidsdata: het meetbaar maken van de risico's en de data die daarvoor nodig is.

Mevrouw Kröger, de heer Sienot en mevrouw Postma, maar eigenlijk bijna iedereen, hebben gezegd: u moet heel snel aan de slag, want de situatie vraagt daarom. Hoe zit het met de voorwaarden voor cofinanciering? Dat moet niet een eindeloze discussie worden, waardoor we niet met de maatregelen aan de gang kunnen. Dat is ook zeker niet wat wij van plan zijn. Juist om het een zo groot mogelijk en zo snel mogelijk effect te laten hebben werken we dit uit samen met de medeoverheden, zodat we niet een regeling uitwerken waarover zij vervolgens zeggen: hier kunnen wij helemaal niks mee. Want dat schiet ook niet op. Het is echt de bedoeling om snel tot resultaat te komen. Als de voorwaarden hiervan zijn uitgewerkt – ik koers echt op uiterlijk het einde van dit voorjaar – zal ik u daarover informeren. Het is echt onze inzet om bij de komende BO MIRT-ronde – niet de strategische werkbezoeken in het voorjaar, maar in november – gelden te kunnen inzetten en te kunnen bestemmen. We willen dan echt investeringsbeslissingen kunnen afkaarten, want we willen zeker niet dit jaar verloren laten gaan.

Dan nog een vrij algemene vraag over drugsgebruik in het verkeer.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Nog even over de voorwaarden rondom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de gelden die daarin verdeeld worden; voordat we overgaan naar drugs, waar ik niks over heb gezegd en die ik ook niet heb gebruikt. Waar ik benieuwd naar ben en waar ik ook in mijn inbreng naar vroeg, is het volgende. Die voorwaarden komen eind dit voorjaar. Ik hoop dat ze met de motie van de heer Schonis mee kunnen, zodat we het allemaal in één brief kunnen krijgen. Ik vroeg specifiek of de regeling zo wordt opgezet dat alle gemeentes daar direct zelf gebruik van kunnen maken, omdat de gemeentes dat zelf heel erg belangrijk vinden. Kan de Minister daar iets over zeggen? Ik hoop de voorwaarden zo snel mogelijk terug te zien, hopelijk in de brief van april.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is ook echt de bedoeling dat de gemeentes en de provincies hier heel graag en heel snel mee aan de slag kunnen gaan. Daarom wil ik het ook samen met hen uitwerken. Of iedere gemeente daar meteen toe in staat zal zijn, weet ik niet, maar we moeten natuurlijk wel zorgen dat het kan. Ik heb er vertrouwen in dat we er met hen op een goede manier uit gaan komen. Want nogmaals, ik heb er niks aan om met de regeling te komen

waarover gemeentes vervolgens zeggen: dat is leuk en fijn bedoeld, maar wij kunnen er niet mee uit de voeten. Ik moet daar wel bij zeggen – dat geldt niet alleen voor dit beleidsterrein, verkeersveiligheid, maar ook voor het terrein van klimaatadaptatie – dat gemeentes zeggen: wij kunnen onze euro's ook maar aan één ding tegelijk uitgeven. Ik kan niet borgen dat iedere gemeente direct allerlei concrete plannen heeft, maar we gaan ze daartoe zeker stimuleren. Het mag niet liggen aan de cofinancieringsregeling. Die mag geen handicap zijn. Zeker niet.

De voorzitter:

Een vervolg van de heer Laçin. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Ik ga nog even door als het mag, Minister. Het is in ieder geval goed om te horen dat alle medeoverheden er direct zelf een beroep op kunnen doen. Uiteraard moeten ze zelf kunnen regelen of ze daartoe in staat zijn. Ik wil nog wel iets vragen. Ik moet eerlijk zeggen dat het me een beetje zorgen baart. Ik hoor de Minister zeggen dat de gelden hiervoor pas ergens eind dit jaar, in november bij het MIRT-overleg, uitgegeven kunnen worden. Dan zijn we alweer twee jaar verder sinds de lancering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat zijn wat mij betreft twee verloren jaren in de zin van het treffen van maatregelen. Er is twee jaar overleg geweest. Kan dat niet sneller? De gemeentes staan te popelen en de provincies willen maatregelen treffen. Moeten we echt tot het eind van dit jaar wachten totdat we het geld dat hiervoor bedoeld is, ook uit kunnen geven? Kan dat niet eerder?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel veel van die goede maatregelen vragen natuurlijk voorbereiding. Ik noemde net de 180 gemeenten die ondersteuning krijgen bij het maken van een goede risicobeoordeling en bij het goed in kaart brengen wat de meeste verkeersveiligheidswinst oplevert in de gemeente. Dat is natuurlijk wel al allemaal in gang gezet. Er zijn allemaal themabijeenkomsten geweest. Om de goede maatregelen te kunnen nemen, is dus al heel veel in gang gezet. In de afgelopen periode hebben we ook geld beschikbaar gesteld voor de veiligheid van de N-wegen. We zijn met provincies en gemeenten aan de gang geweest omdat uit vorig onderzoek bleek dat met name de berm van de N-wegen... U noemde het ook al een aantal keren: op de gemeentelijke en de provinciale wegen vindt de overgrote meerderheid van de ongevallen plaats. Het pleidooi is helder: we willen het zo snel mogelijk. Ik denk dat we daar met de gemeentes en de provincies goed uit gaan komen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Mijn blaadje van de drugs is verdwenen, maar ik kan er zo wel iets over zeggen. Ook daar delen we met elkaar – iedereen zei het – dat je met nul alcohol en nul drugs of verdovende middelen achter het stuur moet gaan zitten. In de afgelopen jaren hebben we voorbij zien komen dat mensen filmen dat ze achter het stuur lachgas aan het gebruiken zijn. Ik wil niets onparlementairs uitlokken, maar dan denk je: totaal idioot in elk geval. Ik heb vandaag toevallig even met Team Alert gesproken – en daar wordt ook onderzoek naar gedaan – over hoe je die jongeren het beste kunt bereiken, zodat ze dit zelf gaan inzien. 20 of 30 jaar of nog langer geleden dachten mensen als ze wat gedronken hadden: ach, een paar koppen sterke koffie en ik kan wel weer. Ook nu hoor je verhalen van jongeren die denken: juist voordat ik ga rijden, neem ik maar een xtc-pilletje want dan ben ik weer lekker scherp. We hebben nog een heel

lange weg te gaan om dat soort dingen uit te bannen. Ik ben ontzettend blij met wat Team Alert bijvoorbeeld doet met onderzoek onder jongeren. Hoe krijgen we nou die knop om zodat ze inzien dat dit oerdom is en dat je het niet moet doen? Zo zijn we breed bezig met alle verschillende terreinen.

Iemand vroeg naar onderzoek daarnaar. We moeten echt eens goed kijken wat de ontwikkeling is met nieuwe fenomenen zoals lachgas maar ook allerlei drugs die er al heel lang zijn en hoe we daarmee verder moeten. Het laatste onderzoek was geloof ik in 2006 of 2007. Dat lijkt inderdaad redelijk lang geleden. We moeten kijken wat we daarmee gaan doen. We hebben sinds 2017 natuurlijk wel de speekseltest om verschillende soorten drugs snel te kunnen constateren. Dat over drugs. We delen met elkaar dat we daar echt een slag te maken hebben. De bob-campagne voor de alcohol is succesvol en met Mono zijn we goed bezig, maar we moeten met alle experts om de tafel over de vraag wat we met drugs moeten.

Ik heb net al gezegd dat ouderen in de top-3 staan van de mensen die de meeste risico's lopen. Dat komt uit de risicoanalyses. Ik ondersteun het pleidooi van mevrouw Van Brenk om veilige mobiliteit van ouderen wat steviger bij de kop te pakken in het strategisch plan. We zullen daarbij uiteraard ook ouderen zelf betrekken. We hebben regulier overleg met de ouderenbonden en overigens ook met leder(in) voor mensen die een beperking hebben en die jong zijn. We zijn bezig met ouderen als thema in het kennisnetwerk van het SPV steviger uit te werken. Er is het programma Doortrappen, dat u allemaal kent, om ouderen op de fiets te helpen. Om alle punten even door te nemen: op een elektrische fiets heeft men een iets grotere snelheid, het op- en afstappen, de verlichting. Het programma Beter Oud is sinds kort een specifiek aandachtspunt voor de mobiliteit van ouderen. Dat een beetje in algemene zin als inleiding over het strategisch plan.

Dan een onderwerp waarover heel veel mensen vragen hebben gesteld: de elektrische stepjes en allerlei andere voertuigen. Het huidige kader voor de toelating van de bijzondere bromfietsen geldt, zoals u heel goed weet, sinds mei 2019. Dat kader is opgesteld en daarvoor hebben we adviezen van deskundigen in acht genomen, van de RDW en de SWOV. We hebben zo veel mogelijk aangesloten bij regels die Europees gangbaar zijn. Onder dat kader kunnen aanvragen worden ingediend. De afgelopen tijd hebben zich fabrikanten gemeld en hebben er gesprekken plaatsgevonden over de nieuwe regels. We kijken of daar daadwerkelijk aanvragen uit zullen volgen.

U geeft zelf het dilemma aan dat je innovatie niet in de weg moet zitten maar dat tegelijkertijd de verkeersveiligheid vooropstaat. Dat houden wij zo. Uiteraard kijk ik daarbij ook wat we kunnen leren van de situatie in andere lidstaten. De heer Laçin zei dat, geloof ik. Ten aanzien van de aanbevelingen van de OVV hebben we gezegd: je zou dit het liefste in één keer Europees regelen, want dan is het voor alle fabrikanten van de voertuigen meteen overzichtelijk. Dan kunnen ze die in ieder Europees land conform dezelfde eisen verkopen. Voor gebruikers zou het ook heel fijn zijn, want dan weet je ook meteen waar je aan toe bent. Dat is de opdracht die ik van u heb meegekregen, namelijk om het het liefst Europees te regelen.

In de tussentijd doen we natuurlijk ook op nationaal niveau ons best. De OVV heeft ons gewezen op het belang van een onafhankelijke beoordeling bij de toelating. De Kamer, de politiek, stelt de kaders, maar voor de technische verwerking moeten we ons laten adviseren door de experts. De OVV heeft ons contract gegeven om een integrale risicobeoordeling te maken, een veiligheidsanalyse, van al die voertuigen en dan te kijken naar de combinatie van mens, techniek en omgeving. Dan kom je precies bij alle vragen die u ook hebt gesteld, niet alleen over de techniek van het voertuig, maar vooral ook over de plek op de weg en wat dat zegt voor de

infrastructuur. Daar wordt hard aan gewerkt. In maart komt er een hackaton. We gaan breed kijken zodat je alle studenten, de jongelui, erbij haalt met alle nieuwste ideeën om gezamenlijk tot nieuwe oplossingen te komen. Je moet met elkaar een nieuw kader zien te ontwikkelen. Ik ga eerst in op wat losse vragen en kom er later nog op terug.

De heer Van Aalst zegt dat de stint een nieuwe naam krijgt, maar dat de problemen daarmee niet zijn opgelost. Dat is zo. Nabestaanden hebben mij verzocht om aan de fabrikant over te brengen dat zij het heel fijn zouden vinden als die naam niet meer zou worden gebruikt. Ik kan me daar alles bij voorstellen en ik heb dat verzoek dus overgebracht. Ik denk dat het goed is als er straks een andere naam voor komt.

Verder zijn er nog vragen gesteld over wanneer die nu op de weg kan. Ik heb nog geen oordeel of advies van de RDW over de stint ontvangen. Ik kan dus niet zeggen wanneer dat zou kunnen gaan gebeuren.

De heer **Sienot** (D66):

Ik zou de Minister iets willen vragen over wat voorheen bekendstond als de stint. Is het mogelijk dat de opgelopen vertraging zo veel mogelijk wordt ingelopen? Ik heb begrepen dat er al wel een RDW-advies rondzingt. Ik ben benieuwd welke reflectie de Minister daarop heeft. Daar komt nog een punt bij. Ik moet een beetje technisch worden. Er moet een zogenaamde kop worden afgegeven, een test op de onderdelen. Dat heeft niets met de veiligheid te maken. Het betekent dat de onderdelen van de oude modellen van de stints kunnen worden hergebruikt, zodat kinderopvangverblijven niet blijven zitten met hun oude modellen. Een groot deel daarvan kunnen ze dan weer hergebruiken, uiteraard met vervanging van die onderdelen die onveilig waren. Mijn vraag is tweeledig. Kunnen we de opgelopen vertraging voor in elk geval de nieuwe modellen zo snel mogelijk inlopen? Kunnen we ook iets doen zodat de oude modellen weer de weg op kunnen, met aanpassing van de onderdelen die niet goed waren – met een duidelijk uitroepteken? Het is zonde om een hele stint weg te gooien.

De **voorzitter**:

Dat waren drie vragen. Het woord is aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat niets de fabrikant in de weg staat om oude onderdelen bij de RDW ter keuring aan te bieden en te vragen of die veilig kunnen worden gebruikt en ook voldoen. Volgens mij kan dat gewoon, als maar vooropstaat dat het voertuig dat straks gaat rijden aan alle eisen voldoet. Als onderdelen die met veiligheid niets te maken hebben, worden hergebruikt, vind ik dat niet zo relevant. Het eindproduct moet aan alle eisen voldoen.

U spreekt over een RDW-rapport dat rondzingt. Niet bij ons in ieder geval. Ik kan daar dus verder niets over zeggen. Wij wachten tot we van de RDW een rapport krijgen. Daarnaast hebben we gezegd dat er daarbuiten een onafhankelijk onderzoek moet komen, dat veiligheidsonderzoek dat te maken heeft met onder andere de situatie en de plek op de weg. Dat hebben we ook nog niet ontvangen van de fabrikant. Ik ben nog in afwachting daarvan. Over opgelopen vertragingen ga ik niet. Het is niet aan mij om zo'n apparaat aan te bieden en te bepalen hoe snel dat gaat. De RDW controleert wat er aangeboden wordt. Ik heb niet de indruk dat daar vertraging in zit. Ik zou niet weten wat ik daar verder aan kan doen. Ik wacht gewoon af wanneer ik het advies krijg en dan zullen we dat beoordelen en de Kamer daar meteen over informeren. Ik moet die documenten eerst hebben en dan kunnen we verder met de besluitvorming.

Ik ga nog even verder met dit onderwerp. Er is gevraagd of de inspanningsverplichting van de kinderopvangsector niet te slap is. Het

convenant beoogt het veilige gebruik te bevorderen door de aandacht te vestigen op het gebruik van veilige routes – daar hebben we het uitgebreid met elkaar over gehad – en eisen te stellen aan de opleiding van de bestuurder. De kinderopvangsector houdt toezicht op die eisen en heeft daarvoor een plan van aanpak opgesteld, waarin een commissie van onafhankelijke experts wordt benoemd. De sectororganisaties spannen zich tot het uiterste in om die convenantafspraken goed uit te voeren. Als het convenant onverhoopt niet goed zou worden nageleefd, kunnen die opgezegd worden.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Van Aalst.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dit hoort er nog een beetje bij.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb even een vraag over het convenant, want het wordt wel interessant nu. Er ligt een convenant en ik begrijp dat daar eisen in vastgelegd zijn. Er wordt heel duidelijk aangegeven dat de stint dan alleen nog gebruikt gaat worden op fietspaden die gescheiden zijn van wegen voor snelverkeer, wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u – de mevrouw van GroenLinks hoort het goed – en kruisingen die voorzien zijn van verkeersregelinstanties. Volgens mij betekent dat dat het bijna niet meer mogelijk is. Ik ben daar blij mee, want wij hebben duidelijk gezegd dat wij geen personenvervoer op die manier willen. Is de Minister het met mij eens dat, als dit de eisen zijn, het vrij onmogelijk wordt voor de stint om nog op de weg te kunnen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de kinderopvangsector zelf goed rekening heeft willen houden met alle adviezen. Je gaat uit van de veiligste routes. Het zal nooit zo kunnen zijn dat je nergens meer een bepaalde kruising kunt oversteken. Het gaat erom dat je de allerveiligste route kiest en dat, als je de keuze hebt tussen bijvoorbeeld de ene route waar een gescheiden rijbaan is waar je overheen kunt gaan en de andere, die wel sneller is, over een drukker, gevaarlijke weg, je in het convenant opneemt dat je de veilige route kiest, ook al betekent dat dat je er vijf minuten langer over doet. Dat soort keuzes worden per kinderopvanggebouw afgewogen. Het gaat om de veiligste routes. Je kunt daar niet één blauwdruk voor geven. Dat hangt ervan af waar zo'n kinderopvangverblijf zich bevindt.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zei al dat het interessant werd, want dat is het natuurlijk zo langzamerhand. Ik heb aan de Minister gevraagd of het een inspanningsverplichting is. Zij zei: nou nee, het is niet zo vrijblijvend, het zijn eisen waar je aan moet voldoen. In het hele rijtje staan ook – en dat vind ik heel belangrijk – de eisen over de leeftijd en de rijvaardigheidstraining. Dat zijn keiharde eisen. In datzelfde rijtje staan ook die routes. Nogmaals zeg ik tegen de Minister: als dit de eisen zijn, kom ik tot de conclusie dat het niet mogelijk is om de stint te gebruiken volgens dit convenant. Wij als Kamer hebben het convenant niet gezien, want het is door de Minister in navolging van de motie... Het zal ons wel zijn toegestuurd, maar we hebben er niet over kunnen spreken. Het is uitvoering van moties, die volgens mij niet zo verstrekkend waren. Als de Minister zegt dat het eisen zijn waar ze aan moeten voldoen, ligt er volgens mij iets vast. Ik word daar vrolijk van, want ik denk dat het dan niet meer mogelijk is. Maar ik kan me voorstellen dat de Minister nu eisen heeft gesteld, samen met de kinderopvangorganisaties, waardoor de stint niet meer de weg opgaat. Heb ik dat goed begrepen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat heeft de heer Van Aalst niet goed begrepen. De eisen rond leeftijd en rijvaardigheid zijn keiharde eisen. Een andere keiharde eis is dat ze gaan voor de meest veilige route. Dat is precies waar het om gaat en dat zal gecontroleerd worden. Je sluit niets uit, maar je moet wel zorgen dat het te verantwoorden is en dat de meest veilige route die er is wordt gekozen. Daar moet een plan voor liggen en niet iets vaags. Er moet beschreven staan waarom deze route veilig is, zodat erop toegezien kan worden dat het klopt. Als je ziet dat er een route wordt gekozen die niet voldoet aan een van de voorwaarden die u noemt terwijl men daar wel aan zou kunnen voldoen, hebben we een reden om dat aan te vechten.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd of ik een rijvaardigheidstoets kan invoeren voor het vervoer van kinderen met e-bakfietsen, een beetje à la het convenant, omdat ook in elektrische bakfietsen kinderen worden vervoerd. Naar aanleiding van het OVV-rapport heb ik u al geschreven dat ik met de kinderopvangsector in overleg zou gaan om te kijken of dat convenant kan worden verbreed naar elektrische bakfietsen. Dat is inmiddels gebeurd. Er is overleg geweest met de sector en het gedeelde beeld is dat het veilig gebruik van elektrische bakfietsen inderdaad ook gebaat is bij het gebruik van veilige routes en het volgen van het juiste onderhoudsschema. Het lijkt mij dat in die kinderopvangcentra net zo goed dit principe van de veilige routes toegepast zal kunnen worden voor elektrische bakfietsen. Ik denk dat het überhaupt goed is om het gesprek aan te gaan over veilige routes, ook voor mensen die met hun kinderen op de fiets komen, en om dat als kinderopvangsector in je plan op te nemen. Er zijn natuurlijk heel veel verschillende aanbieders. Er zijn heel veel verschillende kinderopvangcentra. Wij hebben geen centrale administratie of iets dergelijks. De afspraken hierover zijn dus wat lastig vorm te geven. Het lijkt mij voor de hand liggen dat de kinderopvangsector, die deze gesprekken naar aanleiding van het verschrikkelijke ongeval met de stint zijn aangegaan, ook daar de veilige routes niet alleen voor één vervoermiddel instellen, maar dat ze dat breder opvatten.

Ik ga weer even terug naar de e-steps en kijk de heer Sienot aan. Wanneer zou je nou duidelijkheid kunnen krijgen over toelating of het in het Nederlandse verkeer past? Ik heb er al iets over gezegd in het kader van het hele OVV-onderzoek. We moeten in het nationale kader breed kijken naar alle licht gemotoriseerde voertuigen, maar ik heb in een eerder debat al gezegd – ik herhaal het graag – dat ik u voor de zomer een outline van het nieuwe nationale kader voor licht gemotoriseerde voertuigen zal toesturen. Wij zullen in april al moeten reageren, want je moet binnen een half jaar reageren hoe je een OVV-rapport oppakt. We zullen dus in ieder geval in april een tussenstand toesturen over hoe we de aanbevelingen van de OVV gaan opvolgen, niet alleen aan de OVV maar ook aan u.

De voorzitter:

Ik zag de heer Dijkstra en daarna de heer Laçin.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, over de lichte elektrische voertuigen. De OVV stelt heel helder dat wij ons als Tweede Kamer niet moeten bemoeien met individuele voertuigen, maar dat het echt gaat om het kader. Dat heb ik zojuist begrepen. Er is ook een groep die heel enthousiast is over die lichte elektrische voertuigen. Die heeft een prachtig filmpje gemaakt op het Binnenhof voor de Ridderzaal. Zou zo'n partij daar ook in kunnen meekijken of meepraten, zonder te kijken naar individuele voertuigen, maar meer naar het kader zelf? Het zijn natuurlijk allerlei varianten die zij daarin hebben. Is de Minister bereid om hen daarvoor een keer uit te nodigen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat doen we ook heel breed, met fabrikanten van allerlei soorten. Het gaat om het totale speelveld van al die licht gemotoriseerde voertuigen. Uiteraard zijn dat fabrikanten of potentiële fabrikanten, maar ook de mensen van de kennisinstellingen, van TNO, van de universiteiten en de gemeenten. Zij hebben heel goed zicht op hoe het een bijdrage kan leveren in hun gemeente of plannen daarvoor. We proberen daar, tot en met een hackaton aan toe, met alle moderne vormen tot een goed kader te komen. Ik zal in april aan u aangeven hoe we met alle OVV-aanbevelingen omgaan en ik hoop dat we voor de zomer een kader in outline naar u toe kunnen sturen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het gaat mij specifiek om de gebruikers. Ik hoor een heleboel instanties en ook de fabrikanten, maar ook de gebruikers, die ervaring hebben met een plek op de weg, kunnen misschien een meerwaarde bieden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. Ik denk dat we met allerlei organisaties, maar ook met individuele experts, moeten spreken en ook de ervaringen vanuit het buitenland moeten meenemen. Daar zie je wisselende resultaten, niet alleen voor de verkeersveiligheid maar ook anderszins. Soms worden al die dingen als een soort afval weggegooid in steden. We pakken het hele palet mee.

De heer **Laçin** (SP):

Dat laatste waar de Minister op doelde met afval en dergelijke gaat vooral over de deelsteps, die ongereguleerd overal in de stad zijn. Gelukkig kunnen gemeenten dat hier in de APV wel reguleren, maar dat terzijde. Ik wil even samenvattingen wat de Minister aan het begin zei en nu aan het eind over de e-step. Bij mij blijft hangen dat de Minister zegt: wij nemen de EU-richtlijnen en op basis daarvan ontwikkelen we beleid. Het grote verschil tussen Nederland en de andere landen is dat we – wellicht omdat we tien jaar geleden voorop wilden lopen – nu achterlopen met de categorie bijzondere bromfietsen. Wij krijgen een outlinebrief voor de zomer. Ik wil graag van de Minister horen of haar inzet is dat wij, als wij straks in het derde of vierde kwartaal van dit jaar een definitief kader hebben, meteen in actie kunnen komen en dat we niet na het definitieve handelingskader ook nog eens moeten kijken of het passen en meten gaat lukken. We weten bijvoorbeeld al dat de eisen die nu aan een e-step worden gesteld, zoals knipperlichten en een achterrem, niet haalbaar zijn voor de massa op dit moment. Is de Minister bereid om in de gesprekken met de fabrikanten en de gebruikers, waar de heer Dijkstra op doelt, ook met het oog op de andere landen aanpassingen te doen, zodat we eind van het jaar de aanvragen kunnen goedkeuren? Is dat de inzet van de Minister?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mijn inzet is altijd om zo snel mogelijk vooruitgang te boeken. We moeten hier wel een zorgvuldig proces voor hebben. Daar bent u het ook mee eens, zie ik. De verkeersveiligheid moet wel vooropstaan. Er wordt door heel veel partijen hard gewerkt om de goede afweging te maken. Als het dan op een veilige manier een plek op de weg kan vinden waar het goed zou kunnen en waar we het over eens zijn, zou ik niet weten waarom we het niet snel zouden kunnen doen. Het moet wel in die volgorde. Eerst moeten we de verkeersveiligheidsanalyse maken voor al die voertuigen: de combinatie mens, techniek en omgeving. Dat vraagt de OVV van ons. Dat gaan we doen. Als we daaruit zijn, gaan we het zo snel mogelijk in wet- en regelgeving verwerken. We gaan niets onnodig ophouden of frustreren.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nogmaals benadrukken dat de veiligheid wat ons betreft vooropstaat. Dat hebben wij in verschillende debatten gemarkeerd. Als wij innovatie kunnen koppelen aan die veiligheid, moeten we dat doen. Laat daar geen discussie of twijfel over bestaan. Ik ben blij om te horen dat de Minister zegt: als het snel kan, doen we het snel. Ik wil haar in de tussentijd nogmaals uitnodigen om goed te kijken hoe het in andere landen is geregeld. Ik heb met het Verbond van Verzekeraars hierover gesproken en dat zegt: geef ons heldere kaders en wij doen het, geen probleem. De fabrikanten zeggen dat ook. Laten we het zo snel mogelijk regelen, met inachtneming van wat andere landen doen in aanvulling op de Europese richtlijnen.

De voorzitter:

Dat is meer een uitnodiging dan een vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het daarmee eens. Ik gun iedereen zijn favoriete vervoermiddel, als we met elkaar de goede kaders kunnen stellen. Van onze kant wordt daar hard aan gewerkt. Ik hoop u echt voor de zomer een goede voorzet te kunnen geven. Als we het met elkaar eens kunnen worden, moet je het snel in gang kunnen zetten. Volgens mij zijn we het daarover eens. Mevrouw Van Brenk heeft in het kader van de licht gemotoriseerde voertuigen gevraagd naar de stand van zaken met de aanpak van de scootmobielen. U weet als geen ander dat de SWOV in 2018 een diepteonderzoek heeft uitgebracht naar ongevallen met scootmobielen. De uitkomsten van het onderzoek zijn meegenomen in het kennisnetwerk van het SPV. Uit contacten met gemeenten, Veilig Verkeer Nederland, de ouderenbonden, maar ook de aanbieders van scootmobielen blijkt dat het veilig gebruik steeds prominenter wordt gestimuleerd, bijvoorbeeld door het aanbieden van rijvaardigheidstrainingen. Er wordt ook zorgvuldiger gekeken naar de maximumsnelheid van de scootmobielen. De scootmobielen zijn ook onderdeel van het integrale toelatingskader waaraan we nu aan het werken zijn. Er komt ook nog een vervolgonderzoek van de SWOV. We kunnen vragen of zij het kunnen versnellen, maar ze hebben aangegeven dat ze het pas eind volgend jaar afgerond kunnen hebben. Het diepteonderzoek richt zich op de behoefte van de gebruikers en gebeurt in samenhang met de verstrekkende gemeenten uit de metro-poolregio Rotterdam en Den Haag. Ik ben graag bereid om nog een keer te vragen of dat sneller kan, maar ook – zo voelde ik uw pleidooi ook – om te vragen of ze al een soort quick wins hebben, tussentijdse aanbevelingen die ze sowieso al kunnen geven. Die vraag proef ik bij u: het kan toch niet zo zijn dat we op het totale onderzoek blijven wachten. Dat wil ik graag bij hen neerleggen om te kijken of ze in de tussentijd al een aanbeveling hebben van iets dat no-regret is, dat je sowieso kunt doen. Dat wil ik navragen.

Dan is er speciale aandacht gevraagd om de noodvoorziening daarbij. Ik maak het antwoord maar even af. Gebruiksvriendelijkheid is daar een heel belangrijk punt bij. Dat is onderwerp van overleg met de fabrikanten en de brancheorganisaties. Fabrikanten hebben toegezegd dat zij dit willen verbeteren. Ze moeten een noodvoorziening hebben. Dat volgt uit de Machinerichtlijn. Bij scootmobielen gaat het vaak om het maatwerk voor de persoon die hem gebruikt, vooral voor de bediening van de rem. Uit onderzoek blijkt dat dat maatwerk enorm gewaardeerd wordt door de gebruikers. Als je weinig kracht hebt in je armen, kun je het op een andere manier doen en vice versa. Het is gecompliceerd, maar ik zeg graag toe om zowel met de fabrikanten als met de SWOV in overleg te gaan om te kijken of er dingen zijn die we al sneller kunnen doen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik ben blij met die toezegging, dus ik wil dan ook graag zo snel mogelijk antwoord horen van de partijen. Een van de belangrijkste dingen is dat je een tegennatuurlijke beweging moet maken. Je moet eigenlijk alles loslaten als er zich een ongeval voordoet. Iedereen heeft altijd geleerd: knijp in de handremmen. Het is dus echt contra. Het is de vraag of dat nou niet juist het punt is dat de fabrikanten als eerste kunnen oppakken. Misschien kan de Minister daar nog een keer indringend met hen over spreken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is de fabrikant natuurlijk ook alles aan gelegen om zijn producten zo veilig mogelijk te krijgen. Dat contra-intuïtieve van het loslaten, heeft ook te maken met het soms weinig kracht hebben in de handen. Dan kan het juist veiliger zijn als je loslaat in plaats van dat je moet knijpen, als je die kracht niet hebt. Het is gecompliceerd, maar ik zal ook aan de fabrikanten vragen wat zij concreet gaan doen, zodat ik dat met u kan delen. Zij hebben zelf ook aangegeven dit te willen verbeteren.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de helmplicht en dan hebben we het over de snorfietzers. Er zijn verschillende vragen over gesteld. Laat ik vooropstellen dat het onderzoek naar de consequenties in de zin van verdringingseffecten parallel loopt. Er komt geen enkele vertraging door. Dat is absoluut niet de bedoeling. Die consultatie gaat lopen. Normaal gesproken is het zes weken, maar je wilt ook klantvriendelijk zijn, dus als er een week vakantie in zit, pakken we die erbij. Vandaar de zeven weken. Zo proberen we het netjes te doen. Of ik dan heel snel daarna het wetsvoorstel naar de Kamer zal kunnen sturen, hangt af van wat er uit die consultatie komt. U zult zich er iets bij kunnen voorstellen dat, als er 1.000 verschillende reacties komen, het iets anders is om die te verwerken dan wanneer er tien reacties binnenkomen die het met elkaar eens zijn. U kent dat allemaal. U kunt de consultatie en wat daar uitkomt ook zelf beoordelen. Ik zeg u graag toe dat we dat zo snel mogelijk zullen verwerken, maar ik kan niet op voorhand zeggen dat het voor de zomer lukt als ik niet weet of er misschien een stortvloed aan reacties komt die we moeten verwerken. De inzet is om het zo snel mogelijk te doen. U kunt dan zelf beoordelen, als u de consultatieresultaten ziet, of de tijd die we daarvoor nemen reëel is of niet. U kunt er op voorhand op rekenen dat we het zo snel mogelijk gaan doen.

Er is gevraagd of het verdiepende onderzoek echt los kan worden gezien. Ja, dat kan, want we doen dat parallel.

De voorzitter:

Bent u bijna klaar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, nog niet. Er is nog iets meer. Ik pak het experiment in Amsterdam er ook bij. Dat heeft ook met de snorfiets te maken. De heer Van Aalst heeft daar vragen over gesteld. Hij vroeg of ik wil pleiten voor een betere evaluatie in Amsterdam. Er is een motie-Dijkstra/Von Martels geweest die mij heeft gevraagd om de eerste evaluatie uit Amsterdam met de Kamer te delen. Dat hebben we gedaan. De echte grote evaluatie moet nog komen. Dit was een eerste tussenstand. Het is nog te vroeg voor een volledige evaluatie. Het is overigens de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam om die volwaardige evaluatie te doen. Ik ben altijd bereid om dingen door te geleiden naar de gemeente Amsterdam, zodat

zij met uw vragen rekening kan houden in hun volgende evaluatierapport, maar dat is echt aan de gemeente Amsterdam.

Uit de evaluatie die ze nu hebben gestuurd, blijkt dat een deel van de snorfietzers is gestopt of minder rijdt op de snorfiets omdat zij het gevaarlijk vinden tussen het overige verkeer. Onder ex-snorfietzers in Amsterdam zijn de fiets en de auto de populairste alternatieven, gevolgd door het openbaar vervoer. Er wordt verwezen naar pagina 16 van het evaluatierapport van de gemeente Amsterdam, maar dan komen we wel heel erg in de details. Het is aan Amsterdam om ons te zijner tijd een volwaardige evaluatie te laten zien. Zo is het afgesproken. Dat waren de voorwaarden waaronder zij dit experiment mochten doen. Ik heb geen reden om eraan te twifelen dat Amsterdam netjes met die evaluatie komt. Dan heb ik daarmee het blokje snorfiets/helmplicht gehad.

De voorzitter:

Ik geloof dat mevrouw Postma voorzien is. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kan heel goed tellen.

De voorzitter:

Klopt, ga uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Een korte vraag over de snorfiets en de evaluatie waar de Minister naar verwees. Ik mag wel aannemen dat de Minister nog geen andere steden in staat stelt om nieuwe pilots te gaan doen zolang Amsterdam nog geen definitieve evaluatie heeft gedaan. Begrijp ik dat goed?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, iedereen kan een aanvraag doen voor dit soort experimenten. Dat is volgens mij al vaker gewisseld met de Kamer. Ik zie de overige leden instemmend knikken. Voor de rest is het natuurlijk zo dat Amsterdam zich aan de afspraak moet houden dat die evaluatie keurig netjes onafhankelijk gebeurt. Dat onderstreep ik maar even. Er werden een paar keer opmerkingen over een wc-eend gemaakt. Nogmaals, ik twijfel er niet aan dat zij dat zullen doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Iedereen kan een pilot doen. Een pilot voor wat? Om een helm op te doen op de snorfiets of de snorfiets naar de rijbaan te verbannen? Zonder onderbouwing? Moeten wij iets vinden van die onderbouwing? Of kan een stad als Utrecht of Nijmegen zeggen: weet je wat, we gaan het gewoon invoeren? De Minister heeft het net bevestigd. Waar moet zo'n pilot aan voldoen? Hebben wij daar nog iets over te zeggen? Ik wil niet dat snorfietzen in heel Nederland, of in welke stad dan ook buiten Amsterdam, op de rijbaan gaan. Dat vind ik niet verantwoord. Als wij verkeersveiligheid serieus nemen...

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

... dan moet je daar rekening mee houden en dan moet je dat weloverwogen doen.

De voorzitter:

En de vraag is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We hebben Amsterdam toestemming gegeven. Dat heeft de Kamer gedaan. We wachten nog op een goede evaluatie, maar de VVD vindt het geen goed plan dat dit in iedere stad die dit wil ook gaat gebeuren, zonder een goede onderbouwing en zonder dat wij ons daarover hebben uitgesproken. Dat vind ik onverantwoordelijk. Hoe ziet de Minister dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, op verzoek van de Kamer hebben wij dit mogelijk gemaakt. Amsterdam gaat dit doen, maar het is aan de wegbeheerder om die keus te maken. Een andere stad kan dit dus ook doen. We hebben natuurlijk wel de voorwaarde gesteld van die evaluatie, maar ook dat zou een andere gemeente kunnen doen. Zo is het met de Kamer afgesproken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben heel erg blij dat de Minister dit zo verduidelijkt. Inderdaad kan elke gemeente dit doen. Ik weet dat een aantal gemeenten dit ook graag zou willen doen. Ik denk wel dat die helmplicht heel erg onderdeel is van het aantrekkelijk maken om die verplaatsing te doen. Daarom willen wij vaart maken met die helmplicht. Daar zit toch nog mijn vraag. Die motie ligt er nu een jaar. De Minister zegt: het gaat zo snel als het gaat. Ik heb er wel twijfels over of het niet veel sneller had gekund. Ik snap niet waarom de Minister, op het punt waar we nu staan, niet tegen de Kamer kan zeggen «ik zorg dat voor het zomerreces dat voorstel er ligt» om de vaart erin te houden. Als de Minister ons dan een briefje moet sturen dat het toch september wordt, kan ik hierbij al zeggen... Het gaat mij erom dat we er vaart achter zetten. De motie is een jaar oud. Er is genoeg gedraald.

De voorzitter:

De vraag is helder. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het er echt niet mee eens dat er gedraald is. Er is heel hard gewerkt op het ministerie, ook hieraan. Dat heeft ervoor gezorgd dat er nu een voorstel ligt dat in consultatie kan. Als er uit die consultatie alleen maar applaus komt en als het allemaal fantastisch is, kan ik het gelijk doorsturen naar de Kamer. Maar ik moet een slag om de arm houden. Ik kan dat niet beloven. Ik kan alleen beloven dat het de inzet is om het zo snel mogelijk te doen. Er ligt een voorstel en dat gaat in consultatie. Dan is het afwachten of de samenleving hier applaus voor heeft of niet. Als er applaus voor is, kunnen we het makkelijk naar u doorgeleiden. Dat kunnen we natuurlijk voor de zomer doen. Maar nogmaals, stel dat er allerlei ingewikkelde vragen worden gesteld of dat er veel kritiek is, dan moeten we iets anders doen. Die slag moet ik echt om de arm houden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als er alleen applaus zou zijn, is het binnen een week bij de Kamer. De vraag is: zou dat, als er aanpassingen nodig zijn, toch rap kunnen? Ik duw hier een beetje op vanwege de oproep van alle artsen die zeggen: elke maand is een maand te veel. Het gaat om heel veel levens en om ongelukken en leed dat we kunnen besparen. Ik hoop dat de Minister alle mogelijke druk erop wil zetten om te zorgen dat wij voor de zomer het voorstel kunnen bespreken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Aan mijn inzet zal het niet liggen. Ik ben afhankelijk van wat er uit de consultatie komt. Als dat snel te verwerken is, kan het niet binnen een week in de Kamer liggen, want we hebben procedures. Er moeten interdepartementaal mensen naar kijken en het moet in een onderraad. Je kunt niet zomaar zeggen: ik bel even naar AZ want ik heb iets voor de

ministerraad van aanstaande vrijdag. Zo werkt het niet. Het proces moet netjes doorlopen worden. Dat gaan we zo snel mogelijk doen.

De voorzitter:

Ik zie dat er om het woord wordt gevraagd voor een interruptie, maar deze collega is door de interrupties heen, dus dat kan ik niet doen. Ik geef het woord aan de Minister. Zij vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij mevrouw Postma. Heeft de Minister plannen om weer een onderzoek te doen naar het gordelgebruik? Iemand anders noemde dat ook. Ik weet niet wie, maar ik geloof mevrouw Van Brenk. In 2010 bleek uit onderzoek dat de gordeldracht 97% was. We zijn dit nagegaan en de politie en het OM hebben geen indicaties dat het percentage nu significant lager is. Maar om een duidelijker beeld te krijgen – want ik voel wel een beetje wat mevrouw Postma en mevrouw Van Brenk bedoelen – wil ik in het jaarlijkse onderzoek naar afleiding ook het gebruik van de gordel gaan meten. We zullen moeten afwachten of daar iets uitkomt. Dat is dus het bredere verhaal van de afleiding. Alle systemen die we nu in de auto hebben, of het nou gaat om adaptive cruisecontrol, keep your lane enzovoort, dragen er soms ook toe bij dat mensen wat nonchalanter worden. Dat is de keerzijde. Aan de ene kant bevordert het de veiligheid, maar aan de andere kant wil je ook niet in de situatie komen waarin mensen denken dat ze in de tussentijd iets anders kunnen gaan doen. We moeten dat dus heel goed in de gaten houden.

Als we het toch hebben over afleiding en appen: mevrouw Van Brenk vroeg ook naar het appen terwijl het apparaat in de houder zit en of we dat niet moeten aanpassen. Appen in de houder is natuurlijk ook gevaarlijk, want het gaat om de afleiding. Ook al zit je telefoon in de houder: als je de hele tijd naar je schermje zit te staren, gaat het natuurlijk ook mis. Je kunt daar ook nu al voor beboet worden, als je echt bezig bent op je apparaat. Artikel 5 van de WVV, de Wegenverkeerswet, is daarvoor geschikt. Het verbod op het vasthouden van je telefoon is daar bij gekomen, maar er zitten natuurlijk wel grenzen aan wat je kunt handhaven. Iemand kan ook een knopje van de navigatie indrukken of aan zijn verwarming of airco draaien. Bij de totstandkoming is dat met de politie afgewogen. Iets één keer aanraken, is eigenlijk niet uit te sluiten, want dat doe je met andere dingen in de auto ook. Vandaar dat dat het verschil is. Daarom vind ik het belangrijk om nog een keer MONO te onderstrepen. Laten we ervoor zorgen dat die MONO-campagne nog verder vleugels krijgt, zodat het de norm wordt dat je onderweg geen berichten leest of gaat sturen. Ik merk ook dat producenten daar steeds meer rekening mee houden. Dat is natuurlijk ook een hele belangrijke doelgroep van het MONO-convenant. Over MONO zakelijk heb ik al gesproken. Werkgevers beginnen ook in te zien dat dit eigenlijk hele normale arbeidsomstandigheden zijn. Dit doe je je werknemers niet aan. Het is niet verantwoord om je eigen mensen in gevaar te brengen, want dat doe je hier eigenlijk mee.

Mevrouw Van Brenk had het ook over fietsverlichting. Kunnen we daar nadere eisen aan stellen? De basiseisen voor fietsverlichting staan in een regeling uit 1990. Daarnaast is er in Europees verband nog een vrijwillige ISO-norm voor verlichting en reflectoren. De RAI heeft voor de professionele fietsbranche ook een keurmerk voor fietsverlichting ontwikkeld. Ik wil met de RAI gaan kijken hoe we kunnen bevorderen dat er meer marktpartijen in aanmerking komen voor dat keurmerk. Dat zijn er nu vier, maar we kunnen nog een poging wagen om dat aantal uit te breiden. Ik wil ook graag kijken of we komend jaar nog iets kunnen doen met de fietsverlichtingscampagne. U noemde het aantal lux. Wellicht kunnen we nog even kijken naar de felheid van het licht. Ik zie de heer Stomphorst van Veilig Verkeer Nederland zitten. We hebben afgelopen jaar acties

gedaan en we zijn gezamenlijk opgetrokken, ook ten aanzien van de fietsverlichting. Ik kan me nog herinneren dat we een keer bij een sportveld stonden. Ik weet niet wie van u het zei, maar ook daar zag je dat we nog een hele weg te winnen hebben als het gaat om het menselijk gedrag, om het elkaar aanspreken op je verantwoordelijkheid en om het goede voorbeeld geven. Ik kan me herinneren dat toen we bij dat sportveld stonden er een vader kwam aanfietsen met een meisje. De vader had wel licht, maar zijn dochtertje niet. Toen dacht ik: «Wat is dat nou voor voorbeeld? Dat kan toch niet waar zijn?» Ook daarin hebben we nog een hele weg te gaan met z'n allen.

Dan de combinatie fiets en SUV. Daar is ook door meerdere mensen aandacht voor gevraagd. Ik moet inderdaad bekennen dat we nu geen inzicht hebben in het aantal ongevallen tussen fietsen en SUV's. Er zijn wel veel acties in gang gezet voor het verbeteren van de fietsveiligheid. In het kader van de 500 miljoen die wij ter beschikking hebben, gaan wij samen met de provincies en de gemeentes specifiek kijken wat we voor fietsen kunnen doen. Omdat we het niet weten, hebben we ook geen aanleiding om daar specifiek onderzoek naar te doen, maar ik ga graag met deskundigen op het gebied van de fiets in gesprek om te kijken wat voor signalen zij hebben omtrent SUV's et cetera.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Kröger een vraag heeft. Ik geef haar het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij gaat het niet zozeer alleen om de combinatie fiets en SUV, maar ook om voetgangers en om het feit dat uit, weliswaar ouder, onderzoek blijkt dat een ongeluk met een SUV zes keer dodelijker is dan een ongeluk met een gewone auto. In dat Europese onderzoek wordt juist gezegd dat het een grote bron van risico's is. Amerikaanse onderzoek bevestigt dat ook. Dus mijn vraag aan de Minister is eigenlijk: moet de eerste stap niet zijn dat we ongelukken met SUV's wel degelijk als zodanig gaan registreren, waardoor we het echt op het netvlies kunnen krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik stel voor dat ik eerst met de Europese Commissie in overleg ga om te zien hoe zij hier tegen aankijken, want zij hebben dit ook gesignaleerd. Ik kan me ook voorstellen dat ik bij mevrouw Kluit van de Fietzersbond op de koffie ga en dat we met alle experts gaan kijken wat hier speelt en wat je eraan zou kunnen doen. Ik vind het nu te ver gaan om die SUV's apart te... Dat zou een heel ingewikkeld systeem moeten worden. Maar laten we zeggen dat ik hier op Europees niveau en met alle fietsexperts naar ga kijken. U hebt gelijk dat het natuurlijk ook voor voetgangers kan gelden, dus ik denk dat we dat in één moeite meenemen.

De voorzitter:

Ik zie een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vat dit op als een toezegging dat de Minister echt gaat kijken naar het issue van SUV's en verkeersveiligheid, en dat zij daar in een brief aan de Kamer op terugkomt. Ik hoop dat zij dan ook kan kijken naar de maatregelen die andere landen nemen om specifiek beleid te hebben op SUV's. Wellicht kan zij in kaart brengen wat er speelt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger mag dit inderdaad zo opvatten dat ik mijn licht ga opsteken in Europa en dat ik zal navragen of er landen zijn die hier specifiek beleid op hebben. Ik zal aan alle experts die we hebben, vragen wat er precies speelt ten aanzien van SUV's. Ik heb op dit moment geen

idee of daar in andere landen specifiek beleid op is, maar dat gaan we eventjes uitzoeken.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Sienot een vraag heeft.

De heer Sienot (D66):

Ik hoorde de Minister zeggen: daar hebben we geen cijfers over. Dat kan natuurlijk in dit voorkomende geval, maar je hoort vaker dat we over de verkeersveiligheid net niet genoeg kennis hebben. Mijn collega Salima Belhaj van D66 heeft eerder een motie ingediend over een sluitende ongevallenregistratie. Nu wordt alleen gewerkt met de cijfers van de politie en de ziekenhuizen. Er is vaak meer informatie beschikbaar, maar die wordt niet sluitend geregistreerd. Mijn vraag is: worden daar inmiddels verdere stappen in gezet? Want dat zou op zo veel terreinen kunnen helpen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een aandachtspunt dat in het strategisch plan inderdaad vaker naar voren is gebracht. We kijken wat we aan de ongevallenregistratie kunnen verbeteren. Ook daar kan de datataskforce mogelijk bij helpen, omdat je op die manier misschien meer data inzichtelijk krijgt en je niet meer afhankelijk bent van wie zich meldt bij de politie, een ziekenhuis en dergelijke. Hoe meer databronnen je daarvoor aan kunt boren op een verantwoorde manier, dus AVG-proof, hoe beter inzicht je krijgt. Daar wordt nog steeds goed naar gekeken.

Dan heeft mevrouw Postma nog een hele specifieke vraag gesteld. Auto's worden steeds zwaarder. Ben ik bereid om de belastingindex mee te nemen als eis in de apk? We hebben een Europese Apk-richtlijn die voorschrijft op welke onderdelen en op welke manier je moet controleren tijdens de apk. De belastingindex zit daar niet in. Dat is geen Europese eis. Als je dit zou gaan doen, dan duurt de apk natuurlijk langer en wordt ze duurder. Bij RDW zijn ook geen onderzoeken bekend waaruit blijkt dat keuren op belastingindex een significant voordeel zou kunnen opleveren voor de verkeersveiligheid. Vooralsnog is daar dus niet voor gekozen, omdat er is gedacht dat dit niet opweegt tegen de extra lasten voor de burger.

Mevrouw Postma (CDA):

Er is in 2021 een herziening van de apk. Het gaat er mij vooral om dat we vooruitdenken. We zien steeds zwaardere voertuigen. We hebben het net al over de neveneffecten van de SUV gehad. Elektrische wagens zijn ook steeds zwaarder. Daar hopen we er meer van te krijgen. Een apk-herziening is ook vooruitzien, omdat die processen zo lang duren. Mijn verzoek zou dus zijn om toch in overleg te gaan met de sector, om te kijken of het misschien verstandig is om nu al te schakelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U bent er inderdaad vroeg bij. U plant al vroegtijdig een vlaggetje om hiernaar te kijken. Natuurlijk is de zwaarte van een voertuig relevant in het kader van verkeersveiligheid. Ik denk dat ik eerst eens bij de experts ga navragen hoe zij hierin zitten. Zullen we afspreken dat ik er bij het volgende AO Verkeersveiligheid, waarvoor altijd een verzamelbrief komt, op terugkom?

Over de snelheidsverlaging zijn ook een aantal opmerkingen gemaakt en vragen gesteld. Mevrouw Kröger trekt 'm, zoals ze in het verleden al vaker heeft gedaan, door naar de 30 km/u binnen de bebouwde kom. Ze kent mijn opvatting daarover inmiddels wel. Ik vind het aan de lokale democratie om daar standpunten over in te nemen. Zij kunnen het beste de lokale situatie inschatten. Gemeenten kunnen echt goed zelf de

afweging maken waar ze 30 kilometerzones instellen en waar 50 kilometer voor doorstroming noodzakelijk is. Dit is een herhaling van zetten. Die hebben we al vaker besproken.

De hoogtemeldingen van de tunnels. Misschien eerst nog even over de 100 kilometer; ik kan dit wel uit mijn hoofd doen, dat maakt niet uit. Van die 100 kilometer is gezegd dat het winst is voor verkeersveiligheid. Ik hoop van ganser harte dat dat zo is, maar ik heb ook wel zorgen. Die werden ook verwoord door een aantal van u. Als een weg ertoe uitnodigt om harder te rijden en iedereen dan opeens moet wennen aan 100, ben ik ook bezorgd dat mensen misschien iets anders gaan doen achter het stuur en dat ze denken: nu is het zo dat je vijf banen hebt en je rijdt allemaal 100... Nou, dat is verkeerde stoerdoenerij. Begrijp me goed: ik hoop dat het niet gaat gebeuren en dat het echt een positieve bijdrage gaat hebben, maar we weten het niet. We zien pas in de laatste jaren dat afleiding in het verkeer een hele grote rol gaat spelen. Ik ben daar ook wel weer bezorgd over. Ik denk dat het ook belangrijk is dat we nog een keer duidelijk maken dat onze campagnes «je kunt maar één ding achter het stuur en dat is op het verkeer letten» ook gelden als we die snelheidsverlaging hebben. We zullen moeten blijven uitdragen dat dat ook geldt als je 100 rijdt. Het moet niet een vrijbrief zijn voor mensen om te zeggen: het is zo overzichtelijk, nu kan ik onderweg wel andere dingen doen. Ik hoop van ganser harte dat het goedkomt, maar we gaan, zoals u vroeg, heel goed monitoren hoe zich dat ontwikkelt.

Een geheel ander onderwerp. De hoogtemeldingen in de tunnels worden in het Nederlands omgeroepen voor te hoge vrachtwagens. Kan dat niet op een meer internationale wijze? In het verleden heeft Rijkswaterstaat campagnes gevoerd in het Engels, Pools en Duits om bewustwording bij chauffeurs te vergroten. Het is nu zo dat de melding in het Engels wordt gedaan als er niet op het Nederlands wordt gereageerd. Er gaat ook altijd een weginspecteur naartoe die dat wel duidelijk weet te maken. Maar ja, je begint in het Nederlands, dan het Engels en dan gaat de weginspecteur erop af. Ik weet niet of jullie ze pas nog gezien hebben in een van de talkshows. Die mensen mogen echt weleens wat meer in het zonnetje gezet worden, want ga er maar aan staan. We hebben een wrak van zo'n pijlwagen, waarin kort daarvoor nog een weginspecteur zat, laten rondgaan door Nederland. Die wagen was helemaal in de prak gereden. Dat is geen makkelijke baan, en zeker niet als je ziet hoe agressief ze bejegend worden door sommige mensen, terwijl ze nota bene voor ons aan het werk zijn. Ook daarom een pleidooi: steek eens een keer een duimpje op naar die mensen, in plaats van de bekende middelvinger. Hufferigheid in het verkeer is helaas aan de orde van de dag, kan ik namens hen melden.

Dan nog over de bomenkap, waar mevrouw Kröger het over had. Ik ben daarover in gesprek, met name met de provincies. We hebben natuurlijk ook te maken gehad met onze eigen subsidieregeling voor de N-wegen. We zijn daar ook heel streng op geweest. Het blijft natuurlijk altijd maatwerk. Er worden soms bomen gerooid of gekapt, vaak oude populieren, die een gevaar worden. We moeten natuurlijk niet hebben dat ze ongevallen veroorzaken doordat ze omvallen of doordat de toppen eruit breken. Daar zijn goede afwegingskaders voor. Ik ben altijd bereid om dat in een volgende koepelvergadering nog eens een keer voor het voetlicht te brengen. Het kan op een andere manier, zoals de heer Van Aalst suggereerde, bijvoorbeeld door er andere bescherming voor te doen. Daar ben ik het hartstikke mee eens: als het anders kan, moet je dat zeker toepassen. Dan heb ik meteen deze vraag ook gehad.

De heer Van Aalst heeft nog specifiek aandacht gevraagd voor de middengeleiding. Rijkswaterstaat doet onderzoek naar de potentie van een nieuw type middengeleiding. Dat doen ze inderdaad op aanbeveling van de SWOV. Voor de zomer verwachten we daar de resultaten van. We zullen u uiteraard daarover informeren. Overigens gaat Rijkswaterstaat op

de N36 ook een aantal maatregelen nemen met de 25 miljoen die we hebben vrijgemaakt voor de investering in rijks-N-wegen. De N36 wilde ik nog even speciaal aan u melden.

Mevrouw Van Brenk heeft nog vragen gesteld over de zebrapaden die weggehaald worden. Daar zijn CROW-richtlijnen voor. We zullen die in het kader van de risicodialoog met gemeenten ook nog een keer onder de aandacht brengen.

Dan mevrouw Postma. Ze begon er nota bene mee: de matrixborden. Jeetje, dan kom ik er nu pas aan toe! Hij ligt ook per ongeluk onderop. Ik hoorde bij mevrouw Postma wel heel duidelijk de teleurstelling. Het is echt niet de bedoeling geweest om dit zomaar aan de kant te schuiven. Ik stel het volgende voor. Ik ga een onafhankelijk onderzoek doen naar het effect van de eventuele beperking. Ik ga u toezeggen dat we een pilot gaan doen. We moeten dan nog bepalen op welk wegtraject. U had zelf al een voorkeur voor een wegtraject. Dat gaan we aan de experts overlaten, maar een pilot op een nog te bepalen wegtraject zal dus een onderdeel van dat onderzoek zijn. Daar voeg ik nog aan toe dat ik u voor de zomer zal informeren om welk wegdeel dat zal gaan. Aan de hand van wat daar uitkomt, kunnen we het gesprek weer aangaan. Dat leek mij een constructief voorstel, hoop ik.

De voorzitter:

Dat leek mij ook, maar mevrouw Postma wil daar nog een opmerking over maken of een vraag over stellen. Ga uw gang.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik kreeg hier meteen van linkerkant al de vraag of het ook van Amsterdam naar Rotterdam kan. Dat lijkt me een mooie verbinding. Maar serieus: dat is het traject waar ik de meeste vragen over krijg, vanwege alle snelheidswisselingen die er op dat traject zijn. Die zullen waarschijnlijk ook nog plaatsvinden nadat we in maart teruggaan naar 100 overdag. Ik ben heel benieuwd wat er wordt meegenomen in het onderzoek, dus om wat voor effecten het gaat, en wanneer die pilot daadwerkelijk kan starten. Wanneer kan dat knopje aan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zullen we u daarover in ieder geval voor het volgende AO Verkeersveiligheid informeren, en sowieso voor de zomer over welk traject het wordt? Het traject dat u gesuggereerd heeft, zullen we zeker in de afweging meenemen, maar we moeten echt even goed kijken naar wat daarvoor het meest geschikt is. Dat zullen we dan ook met onderbouwing kunnen doen. Ja?

Mevrouw Postma heeft ook nog vragen gesteld over het Verdrag van Wenen en de rode rand rondom de maximumsnelheid. Dat geldt voor de gebodsborden. Voor de matrixborden is daarop een uitzonderingspositie gevraagd en gekregen, omdat ombouw van die borden zo veel tijd en ook geld kost. Op termijn willen we natuurlijk wel alle maximumsnelheden met een rode rand tonen, dus het is een overgangssituatie.

De voorzitter:

Mevrouw Postma heeft nog een korte vervolgvraag daarop.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat is natuurlijk goed nieuws, want dat betekent dus dat die eigenlijk al 100% gebruikt kunnen worden, of zie ik dat verkeerd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is een overgangssituatie voor, omdat het nu niet in alle gevallen kan. Maar daar ga je uiteindelijk wel naar toe. Als er iets vervangen wordt, dan moet het natuurlijk wel geregeld worden.

Dan de heer Dijkstra en de motorrijders. Hij maakte zich zorgen over de ADAS-systemen, de rijhulp in de auto. Het is zeker heel belangrijk dat alle voertuigen, ook de kwetsbare motorrijders, goed herkend worden. Ook binnen de ADAS Alliantie zal ik daar graag voor blijven pleiten. U weet dat ik zelf ook regelmatig achter op een motor zit. Ik maak zelf ook regelmatig mee hoe het is als auto's je niet zien. Iedere motorrijder weet dat je veel meer anticiperend rijdt dan in een auto. Het is dus heel belangrijk dat daar aandacht voor is. Overigens worden de motorrijders nog weleens vergeten bij de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Ook motoren gaan namelijk steeds meer elektrisch rijden. Maar dat heeft niks met verkeersveiligheid te maken, dus we gaan gauw door. Zo kom je van het een in het ander.

De heer Laçin vraagt naar de wijziging van de WRM. Die zal inderdaad op 1 april aanstaande in werking treden, zoals hij ook al zei. Voor zover we nu hebben gehoord, zijn er geen knelpunten. Informatievoorziening aan de rijinstructeurs is volop gaande. Ook het IBKI heeft de systemen op orde. Het ziet er dus goed uit. Overigens heb ik ook nog een compliment voor de rijschoolbranche. Ik ben daar onlangs een keer op bezoek geweest. Ze zaten met een hele club bij elkaar om samen de schouders eronder te zetten: wat kunnen wij nou nog doen, ook in het kader van verbetering van de lesprogramma's, voor de verkeersveiligheid? Het is ook echt top om te zien dat ze allemaal samen optrokken, waar dat vroeger weleens anders was.

Er is gevraagd of ik onderzoek doe naar de vijfjaareis voor de rijinstructeur. Daarover heb ik me laten adviseren door de Adviesraad WRM. Die raad is breed samengesteld. Er zitten, behalve de rijschoolverenigingen, ook politie en opleidingsinstituten in. De adviesraad gaf aan dat er onvoldoende aanwijzingen zijn dat meer ervaren rijbewijsbezitters betere rijinstructeurs worden. De kern van de competenties van een rijinstructeur zijn de coaching- en instructievaardigheden, en niet de rijvaardigheid. Dat is daar uitgekomen. De meeste andere landen in Europa kennen die eis ook niet. Maar bij de evaluatie van de WRM zal ik het onderwerp van de vijfjaareis wel meenemen.

De rijbewijzen en de kenniswerkers: daar vroeg mevrouw Postma naar, dacht ik. De rijbewijsregeling voor de kenniswerkers bestaat al meer dan twintig jaar. Dat wil niet zeggen dat die dan per definitie goed is, maar ik vertel het toch maar even. Die hangt inderdaad samen met de zogenaamde 30%-regeling: fiscale voordelen om buitenlandse werknemers met schaarse specifieke deskundigheid te kunnen aantrekken. Deze werknemers en hun gezinsleden hebben recht op omwisseling van hun rijbewijs – ja, dat staat hier – ongeacht het land van toe... Van herkomst, niet van toekomst. De RDW toetst hierbij de geldigheid van het rijbewijs en de gegevens, maar doet geen beoordeling van de kwaliteit van het rijbewijssysteem van het land. Tot nu toe zijn er geen signalen uit de handhaving dat deze regeling negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Ik ben best bereid om eens met het collega-departement van Financiën te overleggen in hoeverre hier internationale regels aan ten grondslag liggen, of wat dan ook. Maar hier is twintig jaar geleden voor gekozen om voldoende kenniswerkers binnen te kunnen halen en het hun zo makkelijk mogelijk te maken. Dat is de achtergrond.

Mevrouw Postma heeft ook nog een vraag gesteld over het CBR. Komen mensen die in de administratieve verlenging vallen en in de grensregio wonen, achter in de rij en worden zij pas over een jaar geholpen? Dat probleem willen ook wij zeker niet. De regeling biedt natuurlijk voor veel mensen een uitkomst om te kunnen blijven rijden. Ze kunnen blijven rijden in Nederland tot hun rijgeschiktheid is beoordeeld. Ik heb met het CBR afgesproken, zoals ook met de Eerste Kamer is besproken, dat ze mensen in individuele, schrijnende situaties juist voorrang kunnen geven.

Dan gaat het bijvoorbeeld om een ernstig ziek familielid in het buitenland, et cetera. Als het goed is, wordt door het CBR maatwerk geleverd.

De voorzitter:

Mevrouw Postma heeft daar nog een korte vraag over.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik weet dat er rekening mee wordt gehouden als er een ernstig ziek familielid is. Dat staat in de regels. Maar het gaat mij vooral om het reguliere familiebezoek aan kinderen en kleinkinderen, die in het geval van de grensregio vaak in België of in Duitsland kunnen wonen. Mensen kunnen die nu niet meer bezoeken. Iemand die in Zuid-Holland woont en die familie in de buurt heeft, kan dat wel. Dat wordt als erg oneerlijk gepercipieerd. Volgens mij was dat ook niet de bedoeling van deze regeling.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is niet de bedoeling geweest om limitatief te zijn en precies op te schrijven waaraan zou moeten worden voldaan. Het is echt bedoeld om de schrijnendheid te kunnen toetsen. Ik heb toen in het debat ook dit voorbeeld genoemd: als je in Baarle-Nassau woont, kun je bijna niet ergens komen zonder ook door Baarle-Hertog te rijden. Het CBR moet dus gewoon oog hebben voor wat in de verschillende situaties schrijnend kan zijn. Dat kan inderdaad zo zijn als je je kleinkinderen helemaal nooit meer kunt bezoeken. Maar het moet wel onderbouwd worden. Het moet ergens op slaan.

Voorzitter. Ik was erdoorheen, dacht ik.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zou willen voorstellen om voor de tweede termijn van de Kamer even vijf minuten te schorsen om handen te wassen, et cetera. Mevrouw Van Brenk heeft zich net afgemeld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb nog één vraag die ik nu alvast wil doen, want dit antwoord had ik aan de heer Dijkstra toegezegd. Ik kan dat nu vast doen, want dan hoeft hij dat niet in tweede termijn te vragen. Het betreft de grondslag voor de gegevensverwerking. We hebben het over de data. U had gelijk dat de wet inderdaad in voorbereiding is. De planning is om die dit najaar aan de Kamer aan te bieden. Daarmee kunnen we dan ook aanvullende gegevens verwerken met betrekking tot strafbare feiten, zoals rijden onder invloed. In de tussentijd kijken we natuurlijk ook wat we al zonder die grondslag kunnen verbeteren aan de registratie. Daar hebben we het net al over gehad. Het wetsvoorstel komt dit najaar.

De voorzitter:

Dat kan de heer Dijkstra mooi meenemen in zijn voorbereiding voor de tweede termijn. Ik stel voor dat we daar om tien over zes mee beginnen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Goedenavond inmiddels. Ik heropen deze vergadering van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over verkeersveiligheid. Ik zou willen voorstellen om met de tweede termijn van de Kamer te beginnen. Dat voorstel is aangenomen, hoor ik. Laten we het maar doen zoals ik het voorstel. Ik geef het woord aan mevrouw Postma voor de komende anderhalve minuut. Ga uw gang.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, voorzitter. Ik dank de Minister voor de antwoorden. Dank ook dat er gezegd is dat het onderzoek naar de helmplicht parallel loopt aan de wetgeving. Daar ben ik erg blij mee. We hopen echt dat die wet toch wel eind mei naar de Kamer kan komen. Ik heb net even gerekend. De consultatie zou 30 maart klaar moeten zijn. Je hebt dan twee maanden. Dan zou het zo'n beetje deze kant op moeten kunnen komen. Dank ook voor de toezegging over het onderzoek naar de gordels. Volgens mij is het belangrijk om een beeld te krijgen of daar wat aan de hand is. Dank voor de toezegging om wat betreft apk en de bandenbelasting nu al te kijken of dat nodig is.

Ik schrok eerlijk gezegd een beetje van het antwoord over de kennismigranten, namelijk dat dit ook voor de gezinsleden geldt. Het is dus nog groter dan ik in eerste instantie eigenlijk dacht. Ik zou de Minister willen vragen om, nadat ze een gesprek heeft gehad met de Minister van Financiën, voor het volgende AO in een brief terug te koppelen wat daarvan de resultaten zijn en ook welke visie zij heeft op het gebied van verkeersveiligheid.

Bij het CBR heb ik andere verhalen gehoord. Mensen die wel gebeld hebben en dit hebben uitgelegd bij het CBR, hebben nul op het rekest gekregen. Om die reden overweeg ik toch een motie in te dienen. Daarom wil ik een AO aanvragen.

Ik dank de Minister voor de toezeggingen die ze heeft gedaan om te kijken of we toch aan de slag kunnen gaan met de matrixborden en hieraan kunnen bouwen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben in elk geval blij met de toezegging van de Minister dat ze het onderzoek naar drugs gaat oppakken. Het is ook goed dat ze TeamAlert meeneemt. Dat verdient altijd aandacht. Die mensen doen heel goed werk, met name om de jeugd bewust te maken van wat dat allemaal doet. Nee, laat ik het maar niet zeggen. Ik wilde nog zeggen: het zou misschien leuk zijn om een keer een sessie met de heer Sienot te hebben, om hem er ook van bewust te maken wat dat met de verkeersveiligheid doet. Dat doen we vast op een ander moment.

Verder ben ik blij met de toezegging van de brief en de doelstelling die daar mogelijk in terugkomt om het aantal verkeerslachtoffers terug te dringen. Wij vinden dat heel belangrijk. Wij snappen de doelstelling van nul verkeersdoden. Die is heel mooi. Maar goed, wij als Kamer hebben een taak om de Minister, de bewindspersoon, te controleren, dus het lijkt me goed dat we toch iets formuleren, om te kijken of we op de goede weg zitten en of we dat aantal omlaag kunnen brengen.

Voorzitter. Kort even over de stint. Voor wat betreft het convenant: ik vind het een beetje eigen schuld, dikke bult. Misschien was het handiger geweest om het toch aan de Kamer voor te leggen. Dan hadden we aantal dingen mee kunnen nemen. Als je kijkt naar de conclusies die we hebben getrokken uit de aanbevelingen van de OVV over de handhaafbaarheid, de eisen die we stelden en de borging van de eisen die we wilden... Volgens mij hebben we dat nu niet goed geregeld in het convenant. Het wordt een beetje gepresenteerd als uitvoering van moties die door de Kamer zijn ingediend. Ik vind het een gemiste kans. Als het was voorgelegd, dan hadden we daar met elkaar nog over kunnen discussiëren.

Voorzitter. Verder zullen een aantal dingen in het VAO terugkomen. Eén punt wil ik de Minister nog graag meegeven. Misschien kan ze daar nog even naar kijken.

De voorzitter:

Kort.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat zijn de provincies en de rijkswegen. Ze geeft aan dat er wel geïnvesteerd wordt. Er komen dus zo meteen gelden voor verkeersveiligheid op de rijkswegen. Ik hoor van de Minister dat ze er enthousiast over is dat er wat mee gebeurt, maar ik hoor provincies zeggen: wij weigeren die verdubbelaar in te zetten, omdat wij weigeren te investeren in rijkswegen. Graag een reflectie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Minister voor de antwoorden. Voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid geldt wat mij betreft nog steeds... Er komt in april een brief. Ik hoop dat daarin ook wordt meegenomen wat de voorwaarden voor gemeenten zijn en aan welke criteria zo'n aanvraag voor de regeling van de verdubbelaar moet voldoen. Het is goed om te horen dat alle gemeenten daar direct zelf een beroep op kunnen doen. Ik begrijp dat er op zich weinig of geen data zijn met betrekking tot SUV's en ongevallen. Dat punt heb ik ook gemaakt. Ik hoop dat de Minister ons, nadat ze daarmee aan de slag is gegaan, daarover kan informeren. Wat betreft de helmplicht: het is goed om te horen dat het onderzoek het wetsvoorstel niet zal belemmeren. Daar zijn wij ook blij mee. Over de aangenomen motie met betrekking tot de WRM en de vijfjaarseis: de motie spreekt over onderzoek. Ik hoor de Minister zeggen dat ze advies heeft ingewonnen bij de Adviesraad WRM. Dat is wat mij betreft nog niet echt een onderzoek. Het valt mij op dat we bij het concept 2toDrive aan de begeleider wel een vijfjaarseis stellen. Dat vind ik een beetje raar: aan een rijinstructeur stellen we die eis niet, maar aan een begeleider van 2toDrive wel. Zou de Minister daar misschien nog iets over kunnen zeggen? Tot slot. Ik denk dat we de goede kant op gaan wat betreft de light electrical vehicles, de licht gemotoriseerde voertuigen. Nu een VAO is aangevraagd, zal ik misschien nog een motie indienen om de Minister de goede kant op te helpen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Nog verder de goede kant op, dus. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. Ik dank de Minister voor de uitvoerige beantwoording. Verkeersveiligheid is voor ons natuurlijk de vrijheid om mobiel te zijn, maar ook de verantwoordelijkheid die erbij komt om goed op te letten voor jezelf, maar vooral ook voor de andere weggebruikers. Daarom neemt de VVD dit heel serieus. We hebben heel veel onderwerpen behandeld. Wat betreft het drugsonderzoek: ik sluit me erbij aan dat we dat breder gaan bekijken. Ik denk dat daar heel veel in zit, en ook in de afleiding. Over het veilig maken van de truckparkings heb ik nog niks gehoord. Graag een reactie. Ten slotte over de snorfiets. Er ligt een motie over de helmplicht en de Minister is bezig met een wet. Ik denk dat het heel goed is dat we de helmplicht en het verplaatsen naar de rijbaan even uit elkaar trekken. Want wat in Amsterdam werkt, kan heel goed zijn voor Amsterdam, maar is dat beslist niet voor de rest van Nederland. Er zit namelijk ook een verplaatsing naar de rijbaan bij. Ik heb goed geluisterd naar de artsen en ik begrijp ook dat artsen zeggen: vanwege letselbeperking is zo'n helm natuurlijk altijd beter. Maar we moeten wel wezen: zo'n helm voorkomt niet dat je zo meteen wordt overreden door een vrachtwagen. Als die vrachtwagen van achteren op je inrijdt omdat jij op de rijbaan rijdt, ben je

misschien nog veel verder van huis. De artsen schreven mij ook dat het nooit hun bedoeling is geweest: het automatisme van de helmplicht is oké, maar dat betekent niet automatisch verplaatsing naar de rijbaan. Ik denk dat we dat echt uit elkaar moeten trekken. Als ik nu de resultaten zie, dan vind ik ze ontoereikend. Het aantal ritten is met de helft verminderd. Dan zijn mensen dus anders gaan rijden. De helft van die mensen is in de auto gestapt. Ik weet niet zeker of dat nou een verbetering is. Een kwart van de snorfietsers houdt zich überhaupt niet aan de regels, dus de echte hufertjes, waarvoor we dit ooit deden om ze van het fietspad te weren, gaan nog steeds hun gang. Ik ben dus niet overtuigd door de evaluatie. Ik verzoek de Minister ook om te proberen...

De voorzitter:

Kort.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

... dit experiment tot Amsterdam te beperken. Ik denk even na hoe ik dat in het vat kan gieten, om te voorkomen dat de categorie snorfiets straks in feite verdwijnt.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is toch een beetje een misverstand. De heer Dijkstra doet alsof dat experiment alleen voor Amsterdam is. Als je de regeling erbij haalt en de memorie van toelichting leest, dan zie je dat er gewoon staat: «Vanzelfsprekend heeft de nieuwe wettelijke mogelijkheid betrekking op alle plaatsen in Nederland waar een verplicht fietspad is ingesteld, al heeft tot nu toe alleen de gemeente Amsterdam kenbaar gemaakt dat er gebruik van te willen maken». Dat is de regeling zoals ze is. Ik hoop dat de heer Dijkstra, net als ik, de Minister wil vragen om gemeentes te ondersteunen die deze stap willen zetten vanuit verkeersveiligheid.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb net bewust de splitsing gemaakt tussen de helmplicht en verplaatsing naar de rijbaan. Ik denk dat er een hele goede onderbouwing aan ten grondslag moet liggen op het moment dat je zoiets gaat doen. Ik ben er geen voorstander van. Ik wil de regeling zoals die nu is, de algemene maatregel van bestuur, eigenlijk beperkt houden tot Amsterdam. Ik wil die beslist niet in andere steden zien, omdat ik ook een aantal gevaren zie. Ik hecht wel aan het onderzoek en aan de evaluatie. Ik ben niet blind voor de nadelen die er ook aan zitten op het moment dat je snorfietsers naar de rijbaan dwingt. Zeker als je dat in heel Nederland gaat doen, heeft dat negatieve effecten. Daar wil ik voor waken.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Voorzitter. D66 is blij dat we onlangs het fietspad hebben teruggegeven aan de fietser. We hebben het vandaag over verkeersveiligheid. Wij geven een dikke plus voor het feit dat al dit jaar het effect van de gelden wordt gezien in de investeringen. Hulde daarvoor! Ook ik werd er heel vrolijk van dat er ook al geld naar de fietsersveiligheid gaat. Als ik het goed begrijp, is dat een belangrijke prioriteit.

Er komt een kader voor het e-stepje. Dat klinkt op zich veelbelovend, maar ik zou toch iets breder willen kijken en ik ben benieuwd hoe de Minister dat ziet. Hoe zien we die deelconcept-e-stepjes? Doen we echt onderzoek naar de veiligheid, maar ook naar verrommeling, de plek op de weg en

duurzaamheid? Dat zijn aandachtspunten die bij die e-stepjes wel van belang zijn.

Tot slot ben ik blij dat de boodschap in de tunnels ook in het Engels is. Mijn medewerker heeft zich bereid verklaard ze ook in het Pools in te spreken.

Ik dank u wel.

De voorzitter:

Dank u. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin maar meteen met de helmplicht. Ik sluit me aan bij de woorden van mevrouw Postma: laten we zorgen dat die er zo snel mogelijk ligt en dat we de helmplicht zo snel mogelijk ingevoerd krijgen.

Met betrekking tot de verplaatsing van snorfietsen naar de rijbaan: elke stad en elke gemeente is inderdaad anders, maar het geval van Amsterdam laat zien dat het daar een succes is. Ik hoop dat de Minister ook andere steden en gemeentes ondersteunt die de stap willen zetten om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen.

Ik ben blij met de toezegging dat de Minister gaat kijken naar de verkeersveiligheidseffecten van de groei van het aantal SUV's op de weg, de impact daarvan voor fietsen en voetgangers en de beleidsmatige mogelijkheden. Ik hoop dat echt terug te krijgen.

Een punt van zorg over de beantwoording zit bij de mensen die kinderen vervoeren met voertuigen anders dan een stint, dus bijvoorbeeld met elektrische bakfietsen. De Minister zegt: ik hoop dat ze die veilige routes gaan kiezen. Maar het gaat natuurlijk ook over de rijvaardigheidstoets. Moeten we niet zorgen dat alle personeel dat kinderen vervoert in de kinderopvang, zo'n rijvaardigheidstoets doet, en niet alleen bestuurders van de stint?

Tot slot nog één opmerking over de 30 kilometer. Dit speelde ook in het debat over de kentekenplicht voor trekkers. De Minister zegt: ik laat het helemaal aan de gemeenten. Dat klopt, maar er is wel een normale situatie en een situatie waarvan je afwijkt. Nu is 50 normaal, terwijl je afwijkt met 30 km/u. Ik vraag de Minister of dat logisch vindt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Ik zeg niet dat het overal alleen maar 30 moet zijn, maar ik stel voor dat je denkt vanuit 30 en dan beredeneerd besluit dat het op bepaalde plekken veilig 50 kan zijn. Dat is wat ik de Minister vraag en dat is ook de aanbeveling van het Europees onderzoek. Ik hoop dat zij ook op dat onderzoek reageert.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef de Minister het woord om gelijk te antwoorden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dank.

Mevrouw Postma noemde een aantal toezeggingen die ik had gedaan. Die zullen ongetwijfeld keurig door de griffier zijn opgeschreven, dus ik vertrouw erop dat dat allemaal goed komt. Mevrouw Postma gaf wel aan dat zij geluiden hoort dat mensen nul op het rekest krijgen bij het CBR terwijl ze wel echt een schrijnend geval zijn. Dat zou ik ook niet willen. Dat is ook niet in de geest van wat we hebben afgesproken. Ik zal daar zeker nog met het CBR over in gesprek gaan om aan te geven dat het echt de bedoeling is dat ze daar een zuivere afweging in maken. Het mag geen afvinklijstje zijn.

De heer Van Aalst zegt: had dat convenant over de stint maar aan ons voorgelegd, dan was het allemaal beter geworden. Maar we hebben het op 10 juli al aan uw Kamer toegestuurd. We hebben elkaar sinds die tijd al vaker gesproken. Ik denk dat we met elkaar hebben kunnen vaststellen dat

ik uw moties en de wensen vanuit de Kamer hierin zo veel mogelijk gehonoreerd heb.

De heer Van Aalst zegt ook dat de provincies hebben aangegeven dat ze niet van plan zijn om de verdubbelaar in te zetten voor de rijkswegen. Dat is ook zeker niet de bedoeling; dat is dan echt een misverstand. Die verdubbelaar is natuurlijk niet voor rijkswegen bedoeld. We verwachten niet dat provincies voor de helft of voor een deel meebetalen aan rijkswegen. Als u dit misverstand bij bepaalde mensen hebt aangetroffen, kunt u dat rechtzetten. Dat is niet de bedoeling. Het gaat echt om provinciale en gemeentelijke wegen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

In Overijssel is bijvoorbeeld een hele discussie ontstaan over die N36. Er is gevraagd: doe nou eens wat aan die veiligheid! Ik begrijp dat er nu ook wat gaat gebeuren, maar het is officieel nog een rijksweg, terwijl we volgens mij al eerder met elkaar hebben gezegd dat je van een aantal N-wegen moet afvragen of het provinciale wegen of rijkswegen zouden moeten zijn. Ook als een weg er heel provinciaal uitziet, ontstaat er dan heel snel een discussie waarbij de provincie zegt: bekijk het lekker; dat is een rijksweg, dus ze betalen het maar lekker zelf. Als dat ten koste gaat van de verkeersveiligheid, vind ik dat jammer, want volgens mij maken we hier vaak de keuze om andere wegen aan te pakken. Dan valt zo'n weg tussen wal en schip, met alle gevolgen van dien. Is de Minister het met mij eens dat dat niet de bedoeling kan zijn?

De **voorzitter**:

Is de Minister dat met de heer Van Aalst eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben het zeker met de heer Van Aalst eens dat de verkeersveiligheid niet tussen wal en schip moet vallen, maar bij de wegbeheerder is natuurlijk altijd goed in beeld of een N-weg van het Rijk of van de provincie is. Bij de bermen hebben we bijvoorbeeld ook gezegd dat er van de 50 miljoen 25 naar de rijks-N-wegen gaat en 25 naar de provinciale wegen. Ook met de 500 miljoen gaan we straks kijken waar je je euro het beste kunt inzetten voor verkeersveiligheid. Dat we nu met provincies en gemeenten gaan optrekken, wil natuurlijk ook niet zeggen dat we niet ook van alles gaan doen op onze eigen rijksinfrastructuur. Zeker niet! Die indruk wil ik zeker wegnemen, mocht die bestaan.

De heer Laçin stelde vragen over de WRM en de vijfjaarseis. Bij 2toDrive heeft iemand al een rijbewijs en is het vooral meekijken op risico-inschattingen en dat soort zaken, terwijl het bij de WRM en rijinstructeurs gaat om mensen die je van nul af aan moet gaan opleiden. Dat is wat de experts uit de adviesraad als onderscheid aangeven.

Meerdere leden hebben ook nu weer aangedrongen op snelheid met betrekking tot de lichte elektrische voertuigen. Wij proberen dat zo snel mogelijk te doen.

Ook drugsonderzoek is nog gememoreerd. Volgens mij zijn we het erover eens dat het belangrijk is dat dit op een goede manier wordt onderzocht. Het is een verkeerde, negatieve trend dat mensen toch na gebruik van allerlei spullen achter het stuur gaan. Lachgas vond ik het meest opvallende voorbeeld van het afgelopen jaar. We moeten echt goed in kaart brengen hoe we dat onder de knie gaan krijgen.

Ik was inderdaad vergeten om iets te zeggen over de vraag van de heer Dijkstra over de truckparkings. Los van de capaciteit is verlichting een ontzettend belangrijk aandachtspunt om zowel de chauffeur als de lading veilig te hebben. De veiligheid op de parkeerplaatsen moet überhaupt geborgd zijn. Dat neem ik graag mee in de onderhandelingen over de eisen die aan de parkings gesteld worden. Maar ik ben het er zeer mee

eens dat zowel de chauffeur als de lading veilig moeten kunnen zijn. Dat is een belangrijk aandachtspunt.

Dan het verhaal over de snorfietsen op de rijbaan in Amsterdam.

Mevrouw Kröger heeft nog eens voorgelezen wat ik eigenlijk ook in mijn termijn al heb gezegd: het is gewoon aan de wegbeheerder. Dit is niet exclusief aan Amsterdam toebedeeld. Het is aan de wegbeheerders om al dan niet gebruik te maken van de mogelijkheid die hier is gecreëerd.

Natuurlijk moeten ze dan ook aan alle voorwaarden voldoen, inclusief die onafhankelijke evaluatie et cetera.

De voorzitter:

Ik heb nog een heel korte vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, dat klopt. Die gaat over de evaluatie die er dan moet komen. De Minister heeft gezegd dat die er binnen een jaar moet komen en dat die samen met de SWOV moet zijn uitgevoerd; ik citeer letterlijk de Minister. Het is vorig jaar op 8 april ingegaan, dus kunnen wij voor 8 april de evaluatie uit Amsterdam verwachten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat dan om de evaluatie helemaal aan het eind. Daar is SWOV inderdaad bij betrokken, want dan gaat het om de brede beoordeling van de vraag wat het doet voor de verkeersveiligheid. Daar hebben we een instituut als SWOV voor.

De heer Van Aalst (PVV):

Wanneer krijgen we die? Op 8 april is het jaar voorbij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een jaar na start wordt er geëvalueerd. Dat wil niet zeggen dat die evaluatie klaar is op de dag dat het jaar om is. Die moet wel netjes kunnen plaatsvinden. SWOV zal daar ook enige tijd voor nodig hebben. Die hebben niet op de laatste dag van het experiment gelijk de evaluatie klaar. Zo werkt het natuurlijk niet.

De voorzitter:

Er is dus tijd nodig om die evaluatie te maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat lijkt me wel.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord weer aan de Minister voor de verdere beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Sienot vroeg nog naar de stepjes en de deelconcepten. Ik denk dat dat iets is wat volgend is. We moeten eerst de aanbeveling van de OVV krijgen. Er moet een integrale risicobeoordeling van mens, techniek en omgeving komen voor al die voertuigen. Daar volgen dan allerlei zaken uit met betrekking tot de plek op de weg et cetera. Hoe je daarmee wilt omgaan in een deelconcept, is echt volgend daarop. Ik ben het zeer met de heer Sienot eens dat ook vragen als wat iets doet met de omgeving qua verrommeling en dergelijke relevant zijn, maar we moeten eerst eens weten wat het beleidskader is waaraan ze moeten voldoen. De vraag welke plek ze op de weg moeten krijgen, maakt natuurlijk nogal wat uit voor de vraag hoe ze in de omgeving gaan passen. Het punt is dus helemaal terecht, maar je moet wel eerst weten aan welk kader ze moeten

voldoen voordat je daaraan een ruimtelijke invulling in een gemeente kunt geven en de precieze uitwerking van een deelconcept.

De heer **Sienot** (D66):

Sorry, meneer de voorzitter, een piepkleine vraag: kan dat echt niet parallel onderzocht worden? Anders ben ik bang dat we eerst hierop gaan wachten en dan nog weer eens op dat andere. Zo staat de markt maar te wachten!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat we daar dan ook eens met gemeenten in gesprek moeten gaan over de vraag hoe zij hierin zitten. Het is natuurlijk aan gemeenten hoe zij met die deelconcepten willen omgaan. Ik kan me voorstellen dat ik eens even een rondje maak langs de gemeenten die hiermee bezig zijn om te horen hoe zij erin zitten, en dat ik die uitkomsten even bij elkaar leg.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Meneer Sienot, uw medewerker kan solliciteren om zaken in het Pools te gaan omroepen. We zien de sollicitatie wel verschijnen!

Over de SUV's hebben we het gehad. Dat onderwerp is hier breed geagendeerd. We gaan ernaar kijken.

De zorg die mevrouw Kröger uitte over de elektrische bakfietsen en de rijvaardigheid, moeten we ook bezien in het bredere kader van onze omgang met al die licht gemotoriseerde voertuigen. Daarbij zou je onderscheid kunnen maken tussen de voertuigen die gebruikt worden voor personenvervoer, al dan niet van kinderen, de voertuigen die alleen voor goederenvervoer gebruikt worden en de vervoersmiddelen voor één persoon. Dat onderscheid kan bijvoorbeeld gaan leiden tot verschillende kaders. Dit kan daar dan een uitwerking van zijn, maar je begint met die eerste inzooming. Natuurlijk hebt u terecht een punt dat het nogal wat uitmaakt of je ergens postpakketjes of kinderen in vervoert. Dat lijkt me een logisch vervolg hierop.

De **voorzitter**:

Een korte vraag van de heer Laçin en daarna van mevrouw Kröger.

De heer **Laçin** (SP):

Heel kort, voorzitter. Ik ben benieuwd naar het volgende. In het debat naar aanleiding van stint hebben we het ook heel vaak gehad over het ontbreken van handhaving. We hebben dat toen destijds zo afgesproken.

De **voorzitter**:

En de vraag is?

De heer **Laçin** (SP):

De vraag is: hoe gaan we dat in het vervolg regelen, zodat de handhaving goed is? Of het nou gaat om een nieuwe stint met een nieuwe naam of om andere e-voertuigen, we moeten wel die handhaving regelen. En hoe gaan we dat doen? Ik hoef daar nu geen uitgebreid antwoord op, maar dat moet in ieder geval wel worden meegenomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het korte antwoord is dat we dat zeker meenemen. Ik roep nog even bij u in herinnering dat we bij een ander debat over handhaving en toezicht met elkaar hebben afgesproken dat we dit bijvoorbeeld als casus pakken. Hoe kunnen verschillende inspecties, de Inspectie SZW en de ILT...

Precies, dat is uw eigen motie! Dat ik u daaraan moet herinneren! Dit is natuurlijk ook een voorbeeld waarbij je bekijkt hoe je dat sluitend kunt maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed om te horen dat het onderwerp van de rijvaardigheidstoets meegenomen wordt in het kader van dat tijdelijk handelingskader. Alleen hebben we nu al een situatie waarin er via een convenant een rijvaardigheidstoets komt voor bestuurders van een stint, terwijl dat voor bestuurders van elektrische bakfietsen niet gaat gelden. Wat doen we in de tussentijd?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is ook ingewikkeld omdat er heel veel fabrikanten zijn van allerlei verschillende soorten bakfietsen. Je kunt dit dus ook niet zo een-op-een regelen. Voor de korte termijn kom ik er dan toch weer op terug dat het voor de kinderopvangsector verstandig is om hier gewoon zelf goede afspraken over te maken. Voor de rest gaan we het natuurlijk meenemen in het hele proces dat leidt tot het permanente kader voor al die voertuigen waar we naartoe moeten. Zoals we daar nu over denken, gaan we onderscheid maken tussen vervoer van goederen, één persoon en meerdere personen. Natuurlijk vraagt dat nog uitwerking.

De **voorzitter**:

Volgend op de heel korte vraag nog een korte vervolgvraag. Die moet dan wel heel kort zijn!

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zal mijn best doen. Maar ik vind dit een moeilijk antwoord, omdat we eigenlijk precies zien wat er bij de stint is misgegaan. Nu gaat wel een rijvaardigheidstoets gelden voor de stint, maar als diezelfde kinderen met een elektrische bakfiets vervoerd worden, hoopt de Minister maar dat de kinderopvangbedrijven zo verstandig zijn om dat ook te vragen.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kunnen we dat niet gewoon afspreken in de gesprekken die worden gevoerd over dat convenant?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan de kinderopvangsector daar niet toe verplichten. Dan kom ik weer een beetje in dezelfde sfeer terecht als bij het antwoord aan de heer Sienot over de deelconcepten. We zijn nu bezig met een eerste inkadering in het kader van de integrale risicoanalyse. Naarmate we hier verder op inzoomen, zullen we naar een permanent kader moeten voor de voertuigen die in de categorie vallen die kinderen vervoeren. We hebben in het verleden ook met elkaar gesproken over de wens om dat rijbewijs in de wet op te nemen. Ik denk dat we dit moeten meenemen in de hele discussie daaromtrent. We komen straks met een nieuw kader dat voor al die voertuigen nieuwe regels moet bieden. Ook de eisen die je stelt aan de bestuurder van een voertuig vormen daar een onderdeel van.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik dacht dat ik eigenlijk klaar was. Ik kijk nog even naar de Kamerleden, maar volgens mij ben ik erdoorheen.

De voorzitter:

Mevrouw Postma had nog iets gemist, begreep ik.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik miste nog een antwoord op de vraag over de kennisim-
granten en het gesprek dat u gaat voeren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik had al aangegeven dat ik bij de collega die daarover gaat eens even
mijn licht ga opsteken om te horen of zij daar nu anders tegen aankijken
dan twintig jaar geleden. Dat zal ik doen. Ik kom daar bij u op terug en zal
hier voor het volgende AO over wegverkeersveiligheid antwoord op
geven.

De voorzitter:

Dank. Dat betekent dat we bijna aan het eind zijn gekomen van deze
bijeenkomst. Ik constateer dat mevrouw Postma een VAO heeft aange-
vraagd. Er zijn ook nog enkele toezeggingen gedaan.

- De Minister heeft toegezegd dat de Kamer voor 1 april schriftelijk
geïnformeerd wordt over de uitvoering van de motie-Schonis over de
uitvoering van aanbevelingen...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Even voor de goede orde: in april. Voor 1 april is in maart, maar ik
bedoelde in april.

De voorzitter:

Goed.

- De Kamer wordt voor eind april schriftelijk geïnformeerd over de
uitvoering van de motie-Schonis over de uitvoering van aanbevelingen
van het OVV-rapport.
- De Kamer wordt uiterlijk einde voorjaar schriftelijk geïnformeerd over
de uitwerking van de voorwaarden van de cofinancieringsregeling
voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- De Kamer ontvangt voor de zomer de outline van het nationaal kader
voor licht gemotoriseerde voertuigen.
- De Minister gaat in overleg met fabrikanten van scootmobiel en de
SWOV kijken of er quick wins zijn en informeert de Kamer hierover.

Achter die toezegging staat de naam van mevrouw Van Brenk.

- De Kamer wordt in een verzamelbrief voor het volgende AO Verkeers-
veiligheid geïnformeerd over de mogelijkheden om de belastingindex
mee te nemen in de apk-herziening.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Niet over dé mogelijkheden, want dat zou een heel onderzoek vragen,
maar we gaan het even bespreken en daar rapporteer ik over. Maar als er
«de mogelijkheden» staat, lijkt het net alsof ik een heel plan van aanpak
ga presenteren. Dat vindt mevrouw Postma vast goed, maar zover ben ik
nog niet.

De voorzitter:

Oké. Die toezegging heeft mevrouw Postma dan toch maar binnen.

- De Minister gaat in gesprek met deskundigen en de Europese
Commissie over de rol van de SUV's met betrekking tot verkeersveilig-
heid en informeert de Kamer hierover.

Ik zie mevrouw Kröger knikken, dus zij is blij met die toezegging.

- De Minister zegt toe een onafhankelijk onderzoek naar de beperkingen
van matrixborden te laten uitvoeren en de Kamer voor de zomer te
informereren welk wegdeel voor een pilot in aanmerking komt, en de

Kamer voor het volgende AO Verkeersveiligheid te informeren over het tijdpad.

Daar zie ik de naam van mevrouw Postma achter staan.

- De Kamer wordt voor het volgende AO Verkeersveiligheid geïnformeerd over het gesprek met de Minister van Financiën met betrekking tot rijbewijzen van kennismigranten.

Dat is volgens mij ook gelinkt aan mevrouw Postma.

Daarmee heb ik de toezeggingen gehad. Het VAO had ik al genoemd.

Meneer Van Aalst wil nog een opmerking maken. Daar heeft hij heel kort de tijd voor.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Misschien zit het in die verzamelbrief, maar volgens mij mis ik de toezegging om in de brief een update te geven over het onderzoek naar drugs. Ik zit even te kijken hoe we de doelstelling van het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers ook in die brief kunnen meenemen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat laatste punt is genoemd, want daar ziet de motie-Schonis op. Ten aanzien van drugs heb ik inderdaad gezegd dat we breed in kaart gaan brengen wat nodig is om daar een goede aanpak op te kunnen zetten.

De **voorzitter**:

Dat is dus een negende toezegging. Dan heb ik nog mevrouw Postma, die al ontzettend veel toezeggingen heeft, maar toch nog een opmerking wil maken!

Mevrouw **Postma** (CDA):

Verkeersveiligheid is gewoon heel belangrijk, voorzitter. De Minister heeft al aangegeven dat ze echt goed naar de gordels gaat kijken. Ze had ook toegezegd dit mee te nemen in het jaarlijkse onderzoek naar afleiding.

De **voorzitter**:

Ik zie brede overeenstemming over deze toezegging. Ik heb nog een vraag van mevrouw Kröger om het af te ronden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Even over de timing, het moment waarop wij worden geïnformeerd over de randvoorwaarden voor de cofinanciering. «Eind dit jaar», zei de Minister,...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, Q2.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Aha! Geweldig.

De **voorzitter**:

Einde voorjaar dus. We weten niet of ik dat nou goed gezegd had of niet, maar dat kunnen we straks nazoeken in het verslag.

Ik bedank de leden voor hun inbreng, de Minister voor de beantwoording en zeker ook iedereen die hier nog is en iedereen die meekijkt. Ik wens iedereen een goede avond. Tot ziens.

Sluiting 18.44 uur.