
Tweede Kamer, Verkeersveiligheid

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 13 december 2018 overleg gevoerd met de heer Grapperhaus, minister van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 september 2018 inzake verbod handheld telefoongebruik op de fiets (29398, nr. 610);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 november 2018 inzake stand van zaken inzake motie van de leden Sienot en Von Martels over pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling (Kamerstuk 31305-255) en een toezegging over de bandencontrole in APK-keuringen (31305, nr. 266);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2018 inzake antwoorden op vragen commissie inzake voordracht wijziging Reglement rijbewijzen/Arbeidstijdenbesluit in verband met experiment vrijstelling rijden met volledig elektrische bedrijfsauto's met rijbewijs C (29398, nr. 632);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2018 inzake voordracht wijziging Reglement rijbewijzen/Arbeidstijdenbesluit in verband met experiment vrijstelling rijden met volledig elektrische bedrijfsauto's met rijbewijs C (29398, nr. 609);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2018 inzake KPI's Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (29398, nr. 630);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2018 inzake APK-plicht voor snelle tractoren (29398, nr. 631);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 november 2018 inzake duurzame transitie en launching customerschap (30196, nr. 612);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2018 inzake digitale transport strategie goederenvervoer (26643, nr. 581);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2018 inzake eerste reactie op het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over scootmobielongevallen (29398, nr. 633);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 december 2018 inzake verkeersveiligheidscijfers (29398, nr. 638);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 december 2018 inzake Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 (29398, nr. 639);**

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2018 inzake verzamelbrief Wegvervoer en Verkeersveiligheid (29398, nr. 640).**

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: Rijkers

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Von Martels, Middendorp, Schonis en Stoffer,

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

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen dames en heren. Ik wil graag de vergadering openen. Aan de orde is het algemeen overleg Verkeersveiligheid. Ik heet de bewindspersonen en de ambtelijke ondersteuning van harte welkom net als de mensen op de publieke tribune en de kijkers of luisteraars thuis. Ik heet natuurlijk ook de leden welkom: de heer Dijkstra van de VVD, de heer Von Martels van het CDA, de heer Van Aalst van de PVV, mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de heer Stoffer van de SGP, de heer Schonis van D66, mevrouw Kröger van GroenLinks en de heer Laçin van de SP. Bij dit algemeen overleg zijn twee bewindspersonen aanwezig: mevrouw Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat en de heer Grapperhaus van Justitie en Veiligheid.

Graag zou ik met de leden afspreken dat de laatste minister na zijn beantwoording — als die naar tevredenheid is, uiteraard — vertrekt. Ik ga er even van uit dat daartegen geen bezwaar bestaat. Verder wil ik iedereen erop wijzen dat er een aantal stukken kort voor dit overleg verstuurd zijn. Het gaat om drie stukken van de minister van Justitie en Veiligheid over het boetestelsel, over drugs in het verkeer en over toezeggingen gedaan in het vorig overleg over verkeersveiligheid. Deze stukken zijn, als ik het goed begrijp, eergisteren ontvangen. Tijdens de procedurevergadering op 19 december zal besloten worden over de precieze behandeling van deze stukken. Ik geef het u maar mee.

Dan meld ik graag nog dat op 5 december een uitvoerig stuk verstuurd is dat gaat om het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid. Dat is een zeer uitvoerig stuk dat, zo lees ik hier, nadere behandeling vergt. Ook dat stuk wordt tijdens de volgende procedurevergadering besproken.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, volgens mij staat het Strategisch Plan gewoon op de agenda van dit overleg.

De **voorzitter**:

Dat is goed nieuws. Ik herhaal voor de heer Laçin dat dit ook bij de volgende procedurevergadering wordt besproken. Het een sluit het ander dus niet uit, denk ik.

Tot slot zie ik dat we vanmorgen ook uitvoerige informatie hebben ontvangen over de Stint. Gezien de korte voorbereidingstijd meld ik dat wij over dat onderwerp een separaat overleg zullen voeren, dat nog zal worden gepland. Ik heb daar gisteren al wat discussie over zien rondgaan, maar dat is in ieder geval het voorstel dat ik doe.

Ik wil nu starten met het algemeen overleg, waarbij ik de leden vijf minuten spreektijd zou willen geven met twee interrupties in tweeën. Vier keer één mag ook. Dat gezegd hebbende geef ik graag het woord aan de heer Dijkstra voor zijn eerste termijn. Ga uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Dit is een terugkerend algemeen overleg. Inderdaad is een aantal punten later aan de agenda toegevoegd. Die zijn dusdanig dat ik daar op een later moment op wil terugkomen, bijvoorbeeld als het gaat om de brief die we recent ontvingen over drugs in het verkeer, maar ook als het gaat om de wet inzake het progressief boetestelsel en natuurlijk de strafverzwaring, waar de VVD groot voorstander van is, om recidivisten harder aan te pakken en verkeersshufters te weren. Dat is allemaal wetgeving, dus ik denk dat we daar op de geëigende manier op terugkomen. Ik dank de minister er in ieder geval voor dat hij hier is.

Als het gaat om verkeersveiligheid willen we allemaal op een snelle en veilige manier van A naar B. De afgelopen jaren zien we toch de trend dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt, hoewel er het vorige jaar een lichte daling was, bijvoorbeeld doordat er verkeersshufters zijn of doordat er afleiding is in het verkeer. De ambitie en het streven om uiteindelijk via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waaraan iedereen heeft meegewerkt, richting nul te gaan, vind ik een mooi streven. We moeten natuurlijk wel erbij zeggen dat het niet helemaal realistisch is, want een ongeluk valt niet uit te sluiten, maar de ambitie lijkt me wel goed. Het is ook goed dat die ambitie in ieder geval is uitgesproken, want de impact van een ongeval, hoe groot of klein ook, draag je je leven lang met je mee als je dat zelf hebt meegemaakt of als je mensen kent die er slachtoffer van zijn geworden.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dat vrij uitvoerig is, verdient daarom nadere bestudering en aandacht. Dat geldt ook voor het actieplan dat daaruit voortvloeit en waarin ik in totaal iets van 60 maatregelen zag. Niet voor niets heeft de VVD, maar ook de coalitie in het regeerakkoord, verkeersveiligheid als prioriteit. Recent hebben we daar nog geld voor vrijgemaakt. Ik zou willen voorstellen om het Strategisch Plan Verkeersveiligheid op een ander moment te laten terugkomen, aan het begin van het nieuwe jaar.

Ik ga verder met andere, concretere onderwerpen die ik nu direct kan aanpakken. Dat is bijvoorbeeld het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. We hebben een brief en een evaluatie ontvangen. Ik heb de afgelopen maanden veel berichten, telefoontjes en mails

ontvangen van Nederlanders die lang moeten wachten tot ze aan de beurt zijn voor bijvoorbeeld een gezondheidsverklaring. De wachttijd was afgelopen zomer ongeveer vier maanden. Ik heb wel gelezen dat verbeteringen aan de orde zijn, maar het duurt gewoon lang. Ik vraag de minister om hier toch goed te monitoren, want het moet gewoon korter. We zijn klantvriendelijk en als iemand voldoet aan zijn verplichtingen, moet hij ook gewoon in staat zijn om af te rijden en om zijn verklaringen op een goede manier te krijgen. Ik wil daar dus ook resultaat zien. Ik vraag de minister om ons hierover blijvend te informeren.

Voorzitter. Dan de Stint. We hebben vanmorgen het hele pakket stukken gehad en hebben de persconferentie kunnen zien. Hij komt voorlopig dus niet terug op de weg; dat is heel helder. Het apparaat moet veilig zijn. Dat is het dus niet. Ik zag de zes punten waarop TNO heeft getoetst. Zes keer was er een rood vakje. Het ding is niet veilig. Als er überhaupt iets met de Stint gaat gebeuren, moet hij onderworpen worden aan een nieuw toetsingskader. Ik vraag de minister wel om daar vaart mee te maken, want ik zie de urgentie. We hebben hierover in december met elkaar gesproken. Wat kan de minister erover zeggen? Ik wil innovatie natuurlijk niet stukslaan. We kunnen in regelgeving alles vangen, maar dit apparaat is gewoon niet geschikt voor personenvervoer en we hadden er destijds dus ook niet aan moeten beginnen. Ik hoop dat we daar lessen uit kunnen trekken.

De voorzitter:

Ik onderbreek u even voor een interruptie van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Dijkstra trekt nu de conclusie die TNO trekt, namelijk dat een aantal essentiële kenmerken van de Stint niet veilig zijn. Op basis van die kenmerken is de Stint destijds goedgekeurd. Wat zegt dat over het toetsingskader dat destijds is afgesproken? En wat vindt de heer Dijkstra van het feit dat dit pas in 2018 naar aanleiding van een gruwelijk ongeluk aan het licht komt?

De voorzitter:

De heer Dijkstra stelt voor om even te wachten op de bel. De andere leden zijn het daarmee eens, zie ik, dus dan doe ik dat maar even. Meneer Dijkstra, ga uw gang.

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

De vraag van mevrouw Kröger was wat dit zegt over het toetsingskader van toen, in 2009 en 2011, en later toen de Stint op de weg is gekomen. De Stint viel onder de categorie bijzondere bromfietsen. We hebben die categorie in het leven geroepen om een apparaat mogelijk te maken, de segway. Dat gebeurde onder Eurlings. De hele Kamer was daar enthousiast over. Vervolgens is die categorie bijzondere bromfietsen uitgebreid met allerlei andere apparaten. Er zijn er een stuk of zeventien. Wat zegt dit, achteraf kijkend, over het toetsingskader? Dat dat niet op orde was. Het is ook duidelijk dat er geen toezicht op was. Er is op een gegeven moment een Stint goedgekeurd, met een aantal opmerkingen daarbij. Daarvan kun je nu zeggen: dat is niet goed geweest. Dat is helder. Er zijn daarna meerdere Stints in omloop gekomen, op basis van dezelfde goedkeuring. Dat heet geloof ik het conformiteitsbeginsel. Dat is niet goed, dus daar moeten we lessen van leren. We moeten dat in de toekomst dus anders doen.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is goed dat mijn VVD-collega aangeeft dat er inderdaad sprake is van een falend toetsingskader en falend toezicht, want daar hebben we het over. Maar dat heeft wel doorgelopen tot 20 september dit jaar. Pas na dat ongeluk kwam aan het licht dat de minister verantwoordelijk voor verkeersveiligheid eigenlijk niet handhaafde en geen toezicht had op een groep voertuigen waar kleine kinderen mee vervoerd worden. Wat vindt mijn collega daarvan?

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

Dat is triest. Dat betekent dat wij ons daar vanaf 2009 tot 2017 onvoldoende rekenschap van hebben gegeven en dat we ons als Kamer onvoldoende gerealiseerd hebben wat het betekent als je iets doet waar andere dingen uit volgen. Dat is niet goed. Dat is triest. Dat moet anders en dat moet beter, daarvan zijn we allemaal doordrongen. Ik vind dat we nu ook aan oplossingen moeten werken, maar het is duidelijk dat de Stint in zijn huidige vorm niet geschikt is voor personenvervoer. Als we überhaupt iets gaan doen met de Stint, dan moet dat volgens een nieuw kader. Dat moeten wij spoedig in elkaar timmeren. Dat moet recht doen aan de veiligheid, zeker als het gaat om het vervoer van kinderen en andere zaken, en aan innovaties, die we ook nog steeds willen. Ik moet ook constateren dat de hele Kamer daarbij zat in 2009, in 2012 en ook nu, dus ik hoop dat we hier lessen uit kunnen leren.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik graag het woord aan de heer Van Aalst.

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

Laat ik beginnen met zeggen dat ik blij ben dat ook de VVD er nu van overtuigd is dat de Stint niet geschikt is voor personenvervoer. De PVV heeft dat de vorige keer al ingebracht, maar toen was volgens mij iedereen nog wat sceptisch. Ik ben blij dat iedereen, ook TNO, nu onderstreept dat dit voertuig niet geschikt is voor personenvervoer. Ik ben blij dat we het vandaag niet in een paar minuten moeten behandelen, maar is mijn collega van de VVD het ook met mij eens dat dit zo snel mogelijk op de agenda moet en dat we dit zo snel mogelijk met elkaar moeten gaan bespreken? Want de conclusies van vanochtend van TNO zijn nogal stevig en volgens mij moeten we daar heel snel met elkaar over spreken. Is mijn collega dat met mij eens?

De **voorzitter**:

Bent u dat met hem eens, meneer Dijkstra?

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

Ja, dat ben ik met hem eens. Daar moeten we denk ik een apart algemeen overleg aan wijden. U heeft dat gisteren zelf ook voorgesteld en ik heb dat gesteund. Ik denk dat we dat in januari moeten gaan doen. De komende dagen kunnen we dan rustig al die rapporten van TNO tot ons nemen. De conclusies van TNO zijn hard, maar wel realistisch en daar moeten we het nu mee doen.

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

Mee eens. We moeten dit zo snel mogelijk behandelen. Gisteravond hebben we besloten dat het niet verstandig is om dat vandaag hier in twee minuten te doen. Gezien de conclusies van vanochtend heb ik zojuist een aanvraag gedaan om op korte termijn een plenair debat te plannen, dus ik reken op uw steun.

De voorzitter:

Waarvan akte. U vervolgt uw betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vind dat we dit inderdaad uitgebreid met elkaar moeten bespreken, dus ik deel die zorg en die mening.

Dan heb ik nog twee onderwerpen, voorzitter, te beginnen met de banden. We hebben de bandenlobby op bezoek gehad. Wat mij wel verbaast, is dat sommige partijen daarin meteen meedingen, terwijl we volgens mij in de apk nu al een heel goede keuring van banden hebben. Ze moeten voldoen aan profieldiepte, stabiliteit en dergelijke. Wat ik niet wil, is dat we de maatschappijen opzadelen met extra eisen en extra kosten. Daar zijn we dus op tegen. Waar ik wel voor ben, is dat we de eisen in Europa proberen aan te scherpen als het gaat om banden. Dat levert niet alleen veiligheidsvoordelen op, bijvoorbeeld geen import meer uit verre landen, maar gewoon lekkere Europese banden die goed en misschien ook wat zuiniger zijn. Daar kunnen we allemaal ons voordeel mee doen.

Ten slotte de snorfiets. Daar was ook een petitie over. Ik was wel verbaasd. Natuurlijk zijn er ongevallen met snorfietsen en natuurlijk is dat zeer ernstig, maar ik wijs er wel op dat er meer ongevallen met dodelijke afloop zijn met bromfietsen dan met snorfietsen. Wat ik niet wil, is de mensen hun vrijheid ontnemen. Er zijn 792.000 snorfietsen in Nederland. De snorfiets is juist in het leven geroepen omdat mensen vrijheid wilden, ze wilden iets langzamer rijden — dat moeten ze dan ook wel doen — en met de haren wapperend in de wind. Als er een helmplicht komt, zoals sommige partijen de afgelopen dagen hebben geopperd, ontnem je de mensen hun mobiliteit en hun vrijheid. Ja, het is gevaarlijk, maar mensen hebben daarin ook zelf een stukje verantwoordelijkheid. Daar wil ik wel op wijzen.

Waar ik ook op wil wijzen is dat, als je de helmplicht gaat verplichten bij de snorfiets, dat feitelijk het einde van deze hele categorie betekent. Snorfietsers gaan dan waarschijnlijk hun snorfiets opvoeren tot brommer, waarmee ze op de rijbaan komen. Daarvan hebben we vorig jaar gezegd: dan ben je weer de zwakkere verkeersdeelnemer en dat willen we juist voorkomen. Dus ik heb daar grote bedenkingen tegen. Ik hoor graag van mijn collega's of het niet verstandig is om daarvan eerst de consequenties in te zien en onderzoek te doen, voordat we hier straks moties gaan indienen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u. Ik wil het woord geven aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Over dat laatste onderwerp zal ik straks even iets zeggen. Ik begin met het CBR. Ik ben het helemaal eens met mijn collega Dijkstra dat daar het nodige moet gebeuren. Inderdaad, ik hoop dat de minister dat voortvarend gaat aanpakken, zodat de wachttijden worden verkort. Want dat is echt een grote ergernis bij heel veel mensen. Over de Stint: ik ben uitermate blij dat de vragen die ik vorig jaar december heb gesteld over de handhaving en het toetsingskader als het gaat om dit bijzondere voertuig, een jaar later zijn beantwoord. De minister zei destijds dat ik eind 2018 antwoord zou krijgen en dat klopt, dus wat dat betreft is ze haar belofte nagekomen. Maar het is toch wel schrijnend dat het een jaar moet duren voordat je

antwoorden krijgt.

De voorzitter:

De belofte van de minister.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, voorzitter. Ik praat via u, dat is helemaal waar.

Dan de helmplicht voor snorfietsers, een onderwerp dat ons als Kamer de afgelopen week heeft beziggehouden. Tijdens de begrotingsvergadering van twee maanden geleden heb ik al gepleit voor een helmplicht voor snorfietsers. Ik had gehoopt dat dat eventueel in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) zou worden opgenomen, maar daarvan heb ik niets teruggezien. Dus dat pleidooi voor een helmplicht voor snorfietsers houd ik gestand. Ik ben ook blij dat ik daarin wordt ondersteund door de SWOV en heel veel medici. Afgelopen dinsdag is niet alleen een petitie aangeboden, maar ik heb gisteren ook veel mails binnengekregen. Ik wil er één voorlezen van een mka-chirurg, slechts één van de vele: zou u de verantwoordelijke minister willen vragen om de uitzondering op de helmplicht voor snorfietsen zonder voorafgaand onderzoek of andere vertragende acties op te heffen, conform de situatie in de ons omringende landen? Elk slachtoffer is er immers één te veel. Deze uitzondering is daarom echt idioot. Als mka-chirurg word ik bijna wekelijks geconfronteerd met ernstig hoofdletsel, jukbeen- en oogkasbreuken of erger, als gevolg van ongelukken waarbij het zeer dikwijls snelle snorfietsen betreft en het vaak om jonge mensen gaat, die een leven lang worden overgeleverd aan de zorg.

Dus een warm pleidooi, niet alleen van mij maar zoals gezegd ondersteund door heel veel partijen, medici en de SWOV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb toch een vraag aan mijn collega van het CDA. Hij kent de tabellen en de cijfers van het aantal verkeersdoden waarschijnlijk ook: 41 verkeersdoden in 2017. Maar daar is geen onderscheid gemaakt naar bromfiets en snorfiets. De kans is dus aanwezig dat alle mensen die daar zijn overleden een helm droegen. Dat zou zomaar kunnen. Ik ben benieuwd hoe meneer Von Martels weet dat dat allemaal snorfietsers waren. Punt twee. We gaan waarschijnlijk zien — ook de artsen gaven dat aan bij de petitie — dat deze mensen allemaal hun snorfiets gaan verkopen of gaan opvoeren, wat we ook niet willen, of dat ze zich per fiets gaan verplaatsen. En kent u de tabel van het aantal verkeersdoden op de fiets? Ik mag toch hopen dat meneer Von Martels niet wil dat al deze mensen op de fiets gaan en dat we daar nog meer verkeersdoden gaan creëren. Bent u daar niet bang voor?

De heer Von Martels (CDA):

Ik weet eigenlijk niet of dit een ondersteuning is van mijn pleidooi of niet. Volgens mij wilt u misschien nog wel verder gaan dan ik. U wilt blijkbaar ook een helmplicht invoeren voor alle fietsers. Is dat zo? Die vraag stel ik even heel nadrukkelijk. Natuurlijk gaat het over het aantal ongelukken. Dat is echt heel groot. Als u alleen de krant van de afgelopen week maar leest, ziet u al drie ongelukken waarbij snorfietsen betrokken waren. Dat is alleen maar één week. U heeft een punt: de registratie is heel gebrekkig. Ik heb al eerder een pleidooi gehouden voor een betere registratie. Maar u hoeft de krant er maar op na te slaan om te weten dat de snorfietser heel vaak betrokken is bij een ongeluk. De antwoorden van de medici zijn toch wel heel overtuigend. Zij worden er

wekelijks mee geconfronteerd. Als u dat ter discussie wilt stellen, vind ik dat toch hoogst opmerkelijk. Er is echt iets aan de hand. Wat zal er gaan gebeuren als de helmplicht er komt? Dat zou weleens het einde kunnen betekenen van het rondrijden met een blauw kenteken voor een bepaalde groep. Misschien moeten we overwegen dat dat een geel kenteken wordt. Dan zoeken ze een alternatief in de fiets of ze gaan op een brommer rijden. Ze kunnen hun snorfiets ook gewoon houden. Er is geen enkel pleidooi voor een verbod van de snorfiets van mijn kant. Ik houd alleen een pleidooi voor een helmplicht.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat schept in ieder geval duidelijkheid. De 600.000 snorfiets scooters worden door het CDA verboden door het invoeren van de helmplicht, want dan kun je er per definitie gewoon een geel plaatje op drukken. Is mijn collega van het CDA het met mij eens dat bij de problemen die we continu zien met de snorscooters, de snorscooters an sich niet het probleem zijn, maar dat het opvoeren ervan en de verkeershufters die die dingen gebruiken het probleem vormen? Volgens mij heb ik dit al vaker ter sprake gebracht in de Kamer in iets rigoureuzere bewoordingen. Dat had toen te maken met de verplaatsing naar de weg. Toen kreeg ik geen steun van mijn collega van het CDA. Volgens mij moeten we veel meer inzetten op handhaving. Laten we eerlijk zijn: een snorscooter kan binnen de bebouwde kom vaak maar 15 km/u. De gemiddelde elektrische fiets gaat sneller. U bent het toch met mij eens dat we het probleem hiermee niet oplossen, maar een probleem aan het creëren zijn?

De voorzitter:

Dat zijn twee vragen. Ik geef het woord graag aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Over twee punten zijn we het wel eens. We zijn het erover eens dat de registratie beter moet. Ook zijn we het erover eens dat de handhaving beter moet. Gelukkig heeft de minister deze week in de brief aangekondigd dat er extra aandacht zal worden besteed aan de handhaving. Dat is ook hard nodig. We zijn het alleen oneens over de helmplicht. U vertegenwoordigt blijkbaar een groep die u graag de wind in de zeilen wilt houden. Daarover zijn we het oneens, maar over de andere twee aspecten zijn we het eens.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Dijkstra voor een interruptie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De heer Von Martels weet dat de snorfiets een unieke categorie is die we volgens mij alleen in Nederland kennen. Bij mijn weten hebben ze in geen enkel ander land zo'n categorie. Ik wil geen belemmeringen opwerpen. Mensen gebruiken nu graag de snorfiets, omdat dat een makkelijk vervoermiddel is. Het is gemotoriseerd, het heeft twee wielen en je bent vrij om te gaan en te staan waar je wil, zonder dat je een helm hebt. Is het niet veel beter om mensen bewust te maken van de gevaren op het moment dat ze een snorfiets opvoeren en daarvoor een campagne te starten? Je kunt de helm ook vrijwillig opzetten. Niets belet je om een helm op te zetten, maar dat is juist wat de snorfietsrijder over het algemeen niet wil. Is een campagne met voorlichting niet veel beter? En waar houdt het op? De heer Van Aalst zei het al: gaan we dan alle fietsers, waaronder tien keer zo veel dodelijke slachtoffers vallen, alle elektrische fietsers of alle 60-plussers die fietsen ook verplichten om een helm te dragen? Of zeggen we dat het toch wel fijn is dat die mobiliteit er is en dat mensen vrij zijn om ervoor te kiezen? Ik wil niet dat ze bijvoorbeeld in de auto stappen. Dat schiet toch niet echt op. Dat zult u toch

met mij eens zijn.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat zijn volgens mij drie vragen. Rijdt de snorfiets ook in andere landen rond? Ja, in heel veel landen zelfs. In andere landen geldt zelfs een helmplicht. Ik heb de afgelopen week contact gehad met de SWOV, want ik zat ook met die vraag. Denemarken stond even ter discussie, maar ook daar blijkt een helmplicht te zijn. Overal is die helmplicht er. Hij wordt niet overal even goed gehandhaafd — dat is wel een belangrijk punt — maar hij is er wel. Wat dat betreft vormt Nederland dus een uitzondering als het gaat om het instellen van een helmplicht.

Wat gaat er dan gebeuren? U zegt ook al dat ze dan misschien overstappen op andere voertuigen die misschien ook een risico vormen. Dat ligt een beetje in het verlengde van wat de heer Van Aalst zei. Ik kan die vraag ook aan u stellen: bent u binnenkort ook voorstander van de helmplicht voor de fietser? Dat proef ik een beetje in uw vraag. Daar ben ik op dit moment zeker nog geen voorstander van, omdat je met het gebruik van de fiets ook de volksgezondheid en het milieu stimuleert. Die argumenten gelden niet voor de snorfiets. Zover wil ik dus niet gaan. Het is echt een pleidooi voor een helmplicht voor snorfietsers en niet meer dan dat.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is een korte vervolgvraag van de heer Dijkstra.

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

Of een lange.

De **voorzitter**:

Nou, dat weet ik niet.

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

Het is nogal inconsequent. Als je op de racefiets zit, draagt iedereen een helm. Je bent dan aan het koersen met 30 km/u, 35 km/u. Je weet dat het tricky is als je valt. Snorfietsen vormen een categorie die alleen in Nederland bestaat. Ze rijden 25 km/u. U doelt op brommers en motoren in het buitenland, maar die kunnen dan ook 60 of 70 km/u. Dat is een heel andere categorie. Dan is het logisch dat je een helm draagt. Maar om bijna 800.000 mensen in Nederland, die nu iedere dag gebruikmaken van een snorfiets, een helmplicht op te leggen terwijl je dat niet doet voor elektrische fietsen, dat vind ik nogal raar. Dat ontnemt mensen de vrijheid om dat te doen, plus je jaagt mensen naar de rijbaan, waar we ze eigenlijk juist niet willen hebben omdat ze te langzaam gaan. Dat levert dus allerlei conflictsituaties op. Daar zijn we vorig jaar juist zo kritisch over geweest in verband met de doorstroming. Als iedere snorfiets op de rijbaan gaat rijden met 25 km/u, dan weet ik wat er gebeurt in de steden. Daar komen grotere ongelukken van dan we op dit moment hebben.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels kan de vraag beantwoorden.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ja, ik kan de vraag beantwoorden. U streeft naar consequente regels, en dan gaan we heel ver. Dat zei ik ook al tegen de heer Van Aalst. Als we consequent willen zijn, kunnen we het echt nog verder doorvoeren. Dat is niet mijn pleidooi, maar zo kunnen we

het wel doorvoeren als we kijken naar de ongelukken. Ik weet dat er met de elektrische fiets ook veel ongelukken gebeuren, maar als we corrigeren op leeftijdscategorie, zien we dat de meeste ongelukken gebeuren bij de wat oudere fietser. Zover wil ik echt niet gaan. Ik zei al welke argumenten ik daarvoor heb: volksgezondheid en milieu. Die vind ik wat dat betreft zwaarder wegen dan alle veiligheidsaspecten. Nogmaals, in andere landen wordt de snorfiets wel degelijk gebruikt en heeft men een ander beleid. Als het gaat over consequentie en conformiteit in Europa, lijkt het me een heel bijzondere situatie dat we in Nederland geen helmplicht hebben.

De voorzitter:

Dat laatste was een herhaling, maar de heer Dijkstra wil toch nog ergens op ingaan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is niet consequent wat u zegt, want het betekent dat je een hele categorie een helmplicht oplegt en die hele categorie ook gaat uitsluiten van mobiliteit. Mensen die soms geen keuze hebben, zien hun vervoermiddel waardeloos worden. Ze moeten alternatieven zoeken en komen op de rijbaan terecht. Sommigen zullen de snorfiets gaan opvoeren, want als ze dan toch een helm op moeten, willen ze ook net zo hard rijden als een brommer. Dat schiet gewoon niet op. Ik hoop dat we elkaar kunnen vinden in het volgende. Is het niet beter om te zeggen: als je een helm opdoet, doe het vrijwillig? Ook moeten we naar de consequenties kijken. Wat betekent het als we zo meteen al die snorfietsen op de rijbaan krijgen? Want dat is ook een consequentie. Is het niet verstandiger om op voorlichting en bewustwording in te zetten, om te laten zien wat voor ernstige incidenten er kunnen zijn en dat je van hersenletsel je hele leven schade kunt hebben? Is dat niet veel verstandiger dan een verbod of een helmplicht?

De voorzitter:

Meneer Von Martels, is dat niet veel verstandiger?

De heer Von Martels (CDA):

Ik heb net een mail voorgelezen van een chirurg. Hij schreef dat we ons nu niet weer moesten laten verleiden tot vertragingstactieken en het niet weer op de lange baan moesten schuiven met een onderzoek hier en een onderzoek daar. De cijfers zijn zo helder als maar kan. Er is helemaal geen sprake van het verbieden van mobiliteit. Ik wil de snorfiets ook niet verbieden. Ik wil een helmplicht invoeren. De mensen kunnen de snorfiets die ze nu hebben, gewoon blijven gebruiken. De wereld wordt er dus echt niet anders door. Het heeft ook te maken met een soort gewenning. In België draagt zelfs iedereen een helm op de fiets, terwijl dat niet eens verplicht is. Men doet dat gewoon uit vrije wil. Dat kan nu ook. Bij de helmplicht moeten we daadwerkelijk zelf een norm stellen om het aantal ernstige verkeersongelukken te beperken, omdat het anders niet gebeurt.

De voorzitter:

Volgens mij zijn de posities helder. De heer Von Martels vervolgt zijn betoog.

De heer Von Martels (CDA):

Ik hoop dat ik nog een aantal minuten daarvoor heb, voorzitter.

Het Verkeersveiligheidsmanifest maakt van verkeersveiligheid een nationale prioriteit. Het heeft veel lof gekregen, maar er is ook kritiek uit een bepaalde groep. Ieder(in) constateert dat het plan niet inclusief is. De brede groep van mensen met een beperking

of chronische ziekte wordt niet meegenomen. Deze groep vraagt volgens leder(in) om andere oplossingen. Ook missen zij de inbreng van ervaringsdeskundigheid vanuit deze groep in de plannen. Daarom vragen ze de minister bij de uitwerking van het landelijke actieplan ook de brede groep van mensen met een beperking mee te nemen.

Dan de trekkerkentekening. Dat onderwerp heeft de afgelopen jaren een enorme vertraging opgelopen. Het CDA heeft bijgedragen aan die vertraging. Dat is een understatement, geloof ik. We hebben daar in ieder geval geen voortrekkersrol in genomen. Ik ben blij dat heel veel partijen nu op dezelfde lijn zitten, maar hier worden de besluiten genomen. Hier wordt uiteindelijk beslist wat we ermee gaan doen. Voordat het wetsvoorstel wordt ingediend, heb ik toch nog een paar vragen aan de minister. Kan zij aantonen dat de verkeersveiligheid beter wordt van de trekkerkentekening? Volgens ons wordt dat vooral bepaald door verstandige en kundige chauffeurs, niet door een kentekening op de trekker. Wil de minister ook blijven kijken naar fysieke maatregelen, zoals scheiding van de fiets en de trekker?

Waar landen de kosten voor een registratiesysteem? Het kan toch niet zo zijn dat de land- en tuinbouw die kosten linksom of rechtsom moeten gaan betalen? Het gaat om vele miljoenen euro's. Wie gaat dat betalen? Wil de minister de garantie geven dat er niet weer een lastenverzwaring voor de agrarische sector aan zit? Als dat wel zo is, hoe wordt dat dan gecompenseerd? En kan de minister hard maken dat er niet meer geregeld wordt dan wat per se in Europa moet? De minister spreekt over vrijstelling van de apk-plicht voor land- en tuinbouwtrekkers. Heeft zij de zekerheid dat dit juridisch overeind blijft? Vrijstellingen en belastingwetgeving liggen altijd moeilijk. Zal Europa instemmen met deze vrijstelling?

Mijn laatste vraag over dit onderwerp is: waar is de zekerheid dat door provincies straks geen belasting, opcenten, wordt geheven op tractoren? We willen dat in de wet geregeld zien, niet in een aan te passen AMvB. Het moet expliciet in de memorie van toelichting komen.

De voorzitter:

Mag ik u vragen of dat ook het laatste onderwerp was?

De heer Von Martels (CDA):

Eigenlijk niet, maar als ik aan mijn tijd zit, dan is dat zo.

De voorzitter:

Het lijkt mij goed om dat zo te doen.

De heer Von Martels (CDA):

Hoeveel minuten heb ik nog?

De voorzitter:

Min vijftien seconden.

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, dan probeer ik in tweede termijn nog een aantal onderwerpen aan de orde te stellen of via een interruptie.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zal iets eerder de eindsprint aangeven, maar omdat u zei "laatste vraag", dacht ik: laat maar gaan. Ik wil het woord geven aan de heer Van Aalst.

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

Dank u wel, voorzitter. De ambitie van het kabinet om het aantal verkeersdoden in het jaar 2030 naar nul te krijgen steunt de PVV volledig. Om dit te realiseren heeft het kabinet enkele maatregelen in werking gesteld. We hebben de maatregel gezien van het MONO-rijden en het ondersteunen van lokale gemeenten om risico's in het verkeer te analyseren. Dat zijn op zich geen verkeerde maatregelen, maar zijn ze voldoende? In 2017 hadden wij in Nederland 613 verkeersdoden te betreuren. In 2014 waren dat er 570. Dat is een trieste verhoging van het aantal verkeersdoden in plaats van een mooie daling, die we licht ingezet hadden. De conclusie die hieruit volgt is dat we kei- en keihard aan het werk moeten om de verkeersveiligheid aan te pakken. Daarom is de PVV wel blij met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Maar zijn die financiële middelen voldoende? Graag een antwoord van de minister hierop.

Verder is het natuurlijk goed dat we onszelf een doel van nul verkeersdoden opleggen, maar is dit doel wel haalbaar en reëel? Het zijn grote en indrukwekkende termen, zoals we van dit kabinet gewend zijn, maar als er dan boter bij de vis moet, als de verkeersveiligheid dan echt door een concrete maatregel verbeterd kan worden, blijken het toch weer holle frasen. Een mooi voorbeeld zagen we tijdens het AO MIRT toen het ging over het plaatsen van een middengeleider op de N36. Dat kreeg geen steun van de Kamer. Ongeval na ongeval, geen brede steun; onbegrijpelijk. Het is een simpele en relatief goedkope oplossing die direct bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Voorzitter. Deze week hebben wij een petitie mogen ontvangen van artsen die pleiten voor een helmplicht voor de snorscooter. Dat kwam net al even voorbij. De PVV zet vraagtekens bij deze maatregel, omdat het wat de PVV betreft niet leidt tot vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Het leidt tot een verbod op de snorscooter en verplaatst mensen naar de fiets. En juist hier zit de grote stijging van het aantal verkeersongevallen. Wat de PVV betreft verplaatst je hiermee niet alleen het probleem, je vergroot zelfs het aantal verkeersslachtoffers. Wat volgens de PVV echt zoden aan de dijk zet, is keihard optreden tegen die verkeersshuften op de weg. We moeten het handhaven van de verkeersregels als prioriteit aanmerken. Ik hoor graag van de minister van JenV of hij dat als prioriteit aanmerkt.

Voorzitter. Als het CDA het niet doet, laat ik het dan maar aan de orde stellen: de apk-plicht voor tractoren. Er is sprake van een ingebrekestelling door de bureaucraten in Brussel. Eindelijk laat Nederland zien dat we prima zelf onze regels kunnen bepalen, maar helaas, alles ten spijt gaat deze minister door de knieën voor onzinregelgeving vanuit de EU. Onze agrariërs worden voor de zoveelste keer gepakt, want straks worden ze gedwongen hun trekkers apk te laten keuren. Dit kost weer extra geld en geeft extra gedoe, terwijl de invloed op de verkeersveiligheid nihil is. Kan de minister aangeven wat het totale aantal landbouwvoertuigen in Nederland is en hoeveel er onder de apk-plicht komen te vallen? Is de minister het met de PVV eens dat de ongevallen die plaats hebben gevonden met landbouwvoertuigen geen verband houden met de apk- of kentekenplicht, maar vaak te maken hebben met de inrichting van de weg? Zou het dan ook niet veel beter zijn om in overleg te treden met decentrale overheden om beleid te maken en duidelijkheid te verschaffen richting die tractorbestuurders, welke routes geschikt zijn voor grote en zware transporten?

Verder vraagt de PVV zich af welke prioriteit de minister geeft aan de handhaving van die apk- en kentekenplicht. Kortom, hoeveel fte maakt de minister vrij om dit allemaal te controleren en hoeveel slachtoffers worden ermee voorkomen?

Voorzitter. In een eerdere motie van de PVV hebben wij de minister gevraagd met decentrale overheden in gesprek te gaan over de vuilnisophaaldiensten en andere overheidsdiensten. Het antwoord van de VNG is voor de PVV wat makkelijk afgedaan, dat gemeenten hier al rekening mee houden. Dat doet ook geen recht aan onze aangenomen motie. Als er geen sprake was geweest van overtreding van dit soort dingen of van dit soort rare situaties, dan had de PVV deze motie niet ingediend. Dus wij constateren nog wekelijks onnodige veiligheidsrisico's voor dit soort overheidsdiensten rondom scholen en andere openbare gelegenheden. Wat vindt de minister hiervan?

Voorzitter. Dat brengt mij bij het CBR. Er is stevig geïnvesteerd om de stijging van het aantal examenaanvragen te kunnen verwerken. Ondanks dat de PVV vindt dat het CBR hier eigenlijk op voorbereid had moeten zijn, doet het ons wel goed dat ze qua examenaanvragen weer aan de normen voldoen. Helaas geldt dit niet voor het afhandelen van de medische keuring. Hier moeten veel mensen helaas nog langer dan vier maanden wachten op uitsluitel. En de opmerking van het CBR dat ze deze drukte wel aan zagen komen maar het niet vroegtijdig hebben kunnen oplossen, bevreemdt ons. Wat gaat de minister hieraan doen om deze procedures alsnog te versnellen? Want het is natuurlijk absurd dat het CBR wel verwacht had dat dit zou gaan gebeuren, maar er dus niet op voorbereid was.

Voorzitter. Afsluitend, op dit moment zijn er veel initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren. De PVV betwijfelt alleen of de budgetten, de doelen en de kaders die gesteld worden voldoende zullen zijn. Ziet de minister nog mogelijkheden tot uitbreiding van een budget indien er nog nieuwe positieve resultaten te behalen zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u. Mag ik het woord geven aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS?

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

Dank, voorzitter. 50PLUS is blij met het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en het landelijk actieplan voor de komende drie jaar. We zijn verheugd dat dit ieders prioriteit heeft. We willen de minister ook bedanken voor de brief waarin zij toelicht hoe zij de moties van 50PLUS ten aanzien van seniorvriendelijk wegontwerp en het doortrekken van de zebra's gaat uitvoeren.

Zeker ook voor langzamer verkeer en scootmobiel is seniorvriendelijk wegontwerp van groot belang. Ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV, beveelt aan om bij ontwerp van het verkeerssysteem uit te gaan van de oudere mens als norm. Het baart 50PLUS veel zorgen dat maar liefst 47% van de verkeersdoden 65-plussers betreft. Goed dat uit het plan blijkt dat alle partijen zich bewust zijn van de kwetsbaarheid van deze groep en dat hier aandacht voor is, maar een dergelijk percentage rechtvaardigt nóg meer aandacht, zeker gezien het feit dat uit het rapport over voetgangersongevallen blijkt dat het ook hier vaak ouderen betreft. In het landelijk actieplan moet dan ook meer aandacht uitgaan naar het voorkomen van

oudere verkeersslachtoffers. Een apart plan voor ouderen is op zijn minst het overwegen waard. Daarbij kan ook nog nader onderzoek naar de oorzaak gedaan worden. Kan de minister hier eens op reflecteren?

Vorige week kwam de onderzoeker van het SWOV het scootmobielrapport aan 50PLUS toelichten. Goed om te zien dat het aantal verkeersdoden van 41 in 2015, is teruggelopen naar 25 in 2017, maar het zijn er natuurlijk wel 25 te veel. We hebben ons al eerder zorgen gemaakt over het aantal valpartijen, aanrijdingen en dodelijke ongevallen met scootmobiele. Een aantal aandachtspunten kwamen naar voren. Zo bevat de scootmobiel een niet-logische bediening bij het remmen. Instinctief heb je de neiging bij een calamiteit te handelen, maar zo werkt een scootmobiel niet. Je hoort alles los te laten, maar als schrikreactie knijp je in de remmen en dan geef je dus gas. Levensgevaarlijk. Nu is er recent een scootmobiel met een voetrem op de markt gekomen. Misschien is dit een uitkomst. Een vierwiel scootmobiel is vele malen stabiel dan een driewieler, maar de Wmo verstrekt alleen maar driewielers, terwijl je voor een paar tientjes meer een veel stabiel voertuig hebt. Dit zal heel veel zorgkosten schelen. Kan de minister hier nog iets in betekenen in haar overleg met de VNG?

De SWOV geeft tevens aan dat een praktische training zeker van belang is en ook wordt geadviseerd in elk geval een noodknop op de scootmobiel te plaatsen, iets wat heel gemakkelijk te realiseren is met het huidige voertuigontwerp. Dat zou ook binnen de huidige regelgeving kunnen. Graag een reactie van de minister hierop. De minister geeft naar aanleiding van dit rapport aan dat zij in gesprek gaat met de betrokken partijen, maar wat gaat ze nog meer doen? Er zijn toch een aantal concrete punten genoemd. Zeker in het licht van het strategisch verkeersplan is het goed om doortastend op te treden waar dat maar kan. Wat mogen wij dus van de minister verwachten?

Voorzitter. Vorige keer hebben wij al de benenwagen aan de orde gesteld. Ik wil de minister bedanken voor het onderzoek van VeiligheidNL dat ze naar de Kamer heeft gestuurd. De cijfers over het vallen op straat door voetgangers als gevolg van slecht onderhoud van voetpaden en wegen zijn schrikbarend. Kan de minister aangeven hoe het feit dat dit onder de aandacht van wegbeheerders wordt gebracht tot concrete oplossingen gaat leiden?

Voorzitter. Ik weet het nog heel goed: de dag dat de politie belde dat mijn zoon in het ziekenhuis lag na een ongeluk met een snorfiets. Het is bij ons allemaal goed afgelopen, maar bij de aanbieding van de petitie over de helmplicht door trauma-artsen werd duidelijk dat dit voor heel veel families niet het geval is. Gezien het aantal letsels en de ernst ervan wordt dat toch tijd. Is de minister bereid om een helmplicht in te voeren?

In het landelijk actieplan kondigt de minister van Justitie en Veiligheid maatregelen aan om de handhaving te intensiveren. Dat is nodig, want verkeersshuffers — ze werden al genoemd — zorgen vaak voor gevaarlijke situaties en onveiligheid. Er komen pilots ter verbetering van de handhaving, maar welke prioriteit wordt eraan gegeven? Zeker op de steeds voller wordende wegen is dit gedrag heel gevaarlijk. En inderdaad, het aanpassen van gedrag werkt alleen als er een grote kans is dat ze dit flink gaan voelen in de portemonnee. We horen graag van de minister welke plannen er zijn.

De voorzitter:

Mag ik u vragen de eindsprint in te zetten?

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

Ja, voorzitter. Ik zou dan graag de bordenjungle willen noemen; leuk voor Scrabble.

De **voorzitter**:

Kunt u een kort laatste punt maken? Want u bent eigenlijk al over de tijd.

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

Mijn vraag is: wat gaat de minister daar concreet aan doen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Bij bijna alles in het leven is het best goed om een plan te hebben. Als je het samen met anderen moet doen, is een strategie ook niet gek. Ik begin dus met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daarna pak ik een aantal concrete zaken bij de kop.

De SGP is, laat ik dat gelijk melden, positief over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. De aandacht voor verkeersveiligheid is het afgelopen decennium helaas weggezaakt. Meer dan 600 verkeersdoden en 20.000 zwaargewonden mogen we niet accepteren. Heel goed dat op alle niveaus acties worden ondernomen. Ik wil alvast een paar punten aankaarten. De ambitie van nul verkeersdoden is goed, maar mag geen daadkracht weghalen, omdat nul verkeersdoden gewoon niet haalbaar is. Ik vraag dus heel concreet aan de minister: stel dat we hier over tien jaar weer zitten, wat wil ze dan echt bereikt hebben? Ik zou daar graag een antwoord op hebben.

In het strategisch plan mis ik een financiële paragraaf. Daarover hebben we al eerder even gesproken in een plenair debat rond de begroting. Het is heel goed dat de komende jaren risicogestuurd werk gemaakt gaat worden van veiligere infrastructuur. Zo zijn te veel 30 kilometerzones en 60 kilometerzones te sober ingericht, waardoor automobilisten zich niet aan de snelheidslimiet houden. Tegelijkertijd constateert het plan dat bij lokale overheden de capaciteit en budgetten voor verkeersveiligheid onder druk staan omdat het zorgdomein heel veel financiële capaciteit vergt. Ook het budget bij het Rijk voor verkeersveiligheid is beperkt. Onze vraag is dus hoe de minister samen met provincies en gemeenten denkt te komen tot een serieus investeringsprogramma.

We hebben begrepen dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV, begin volgend jaar komt met een verkenning van de kosten van veiligere infrastructuur. Dat is natuurlijk niet alles, maar het zijn wel de grootste kostenposten. Ziet de minister kans om daarna met een financieel addendum te komen, samen met provincies en gemeenten? Die roep ik bij dezen ook op om, als dat gesprek plaatsvindt, te zorgen dat die budgetten er staan. Volgens mij bieden de onderhandelingen in alle provincies over nieuwe akkoorden volgend jaar een grote kans.

Voorzitter. Dan de pakkans van drankrijders en snelheidsduivels in 30 kilometerzones. Die pakkans moet omhoog. We hebben het idee dat de voorliggende plannen dit een klein beetje laten liggen. Willen de bewindslieden inzetten op een twee keer zo grote pakkans? Wat kan de rol van de gemeentelijke boa's daarin zijn?

Dan de verkeersborden. Mijn buurvrouw had het daar zojuist ook al over. Ik zal het iets uitgebreider doen. Veilig Verkeer Nederland en andere organisaties hebben onlangs aan de bel getrokken over een overdosis aan verkeersborden. 20% zou overbodig zijn en voor onnodige afleiding en verwarring zorgen. Dan hebben we het nog niet over misleidende en verkeerd geplaatste borden. Het is helaas geen nieuw punt, maar het is nodig om het telkens weer aan te kaarten. Onze concrete vraag is: wil de minister het snoeien in het woud van verkeersborden meenemen in de actieplannen?

Dan de verkeerslessen. Op een vrijdagmorgen in oktober las de minister op de Willemsparkschool in Den Haag voor uit Sproet en de straathaaien, een boek voor jonge kinderen speciaal ontwikkeld om spelenderwijs aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. Heel mooi. In groep zeven of acht krijgen ze ook verkeerslessen, maar daarna duurt het tot je 18de of 19de, of nog langer, voordat je een rijbewijs met theorielessen gaat halen. Daartussen zit een groot gat. Ik denk ook aan heel veel mensen die op een snorfiets rijden, maar dat terzijde. Nu vraag ik niet of de minister op alle middelbare scholen wil voorlezen. Ik denk dat middelbare scholieren dat ook helemaal niet kunnen waarderen. Dat ligt niet aan de minister, hoor, maar ik heb zelf ook een dochter die op de middelbare school zit; in één keer gaat ze heel ander gedrag vertonen dan op de lagere school. Maar misschien kan er op middelbare scholen wel op een bepaalde manier aandacht voor gevraagd worden. Misschien kan er door middel van een subsidieregeling wat gedaan worden aan iets dat echt past bij die leeftijdscategorie, om zo het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

De SGP stelt ook voor om EHBO-les mee te nemen in de rijopleiding. Je slaat dan twee vliegen in één klap. Het leert jongeren hopelijk om verder te kijken dan de snelheidsmeter en de motorkap. Hoe je rijdt kan gevolgen hebben voor andere weggebruikers. Ze zijn dan ook beter in staat om direct in actie te komen als ze iemand hebben aangereken. Als het slachtoffer een slagaderlijke bloeding heeft, helpt het enorm als iemand direct kan ingrijpen.

Voorzitter. Dan heel kort over de helmplicht. Ik ga daar niet uitgebreid op in, maar we staan heel positief tegenover hetgeen de heer Von Martels zojuist heeft benoemd. Ik ben heel benieuwd hoe de minister daartegen aankijkt.

Dan nog twee onderwerpen.

De voorzitter:
Tot slot.

De heer **Stoffer** (SGP):
Precies. Ik wil het graag hebben over de bergingsbedrijven. Heel mooi dat de minister op nog meer locaties bergingsbedrijven stand-by wil laten staan, maar ik zie dat het pas per 1 april gebeurt. Zou het niet mogelijk zijn om dat naar voren te halen, zodat we in dit winterseizoen nog kunnen profiteren van bergers die op posities stand-by staan?

Ik zie dat ik over mijn tijd ben, voorzitter, dus ik laat het hierbij. Dank u wel.

De voorzitter:
Dank. Ik wil het woord geven aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Toen ik de voorbereiding bij dit onderwerp moest doen, schoot me een gedichtje door het hoofd, dat mijn opa, die zelf fietsenmaker was, vaak op verjaardagen voordroeg al naar gelang de feeststemming. Het is een Zeeuws gedichtje, over Jaone, die "een bromfiets wou koope, wan dat trappen wier ze beu". Ze vond het fietsen te zwaar. Ik zal straks even vertellen hoe het haar verder vergaat in dat gedichtje. Ik wil eerst ingaan op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dan op de pilots met betalen naar gebruik en dan op hoe de rijksoverheid kan bijdragen aan innovaties door middel van launching customership, in goed Nederlands.

Eerst het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, over veilig van deur tot deur, met een nulambitie. Van een nulambitie word je als politicus over het algemeen niet heel gelukkig, maar in dit geval is het wel een heel stevige doelstelling, want het aantal verkeersslachtoffers moet natuurlijk omlaag en de daling zet op dit moment helaas nog wat langzaam in. De gestelde doelen voor 2020 worden nog niet gehaald en er worden wat thema's aangedragen waarop meer inzet moet worden gepleegd. Het is niet allemaal nieuw. Een van de thema's is bijvoorbeeld afleiding in het verkeer. We hebben nu al de MONO-campagne. Zijn daar al resultaten of successen over te rapporteren? Ik ben wel benieuwd naar de stand van zaken.

Een ander thema is aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Wij vragen ons af of daarbij ook rekening wordt gehouden met personen die vanwege medicatie niet mogen deelnemen aan het verkeer maar dat zeker wel zouden kunnen. Wil de minister in dit verband nog eens kijken naar de lijst met medicijnen die de rijvaardigheid negatief kunnen beïnvloeden, met name naar mogelijke risico's bij combinatiegebruik? Het lijkt erop dat er wel erg snel aan de veilige kant gezeten wordt.

Tot slot nog de ongevallenregistratie, die al eerder is besproken. D66 heeft er in het verleden behoorlijk vaak aandacht voor gevraagd, onder andere met de motie-Belhaj en de motie-Sienot/Van der Graaf, vorig jaar nog. De minister verwijst daar ook naar. Maar in het strategisch plan is ongevallenregistratie slechts een bijlage bij het rapport. Wij gaan ervan uit dat opnemen in de bijlage niet betekent dat hier geen aandacht meer voor is, want het staat en valt met monitoring en goede registratie.

Voorzitter. Dan de pilots met alternatieve vormen van betalen voor gebruik. We staan voor een grote uitdaging in het kader van de klimaatadaptatie en het klimaatakkoord. Een daarvan is dat we afspraken moeten gaan maken over de toekomst van onze mobiliteit en het betalen daarvoor. We zijn natuurlijk heel ambitieus door bijvoorbeeld in 2030 alleen nog maar zero-emissionauto's te verkopen, dus volledige elektrificatie te bereiken. De Maut komt eraan, net als het stimuleren van de inzet van fiets en ov. De mobiliteit en de manier waarop we daarvoor gaan betalen gaan er in de toekomst hoe dan ook anders uitzien. Daarom willen wij pleiten voor het zo snel mogelijk invoeren van die pilots, zodat we weten hoe we het anders betalen voor mobiliteit strakjes — we gaan het nu niet invoeren — soepel kunnen invoeren, want iedereen ziet het gewoon op ons afkomen. Het is ook een afspraak uit het regeerakkoord, en we hebben vorige week natuurlijk een motie hierover aangenomen. Ik ben dus benieuwd hoe de minister daartegen aankijkt en hoe snel we daarmee op pad kunnen.

Dan de klimaattransitie en het launching customership van het Rijk. Het is een enorme kans dat het Rijk als grote aanbesteder van grote projecten door middel van inkoop- en aanbestedingsbeleid nieuwe innovaties kan stimuleren. We zijn blij met de brief van de

minister hierover waarin zij dat toelicht, met de folder met de negen pilotprojecten. We hebben tijdens het MIRT-overleg ook een motie hierover ingediend. Is energiewinning uit asfalt bijvoorbeeld een van de projecten die je in het kader van launching customership zou kunnen stimuleren? Ik ben benieuwd hoe de minister daarnaar kijkt en of daar meer mogelijkheden voor zijn.

Voorzitter, tot slot. Hoe verging het Jaone met haar bromfiets? Eigenlijk gaat het in het gedichtje bij haar eerste proefrit al helemaal mis. "Ze bleef moar rie-en deur de polder, want ze kon nie vinde der ou-op." Ze kan de rem niet vinden en ze blijft doorrijden tot de brandstof in haar snorfietsje op is. Dan loopt ze naar huis, geeft de snorfiets aan haar man en zegt: succes ermee, ik blijf voortaan fietsen. Eigenlijk is dat natuurlijk het allerbeste voor het milieu. Ze bleef dus lekker fietsen. Dat is eigenlijk de oproep die wij hier als D66 ook zouden willen doen.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag al een interruptie van mevrouw Kröger, en daarna is er nog een van de heer Dijkstra.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn vraag is eigenlijk de volgende. Eerder heeft uw fractievoorzitter aangegeven dat het naar beneden bijstellen van de maximumsnelheid een goede optie zou zijn in het kader van klimaatmaatregelen. Wat ons betreft is het ook in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat we echt gaan kijken of je in bepaalde situaties toch de maximumsnelheid niet moet verlagen. Is mijn collega van D66 dat met ons eens?

De heer Schonis (D66):

Onze fractievoorzitter heeft dat inderdaad gezegd. Overigens heeft hij dat gedaan in het kader van de bredere klimaatdiscussie. Hij heeft zelfs gezegd: je zou kolencentrales kunnen sluiten, maar als je dat niet wil, dan moet je ook aan andere dingen denken, bijvoorbeeld inderdaad het verlagen van de maximumsnelheid. Ik ben ook heel benieuwd naar de uitwerking hiervan, want in het Strategisch Plan wordt er niet heel veel gezegd over de maximumsnelheid. Maar het is zeker een optie om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat vind ik heel goed om te horen. In het plan wordt gesproken over expertteams, die gemeentes gaan ondersteunen in specifieke situaties. Wat ons betreft moet de verlaging van de maximumsnelheid expliciet en nadrukkelijk als mogelijkheid voor die expertteams worden toegevoegd, zodat het gewoon onderdeel wordt van de dingen die zij kunnen voorstellen. Ik hoop daarbij op steun van D66.

De voorzitter:

Wilt u daar nog een reactie op geven? Ja? Ga uw gang.

De heer Schonis (D66):

Er is steun gevraagd, en die geef ik graag.

De voorzitter:

Dank u. Dan de heer Dijkstra. Ga uw gang.

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

Als we de symboolpolitiek van de snelheid hebben gehad, ga ik even terug naar die fietser van u in Zeeland. Het was natuurlijk een snorfiets, met zo'n molentje, zo'n eitje op het wiel waardoor hij blijft draaien. Ik weet niet of u die nog kent. Die stopte inderdaad niet snel. Dat moest je met een touwtje doen. Hoe denkt D66 over de helmplicht voor de snorfiets? Betekent dat de facto niet gewoon het einde van de snorfiets? Heeft u ook nagedacht over alle gevolgen? En deelt u de mening dat het misschien verstandig is om daar eens even goed naar te kijken?

De **voorzitter**:

Deelt u die mening, meneer Schonis?

De heer **Schonis** (D66):

Dat waren meerdere vragen in één keer. We hebben daar naar aanleiding van de petitie intern nog even goed over nagedacht. Het verkeersveiligheidsaspect weegt bij ons inderdaad zwaarder op dit punt. Op zich ben ik heel benieuwd naar het antwoord van de minister op de vragen die gesteld zijn over het invoeren van de helmplicht. Is dat de facto het einde van de snorfiets? Nee. Zoals de heer Von Martels net ook al aangaf, verbied je de snorfiets niet; je introduceert alleen een helmplicht. Je voegt daarbij dan een mogelijkheid toe dat de snorfietser van het fietspad af gaat. Dat vind ik wel heel belangrijk om hier te noemen. Daarmee verbeter je de veiligheid op het fietspad voor fietsers, omdat je die wisselende snelheden daar tegengaat. Ja, dan introduceer je een nieuwe categorie gebruikers op sommige weggedelen, die de gemeenten zelf moeten aanwijzen. Die hebben dan een helm op en zijn daarmee beter beschermd tegen ongelukken op straat binnen de bebouwde kom, waar je sowieso op veel delen toch alleen maar 30 km/u mag, zeg ik tegen de heer Dijkstra. Ik vond het dus spookverhalen van u en van de heer Van Aalst. Ik ben wel blij met uw interruptie, want dan kan ik dat nog even rechtzetten. Volgens ons valt dat namelijk wel mee.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik had inderdaad mijn vinger opgestoken, maar de vraag van de heer Dijkstra lag een beetje in het verlengde van mijn vraag. Tenzij de heer Schonis nog iets recht wil zetten, want dan krijgt hij de gelegenheid van mij.

De **voorzitter**:

Nou, ik zou die dan kunnen geven, maar ik weet niet of de heer Schonis nog een keer de gelegenheid wil gebruiken om iets recht te zetten. Ik sla dat voorstel dus over. U was klaar, dus geef ik het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin toch met de Stint. Deze commissie heeft bij meerderheid besloten om het TNO-rapport apart te behandelen. Ik was hier eigenlijk ongelukkig mee. We krijgen vaak stukken last minute, ook nu. Ik denk dat het belangrijk is toch een paar dingen over dit stuk te zeggen. Na alle discussie die we hebben gehad over het tijdig informeren van de Kamer, vind ik de timing van dit rapport toch wel markant. Waarom is dat rapport niet eerder met ons gedeeld? Ook hoor ik heel graag van de minister wat de aanleiding was voor de inval bij de producent door het Openbaar Ministerie en hoe deze

timing samenhangt met het TNO-onderzoek. Waren de uitkomsten van het TNO-onderzoek eigenlijk de aanleiding voor het OM om die inval te doen? Hoe zit dat precies?

En dan toch op de inhoud: hoe kan het dat er zo'n discrepantie is tussen wat veilig is volgens TNO en de regels die in 2011 zijn gebruikt om de Stint goed te keuren? De heer Dijkstra zegt dat de hele Kamer daarmee heeft ingestemd, maar laten we helder zijn en nogmaals herhalen dat dit regels waren voor de segway en niet voor een vervoersmiddel voor kleine kindertjes. Op vragen van mijn collega Van der Graaf heeft de minister geantwoord dat er in 2011 wel degelijk gevraagd is of een voertuig voor kleine kindertjes wel kan vallen onder de bepaling bijzondere bromfietsen. Toen is het ambtelijke antwoord kennelijk geweest dat dat mogelijk was, want er waren geen eisen of beperkingen ten aanzien van hoeveel personen er vervoerd werden. Daar is dus een cruciale fout gemaakt wat mij betreft. Ik krijg daar heel erg graag een reactie op, want het blijkt dus wel degelijk een bewuste afweging te zijn geweest om een maatregel voor de segway te gebruiken voor een voertuig voor kinderen. Maar goed, we gaan het hier later uitgebreid over hebben, ook over het toetsingskader. Ik hoop echt dat in het toetsingskader een onderscheid wordt gemaakt tussen een voertuig voor kinderen en een voertuig voor vracht of een eenpersoonsvoertuig.

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik hoor mevrouw Kröger zeggen dat we in het verleden misschien dingen hebben nagelaten. Dat zou best kunnen, maar ook u heeft in het verleden alle gelegenheid gehad om er vragen over te stellen of dit punt te agenderen. Pas nu er een ongeluk is gebeurd, gaat iedereen zeggen: we hadden dit en we hadden dat. Waarom hebben we als Kamer dan niet ingegrepen? Waarom heeft ook uw partij daar geen aandacht aan besteed? Dat vraag ik me dan wel af.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We hebben een minister die verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid. We hebben een ILT die een signalerende functie heeft. Bij een signalerende functie hoort wat mij betreft dat een inspectie ziet welke nieuwe voertuigen er op de weg komen en het agendeert op het moment dat daar risico's aan kleven. Ik snap niet dat tussen 2011 en 2018 op geen enkel moment bij het ministerie de gedachte is opgekomen: hé, we hebben nu een praktijk met een heleboel kleine kindertjes die worden vervoerd in een voertuig dat is goedgekeurd op basis van regels die daar niet over gaan. Die signalerende functie had kunnen leiden tot een rapport, dat bij de Kamer terecht was gekomen. Dan had dat debat bij een AO Verkeersveiligheid plaatsgevonden.

De voorzitter:

Oké. U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaan we het later nog uitgebreider hebben. Volgens mij is de Kamer het er breed over eens dat het niet goed genoeg gaat met de verkeersveiligheid. Jarenlang was er een gestage verbetering, maar nu zien we het aantal slachtoffers weer oplopen. Ik ben heel erg blij dat deze minister zo'n prioriteit heeft gemaakt van de verkeersveiligheid en dat zij Vision Zero heeft omarmd. Mijn vraag

is wel de volgende, in lijn met andere vragen. De ambitie is er, maar zijn er ook genoeg middelen en is het maatregelenpakket ambitieus genoeg? De meeste slachtoffers vallen binnen de bebouwde kom. Eigenlijk is daar bijna altijd een motorvoertuig bij betrokken. Hoe drukker onze steden worden, hoe meer soorten voertuigen de schaarse ruimte delen, hoe meer ongelukken we kunnen verwachten, tenzij we onze steden anders gaan inrichten. Het inrichten van een stad voor ov en fiets is niet alleen goed voor het milieu, de leefbaarheid en de bereikbaarheid, maar ook voor de verkeersveiligheid. Veel steden en dorpen, gemeentes dus, zijn hiermee bezig.

Wat mij betreft ligt hier ook een grote rol voor het Rijk, bijvoorbeeld in het uitvoeren van de motie om te stimuleren dat kinderen lopend of fietsend naar school gaan. Die motie is aangenomen met brede steun. De minister geeft in haar brief aan dat ze hier aandacht voor gaat vragen bij gemeenten, maar ik had eigenlijk wel op iets meer gehoopt. Het gaat er wat mij betreft echt om dat kinderen al jong leren om zelfstandige en zelfverzekerde verkeersdeelnemers te worden. Je leert zo veel meer van zelf lopen of fietsen naar school dan van op de achterbank van een auto zitten.

Nadat deze motie is aangenomen, heb ik echt veel reacties gekregen van verschillende partijen. Ik merk dat er behoefte is aan een gestructureerd plan en een checklist voor scholen en gemeenten over wat er allemaal kan en over wat er goed gaat en wat er beter kan. Dat varieert, afhankelijk van hoe de verkeerssituatie rond de school is ingericht. Zijn er genoeg zebrapaden, fietspaden en fietsenrekken? Is er genoeg voorlichting voor ouders? Veilig Verkeer Nederland heeft de campagne We gaan weer naar school, maar die is echt gericht op automobilisten, zodat die rekening houden met kinderen. Je wilt eigenlijk een campagne voor ouders over hoe gewoon het zou moeten zijn om lopend of fietsend naar school te gaan. Hoe kunnen we stimuleren dat gemeenten en scholen samen kijken hoe je de omgeving van een school autoluw maakt? Hoe kunnen ouders en kinderen meepraten over die inrichting? Kunnen we bijvoorbeeld het lopen en fietsen naar school toevoegen aan het programma Gezonde School dat al bestaat? Ik zou heel graag zien dat deze minister met de VNG en bijvoorbeeld de PO-Raad in gesprek gaat over hoe we ervoor zorgen dat lopen of fietsen naar school de norm wordt.

Een ander punt dat deze week aandacht kreeg, is de oproep van artsen om in te grijpen en een helmplicht voor snorfietsen in te stellen. Collega Von Martels heeft daar uitgebreid over gesproken. Wij sluiten ons van harte daarbij aan.

Tot slot het punt over de maximumsnelheid. We zien vaak dat snelheid een belangrijke rol speelt bij ongelukken en bij letsel. Wat ons betreft is snelheidsverlaging echt onderdeel van het verkeersveiligheidsplan. De minister heeft het plan om expertteams in te zetten om gemeentes te ondersteunen met het maken van een analyse van de voornaamste risico's op lokale wegen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat snelheidsverlaging expliciet meegenomen wordt als onderdeel van wat de expertteams als oplossingen gaan aanmerken. Ik hoop op een toezegging van de minister daarop.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u. U zei mooi "tot slot", dus toen dacht ik: ik zeg niks. Ik heb niks gezegd, maar dat schrijven we er dan maar bij.

Mag ik de heer Laçin het woord geven?

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik kan eigenlijk ook niet anders dan beginnen met een paar opmerkingen over de Stint. Begin november hebben wij hier een debat over gehad. Toen hebben we Kamerbreed aan de minister gevraagd om TNO te verzoeken om het onderzoek snel te doen en dat snel naar de Kamer te sturen, omdat dit onderwerp heel veel mensen in Nederland bezig heeft gehouden en nog steeds bezighoudt. Nou, toen was dat onderzoek er gisteren eindelijk, maar kregen we het niet opgestuurd. Vervolgens beslist de meerderheid van deze commissie dat we het er vandaag maar niet over moeten hebben. En dat terwijl iedereen erop zit te wachten. Ik vind dat echt te gek voor woorden. Ik vind dat echt onbegrijpelijk, juist omdat het eerder regel dan uitzondering is, zoals mevrouw Kröger zei, dat we tegenwoordig alles last minute uitgereikt krijgen. Nu is het niet anders en wordt er toch besloten om het niet te bespreken, terwijl volgens mij heel veel mensen erop zitten te wachten. Ik vind dat onbegrijpelijk, voorzitter.

Dan toch even een paar opmerkingen over de Stint. Mevrouw Kröger haalde ook al de inval van het Openbaar Ministerie aan. Dat komt wel heel toevallig op dezelfde dag als het TNO-onderzoek bij het ministerie ligt. Zit daar een verband tussen of is dat toeval? Dat wil ik heel graag weten van de minister. Ik wil ook van de minister weten welke mogelijkheden zij ziet om de kinderdagverblijven te compenseren. Vanochtend heeft ze tijdens de persconferentie gezegd dat financiële compensatie niet aan de orde is. Wat is dan wél mogelijk? Wij gaan hier later nog over praten, hopelijk meteen na het kersteces. Dan zullen we de inhoud van het onderzoek nog verder bespreken.

Dan nog andere punten. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Landelijk Actieplan zijn gelanceerd. Er is veel ambitie. Dat moet ook. We willen volgens mij allemaal naar nul verkeersdoden toe, ook gezien het gegeven dat het ons niet is gelukt om het aantal verkeersdoden onder de 500 te krijgen en gezien het feit dat er ook niet aanzienlijk minder verkeersslachtoffers zijn. Het is goed dat dit plan er is, maar namens de SP vraag ik wel of de financiële middelen die we nu beschikbaar hebben, voldoende zijn. We hebben het amendement van de VVD gesteund om 10 miljoen extra beschikbaar te maken. De Fietzersbond en de ANWB geven aan dat de plannen goed zijn, maar dat ze de financiële middelen niet zien. Hoe ziet de minister dit?

In het kader van verkeersveiligheid hebben we er altijd op gehamerd dat het ook belangrijk is om de pakkans te verhogen bij verkeersovertredingen. We kunnen nieuwe wetten maken. We kunnen boetes verhogen. We kunnen gedragsverandering nastreven. Maar dat lukt alleen als overtreders echt het gevoel hebben dat ze gepakt kunnen worden bij de overtreding die ze begaan. Tijdens het vorige debat verkeersveiligheid heeft de minister van JenV gezegd dat er in deze kabinetsperiode meer agenten zouden komen, maar naar mijn informatie stromen de komende jaren 14.000 agenten uit. Die gaan met pensioen. Daardoor zitten we tot 2023 met 1.000 fulltime agenten minder. Hoe draagt dit bij aan de hogere pakkans die we met z'n allen belangrijk vinden? Ik wil hierop graag een reactie op van de minister van JenV.

Dan de helmplicht. Daar is al redelijk veel over uitgewisseld. De SP is vóór. Laten we dat helder stellen. Zowel de SWOV als de Wereldgezondheidsorganisatie als medici pleiten hiervoor, ook omdat Nederland de uitzondering in Europa is. Wij zien niet waarom deze uitzondering in stand gehouden zou moeten worden, dus wij willen dat de minister

hiermee aan de slag gaat. Daarom steunen we het initiatief dat de heer Von Martels binnen deze commissie heeft genomen. Wat gaat de minister doen met deze oproep van heel veel kanten?

Ten slotte het CBR. Ik ben blij dat er veel partijen hier zijn die daar aandacht aan hebben besteed. Ik doe dat al langer. Ik ben blij dat andere partijen dat nu ook doen. Ik krijg nog steeds heel veel mails over problemen bij het CBR. Hoewel de wachttijden voor de praktijkexamens zijn afgenomen, zijn er nog genoeg andere problemen waar ik waarschijnlijk de komende tijd nog steeds heel veel mail over ga krijgen. Ik begin met de lange wachttijden als mensen bellen naar het CBR. Er worden nieuwe mensen aangenomen. Dat hebben we kunnen lezen. Maar dat lost het probleem nog niet op. Ik wil graag van deze minister weten wanneer de onderbezetting bij de klantenservice is opgelost, waardoor mensen niet meer soms langer dan een uur moeten wachten voordat ze geholpen worden.

Dan maatwerk bij medische herkeuringen. Ik ben echt teleurgesteld in het antwoord van de minister in de brief. Ze pikt er bijvoorbeeld ADHD uit, zegt dat er al uitzonderingen zijn en daarmee is de kous een beetje af. Ik wil aan de minister vragen of ze weleens praat met mensen die om de drie of vijf jaar die hele molen door moeten. Weet zij wat dat voor hen betekent? Daar zou ik nog een reactie op willen.

De voorzitter:
En uw slotpunt?

De heer **Laçin** (SP):
Mijn slotpunt gaat ook over dit punt. In 2018 zijn bijna 20.000 gezondheidsverklaringen niet binnen de termijn van vier maanden afgegeven. Tegelijkertijd is het CBR bezig met nieuwe online dienstverlening en voert het test op test uit. Automatisering bij de overheid is doorgaans geen succes, zo weten we ook van andere overheidsorganisaties. Daar bovenop wordt er ook nog eens gereorganiseerd bij deze divisie. Dat kan ik niet helemaal plaatsen.

De voorzitter:
Ik wil u echt vragen om een slotpunt te maken.

De heer **Laçin** (SP):
Ik ga afronden, voorzitter.

De voorzitter:
Nee, een slotpunt.

De heer **Laçin** (SP):
Dit is mijn slotpunt. Online automatisering en reorganisaties terwijl de wachtlijnen steeds langer worden: hoe kan dit? Hoe kunnen we dit voorkomen?

De voorzitter:
Dank u wel. Ik stel voor om te schorsen.

De vergadering wordt van 11.09 uur tot 11.25 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemorgen, welkom terug. Als de collega's er klaar voor zijn, stel ik voor verder te gaan met de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat met betrekking tot verkeersveiligheid. Ik stel voor om de minister van JenV te laten starten met de eerste termijn.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter, dank. Ik hoor de binnen de Kamer en het kabinet breed gedeelde ambitie om echt stevig in te zetten op verbetering, verhoging van de verkeersveiligheid. Ik zal in dat kader ook een aantal vragen beantwoorden die betrekking hebben op mijn werkterrein. Ik begin met het punt van de handhavingsprioriteiten, het verhogen van de pakkans en het ook genoemde straffen van verkeershuffers. Dat alles is aan de orde gesteld door de heer Van Aalst, de heer Stoffer en mevrouw Van Brenk. Maar ik denk dat ook andere Kamerleden, zoals de heer Laçin, daar wel degelijk ook aan gerefereerd hebben.

Laat ik beginnen met te zeggen dat ik volledig met de heer Van Aalst van mening ben dat handhaving een heel belangrijke bouwsteen is in het verkeersveiligheidssysteem. Ik neem verschillende maatregelen om de pakkans te vergroten. Staandehoudingen zijn daarvoor van belang, maar ook de inzet van digitale handhavingssystemen zoals flitspalen en trajectcontrolesystemen. Om nog meer feiten digitaal te controleren is het Openbaar Ministerie een aantal pilots gestart. Het gaat daarbij onder meer om het negeren van een rood kruis. Daarvan heeft u het nodige in de publiciteit gezien. Ook gaat het om het handheld bellen. Daarnaast worden er op twintig locaties op zogenaamde N-wegen trajectcontrolesystemen geplaatst. Op die manier wil ik er in ieder geval voor zorgen dat de pakkans omhooggaat.

Ik kom nu op de vraag van de heer Stoffer over de boa's. Gisteravond hebben we in de Kamer een zes uur durend debat gehad over de politie, over de evaluatie van de nieuwe Politiewet van 2012. Daar hebben we ook uitvoerig over boa's gesproken. Ik heb uw Kamer daar een brief over gestuurd, waarin ik in ieder geval heel duidelijk heb aangegeven dat we de rol van boa's wat mij betreft vooral moeten houden op de taakstelling op het gebied van het leefbaarheids criterium. Dat heeft met veel elementen te maken. We kunnen wel kijken in hoeverre je daar nog wat dingen aan zou kunnen toevoegen, maar ik zie vooralsnog geen aanvullende rol voor boa's in de verkeershandhaving, ook niet in samenspraak met het Openbaar Ministerie. Om de personen die ernstige verkeersdelicten plegen, harder aan te pakken, kom ik met een speciaal daarop gericht wetsvoorstel om hen hogere straffen op te leggen. Dat zal binnen afzienbare termijn uw Kamer bereiken.

Dan was er een vraag over tractoren. Daar zit een stukje voor mij bij.

De voorzitter:

Voordat we naar de tractoren gaan, heeft de heer Van Aalst nog een interruptie op het voorgaande punt.

De heer Van Aalst (PVV):

Op zich ben ik deels blij met de beantwoording van de minister. Ik zou nog wel graag wat meer duidelijkheid willen hebben over de handhaving. We hebben beperkte capaciteit. Gaat de minister dan ook handhaven naar prioriteit? Als je kijkt naar het aantal ongevallen, zie je dat verkeersslachtoffers voornamelijk vallen op de 50 km/u- en 80 km/u-wegen. Gaat de minister dan juist op die plekken handhaven? Want dat levert het meest op. Is de minister dat met mij eens?

Minister Grapperhaus:

Er zijn een paar dingen. We moeten ons in de eerste plaats realiseren dat de politie informatiegestuurd werkt. Maar ik wil toch even iets over mijzelf zeggen. In het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie spreekt de minister van Justitie met de voorzitters van de veiligheidsregio's. Dat zijn burgemeesters in die regio's. Daar zitten ook de korpschef en het Openbaar Ministerie bij. In dat zeer wezenlijke overleg, waarin eigenlijk richting wordt gegeven aan het handavings- en veiligheidsbeleid in Nederland, heb ik vorige week maandag extra aandacht gevraagd voor de verkeershandhaving. Dat overleg is zo van belang, omdat we ons moeten realiseren dat de inzet van de politie wordt bepaald door de burgemeester, het Openbaar Ministerie en de politiefchef in de betreffende regio. Zij moeten uiteindelijk op dat punt lokaal aansturen hoe het qua prioriteiten gaat. Maar ik onderstreep wat u zegt. Het heeft voor mij wat dat betreft een heel duidelijke prioriteit.

Ik wil daar nog twee dingen aan toevoegen. In de eerste plaats heeft het Openbaar Ministerie ook nog een project gestart om bij de arrondissementsparketten meer aandacht te vragen voor de verkeershandhaving, dus om die hoger op de zittingslijst te krijgen. Daarnaast is de politie een intern traject gestart om actief handhaven in het publiek domein een impuls te geven. Dan gaat het om het handhaven van wat wij de kleine norm noemen, waaronder ook lichte verkeersovertredingen vallen. Dat sluit echt aan bij een beweging die de korpsleiding van de politie in 2016 is gaan maken om verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer te zetten. Dat zijn in ieder geval de zaken waar wij op dit moment goed op inzetten. Het agenderen op de agenda van het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie was voor de burgemeesters in ieder geval een nieuwe ervaring. Daar blijkt in ieder geval uit dat we daarop inzetten.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Van Aalst de hand gewoon bij de knop heeft gehouden.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, dat was een heel lang antwoord van de minister. Deels ging het de goede richting op. Wij vinden het belangrijk dat er effectief gehandhaafd wordt. Wij willen dat er gehandhaafd wordt op de 50 km/u-, 30 km/u- en 80 km/u-wegen, dus waar de meeste verkeersslachtoffers vallen. Als we dan zien dat de minister aangeeft dat dit deels bij burgemeesters ligt, dan maak ik me wel enigszins zorgen, ook gezien de discussies over prioriteiten en handhaving door bijvoorbeeld de burgemeester van Amsterdam. Ik maak me wel zorgen of we de politie op de juiste manier gaan inzetten. Ik hoop dus dat de minister toch een regierol gaat nemen om juist daar de verkeersveiligheid effectief aan te kunnen pakken. We moeten de verkeersshuften aan kunnen pakken waar ze zitten, dus op die 50 km/u- en 80 km/u-wegen. Daar moeten we ze keihard aan gaan pakken in plaats van dat er een flitspaal langs de snelweg staat die eigenlijk niet effectief is.

Minister Grapperhaus:

Juist om op het punt van de verkeershandhaving heel duidelijk te hebben dat er geen burgemeesters zijn die om wat voor reden dan ook zouden zeggen "we gaan er niets mee doen", heb ik dat vorige week in dat LOVP nog eens heel duidelijk aan de orde gesteld. Ik zie in ieder geval dat alle burgemeesters onderstrepen dat er inderdaad groot belang is bij die verkeershandhaving. Daar zijn de burgemeester van Rotterdam — die is er namens de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond — en de burgemeester van

Amsterdam bij aanwezig. Daarbij zijn burgemeesters van echt grotere gemeenten, maar ook heel bewust burgemeesters die kleinere gemeenten vertegenwoordigen. Ik hoor daar unaniem dat er geen enkele verdeeldheid bestaat over het plan van de verkeershandhaving.

De voorzitter:

Ik zag dat de heer Laçin een opmerking wilde maken. Daarna zag ik mevrouw Van Brenk en daarna de heer Schonis. Ik denk dat dat allemaal over dit punt gaat, dus ik geef de heer Laçin het woord.

De heer Laçin (SP):

Ik wil even terugkomen op de pakkans. In het vorige debat hebben we daar ook veel over gewisseld. Ik vroeg net aan de minister op welke manier het helpt dat we straks, over een paar jaar, 1.000 fulltime agenten minder hebben. Ik hoor de minister zeggen: we hebben flitspalen en digitale ondersteuning. Volgens mij is het voor het verhogen van de pakkans het belangrijkste dat we meer agenten hebben die zich hiermee bezig kunnen houden. En straks hebben we er minder. De vraag is hoe dat helpt bij het verhogen van de pakkans.

Minister Grapperhaus:

Het is prima om op die interruptie te reageren, maar dan reageer ik meteen ook op de vraag die de heer Laçin hierover heeft gesteld. Ik meld dat even, omdat ik wil weten of dat oké is in de orde van de vergadering. Ik heb op 3 december 2018 een brief gestuurd over die politiemensen. In die brief laat ik zien hoe de formatie bij de politie is, want daar gaat het om. De formatie — dat zijn de arbeidsplaatsen waarvoor je de financiering hebt — gaat met 1.111 fte, fulltime-eenheden, omhoog tot en met 2023. Dat aantal wordt geleidelijk aan opgebouwd. In die brief wordt heel duidelijk aangetoond dat het zo werkt. De uitstroom — zo zeg ik nog maar even — is de komende jaren extra groot vanwege pensionering van een heel groot aantal agenten. Ik heb het kabinet bereid gevonden om bovenop de 291 miljoen extra, waar onder anderen die 1.111 extra politiemensen uit voortkomen, voor de komende drie jaar nog eens 92 miljoen euro ter beschikking te stellen om de enorme uitstroom de komende drie jaar extra op te vangen.

Tot slot merk ik nog het volgende op. Ik heb de Kamer bericht dat ik begin dit jaar, hoewel op dat moment nog niet aan de voorwaarden voor de afspraken daarvoor was voldaan, toch al 100 miljoen heb neergezet om de Politieacademie meteen aan de slag te kunnen laten gaan, zodat we die 1.111 fte extra ook echt in 2022 of 2023 hebben ingevuld. Ik verwijs verder naar de brief van 3 december jongstleden.

De voorzitter:

Dat is, denk ik, helder. Ik zie dat er een vervolgvraag is. Misschien gaat die over de vraag die de heer Laçin stelde, namelijk of er een causaliteit is tussen minder agenten en beter aanpakken, als ik het goed begrijp. Die vraag is nog niet beantwoord.

Minister Grapperhaus:

Het is de heer Laçin en de Kamer bekend dat er de afgelopen jaren naar de formatie van de politie zoals die is vastgesteld in 2012, toegewerkt is. Dat betekent dat er wat minder agenten kwamen onder de vorige kabinetten omdat er meer agenten waren dan de vastgestelde gefinancierde formatie betrof. Dat effect is er geweest. Ik ga er zonder meer van uit dat er nu 1.111 formatieplaatsen bij komen en dus ook meer agenten. Als we de uitstroom dan ook nog eens met extra geld opvangen de komende jaren, gaat dat

een goed effect hebben op de handhaving, niet alleen op de verkeershandhaving maar in het algemeen.

De voorzitter:

Helder. Dat neemt misschien de vervolgvraag weg. Nee. O, dan geef ik het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil dit even helder hebben. De minister zegt: er komen 1.111 fulltime agenten bij. Maar wat de minister volgens mij doet, is de agenten in opleiding daarbij rekenen. Dat zijn geen agenten die al fulltime zelfstandig aan de slag kunnen. Klopt de veronderstelling dat ook de agenten in opleiding hierin worden meegenomen? Zo ja, hoe gaan zij dan bijdragen aan bijvoorbeeld zelfstandig werken aan de handhaving van de verkeersveiligheid?

Minister Grapperhaus:

We hebben hier gisteravond ook over gesproken naar aanleiding van de brief die ik op 3 december daarover gestuurd heb. Die zet dit echt heel duidelijk neer. Ik wil best uit die brief citeren, want dan is het voor iedereen nog eens goed helder, ook voor de mensen die deze vraag niet hebben gesteld. Ik heb het dan over de volledig opgeleide sterkte. In 2013 betrof die formatie 45.160, dus heb je financiering voor 45.160. Zo is dat toen vastgesteld. Die formatie zal in 2023 46.674 zijn. Dan zegt u: hé, dat is meer dan 1.111 fte. Uit mijn hoofd gezegd is dat 1.516 fte, maar dat komt weer omdat er onder het vorige kabinet nog wat is bijgeplust op de formatie. Dat betekent in ieder geval dat ik het heb over volledig opgeleiden. Het aantal aspiranten wil ik u ook nog wel meegeven. De formatie aspiranten was in 2013 4.642 en die zal in 2023 met 13 zijn toegenomen. Dat is per saldo geen heel indrukwekkend getal, maar dat kwam omdat er destijds echt al een enorme overbezetting qua formatie was. Dat blijkt uit de brief van 3 december. Daar verwijs ik verder naar.

De voorzitter:

Dank u.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

In eerste termijn kon ik dit punt niet maken, maar het hoort echt bij de verkeershandhaving. Ik hoop dat de minister direct kan reageren. Het gaat over een onderwerp dat een paar weken geleden speelde. Een automobilist reed in een autopilot-auto. Die auto reed automatisch en hij zat met de telefoon in handen, want hij zei: de auto rijdt zelf wel, dus ik hoef mijn handen niet aan het stuur te hebben. Ik denk dat we dat soort dingen steeds vaker gaan krijgen. Mijn vraag is hoe we daarop gaan handhaven. Wat vindt de minister daarvan?

Minister Grapperhaus:

Het is heel goed dat mevrouw Van Brenk dat punt opbrengt, want we hebben natuurlijk te maken met een technologie die almaar voortschrijdt, en ook zodanig dat ik als privépersoon maar de volgende bekentenis doe. Tot 26 oktober reed ik in een volledig elektrische auto en ineens werd mij op een ochtend op afstand meegedeeld: u heeft niet meer zo'n snelheidsmeter met een wijzertje in uw volledig beeldschermachtige dashboard. Er zat alleen nog maar een getalletje in. Toen ik met de dealer belde — dat kon gelukkig nog gewoon — zeiden ze tegen mij: ja, het is bepaald in Amerika dat dat zo is. Ik vroeg of ik daartegen kon protesteren. Nou, ik heb niet het e-mailadres van de heer

Musk gekregen.

Zo zie je hoe de technologie voortschrijdt en hoe we daar een antwoord op moeten vinden in de verkeersplannen. In de eerste plaats geldt dat voor de collega van IenW, die daar ook de deskundigheid en het ministerie voor heeft. Daar hoort zeker ook de handhaving bij. Ik kan in algemene zin zeggen dat wij, zoals u wellicht weet, het Wetboek van Strafvordering en het Wetboek van Strafrecht aan een hele grote modernisering aan het onderwerpen zijn. In dat kader kijken wij juist heel erg naar door digitale technologie beïnvloede handelwijzen. Ook bekijken we in hoeverre het strafrecht met het oog daarop nog toekomstbestendig is. Er wordt zeer aan gewerkt om dat zo te laten zijn. Dat is een algemeen antwoord, maar het geeft in ieder geval aan dat wij juist ook dit soort ontwikkelingen zeer goed in de gaten houden.

Verder is het natuurlijk zo dat bellen in de auto op dit moment hoe dan ook verboden is, of u nu het stuur aan de autopilot in handen geeft of dat u dat geeft aan iemand die naast u zit of dat u gewoon zelf nog denkt dat u het stuur vasthoudt. Iemand die tegelijkertijd belt kan niet volwaardig een auto besturen. Dat is denk ik duidelijk. Dus het verbod op bellen wordt op dit moment gehandhaafd. Daarnaast doen we ook een pilot om verder digitaal te kunnen handhaven. U heeft een maand geleden kunnen zien dat het Openbaar Ministerie en de politie met zeer geavanceerde software op camera's werken, waarmee ze echt van grote afstand kunnen zien of mensen in de auto in het verkeer iets anders aan het doen zijn dan besturen en op het verkeer letten.

De voorzitter:

Dank u. Dat leidt toch tot een vervolgvraag. Mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben heel blij met het antwoord, maar ik zou graag willen weten wanneer we dit tegemoet zouden kunnen zien. De minister zegt dat hij bezig is met de herziening. Het lijkt mij fijn als deze commissie geïnformeerd wordt welke onderwerpen van toepassing zijn en wanneer dat voor ons ter inzage ligt.

Minister Grapperhaus:

Ik hoop dat mevrouw Van Brenk mij wil vergeven dat een deel van de voortschrijdende wetgevingsmodernisering wat meer ligt bij de vaste Kamercommissie van Justitie. Maar ik kan even wat zeggen over een aantal pilots voor de verbeterde handhaving. De pilot voor het handhaven op snelheid bij onder andere wegwerkzaamheden is inmiddels op één locatie gestart. Die zal vanaf februari 2019 ook op een tweede locatie worden getest. Ik kan u uit mijn hoofd zeggen dat de betreffende journaaluitzending zondag 4 november was, dus u kunt het nog terugzoeken bij het journaal. Daar kunt u ook zien dat daar speciale software voor is ontwikkeld op camera's, juist voor die rodekruissituaties. Die camera's hebben overigens een verdeckte positie, zodat ze niet zichtbaar zijn.

Dan is er een pilot voor het handhaven met camera op handheld bellen. Daarmee heeft ook een eerste test plaatsgevonden, met diezelfde bijzondere nieuwe technieken. Overwogen wordt om nog een tweede leverancier te vragen om een korte proef te doen. Dan zal het evaluatierapport daarover begin 2019 gereed zijn. Ten slotte is er een pilot handhaven met camera op negeren rood kruis. Die gaat begin 2019 starten. Daarvan verwachten we in de loop van 2019 resultaat. Het spreekt vanzelf dat wij, als die pilots succesvol zijn, gaan kijken of, en zo ja op welke wijze, we dit soort digitale handhavingsmiddelen breed, dus overal, gaan inzetten.

De voorzitter:

Dank. Het onderwerp digitalisering ligt mij in een andere rol na aan het hart, maar ik wil toch het woord geven aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik hoor de minister net bijna tussen neus en lippen door zeggen: ik kom nog met een speciaal wetsvoorstel binnenkort om huftergedrag op de weg aan te pakken. Ik meen dat wij het illustere artikel 5 Wegenvoerwet hebben, dat volgens mij luidt dat ieder gevaarzettend gedrag gewoon strafbaar is als het gaat om de openbare weg. Dus ik ben wel heel benieuwd of er in dat wetsvoorstel nog specifieke gedragingen extra strafbaar worden gesteld. Wat kunnen we dan verwachten?

Minister Grapperhaus:

Ik zei dat werkwoord technisch niet helemaal goed, want uw Kamer heeft dat wetsvoorstel al. Dat ligt nu bij uw Kamer om het op de behandelorde te zetten.

Voorzitter. Ik was begonnen met de vraag over het handhaven ten aanzien van de kentekens van tractoren. Ik kan geen aantallen fte benoemen specifiek voor de handhaving van dit voorschrift, want dat hoort gewoon binnen de bredere handhavingstaak van de politie op het terrein van verkeersveiligheid thuis. De surveillerende politie heeft geautomatiseerd de kentekens bij zich en kan ter plekke kijken wat voor kenteken het is en of er iets mee aan de hand is of niet.

Voorzitter. De heer Stoffer had een vraag en een terechte zorg over het rijden onder invloed van alcohol en de controles. Hiervoor geldt eigenlijk wat ik eerder gezegd heb, maar ik wil het toch nog weer expliciet vermelden. Het gezag zet in op de politie. Het gezag is het Openbaar Ministerie, de politiechef en de burgemeesters. De politie zet informatiegestuurd in en op basis daarvan worden er gericht verkeerscontroles uitgevoerd. Daarbij streeft men naar een zichtbare aanwezigheid in het publieke domein. Er wordt ook goed naar samenwerking gekeken.

Ik heb eerder in uw overleg besproken dat het natuurlijk een handicap is dat door sociale media mensen elkaar snel kunnen waarschuwen voor dit soort controles, maar ik heb dit jaar in april zelf een keer zo'n controle meegedaan op een vrijdagavond. Dan bedoel ik aan de controlekant. Deze minister is — dat hoort er ook bij — omgekeerd ook een keer in een fuik gereden. Daar wil ik zo best over vertellen, maar eerst dit. Ik heb een hele avond gezien hoe zo'n alcoholcontrole gaat. Daar zit vooral in het eerste uur heel veel in. Dan zie je langzamerhand dat het z'n werk heeft gedaan of Facebook of Twitter en dergelijke en dat veel mensen kennelijk een andere route kiezen. Maar handhaven op alcohol en snelheid zijn en blijven speerpunten van de politie. Ik heb u gezegd: sinds 2016 stuurt de korpschef daar ook echt veel meer op.

Wat mijn eigen fuik betreft: ik kreeg keurig het groene licht van door mogen rijden, maar heb toen ook gezien — dat was in Haarlem — dat de politie in no time in staat is om zo'n controle neer te zetten. Daar ben ik toch altijd wel erg van onder de indruk. Daaraan is geen ontsnappen mogelijk; dan moet iedereen de controle in.

Dan heb ik nog één ding. Dat was de vraag van mevrouw Kröger betreffende de Stint, voor zover het het Openbaar Ministerie betreft, want dat is mijn verantwoordelijkheid. Het is een lopend onderzoek van het Openbaar Ministerie. Daar kunnen we niets over

zeggen en dat moeten we ook niet doen. Ik leg ook altijd uit waarom dat zo is, ook aan de mensen die hiernaar kijken, hier of elders. Het Openbaar Ministerie is onafhankelijk in zo'n lopend onderzoek. Daar moet een bewindspersoon geen uitlatingen over gaan doen, van welke aard dan ook, want dat is rechtsstatelijk niet goed en het is ook voor het vervolg van de procedure niet goed. De timing van het onderzoek wordt, gezien de onafhankelijkheid, ook bepaald door het Openbaar Ministerie, op basis van onder andere de behoefte aan het onderzoek. Ik denk dat we daaraan verder niet veel hoeven toe te voegen in het kader van dit onderwerp. Ik zeg u heel eerlijk: ik heb echt groot vertrouwen in het Openbaar Ministerie, als ik zie hoe voortvarend ze dit soort zaken oppakken, zeker als het gaat om een kwestie die veel maatschappelijke onrust veroorzaakt, c.q. heeft veroorzaakt. Ik hoop dat u daar begrip en geduld voor kunt opbrengen, maar dat wordt denk ik beloond met zorgvuldigheid.

Voorzitter, dit waren mijn punten. Als u het goedvindt, wil ik het zo laten.

De voorzitter:

Ik wil even de tussenstand opnemen. Zijn er leden die nog iets missen in de beantwoording? De heer Van Aalst heeft in zijn eerste termijn iets genoemd wat nog niet aan de orde is gekomen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb volgens mij geïnterrupteerd op het moment dat de minister wat meer wilde vertellen over de handhaving van de apk-plicht. Volgens mij heeft hij de beantwoording nog niet afgemaakt over het handhaven van de apk-plicht voor tractoren. Daar begon hij aan, maar toen heb ik hem geïnterrupteerd.

Minister Grapperhaus:

Ik dacht dat ik had gezegd dat het kenteken van de tractoren de handhaving vergemakkelijkt. Het is heel duidelijk om welk voertuig het gaat en dat soort dingen meer, dus ik denk dat dat een hele goede ontwikkeling is. Maar ik heb benadrukt dat ik niet aantallen fte kan benoemen, want het zit gewoon in de databank die de agenten bij zich hebben. Overigens, voorzitter, kan ik uw commissie echt aanraden om een keer, als daar tijd voor is, een werkbezoek te brengen aan de politie om te zien hoe die geautomatiseerde systemen werken. Juist omdat de politie de afgelopen jaren enorm is gaan inzetten op betere ICT en betere landelijke samenwerking — de nationale politie — kan onze politie ter plekke het volgende doen. Ik ben er getuige van geweest in Amsterdam. Een auto — ik zal het merk niet noemen — reed met een te hoge snelheid door de stad. Wij reden in een gedekte politieauto. Binnen dertig seconden heeft de dienstdoende agent precies alle gegevens in zijn telefoon. Via de app kunnen ze zien: van wie is die auto, wat staat er nog meer aan andere dingen op die auto? Overigens kun je ook precies meten, maar dat kan ook met de auto, hoe hard die rijdt. Te hard.

De voorzitter:

Dat is een aanbod om te noteren. Ik had aan het begin al aangegeven dat wij zouden bekijken of de minister zou kunnen gaan na de beantwoording. Dat zou betekenen dat hij er voor de tweede termijn niet is. Ik stel voor dat wij dan dingen die toch nog opkomen, doorgeleiden. Dat kunnen we in overleg zo doen. Ik begrijp dat er nog een punt is van de heer Dijkstra, dat hij eigenlijk in de tweede termijn had willen maken. Maar dat komt dan nu.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We zien deze minister twee keer per jaar, maar de problemen blijven doorgaan. We horen de mooie en spannende verhalen van de minister. Ik heb een punt dat ik onder de aandacht wil brengen, namelijk fraude met kilometerstanden. Er wordt flink mee gesjoemeld. Volgens mij is dat bij uitstek iets wat bij Justitie en Veiligheid terug hoort te komen. Ik ben benieuwd hoe we dit kunnen oppakken. Kunnen we ervoor zorgen dat, op het moment dat je als dealer in het bezit bent van zo'n auto waarmee gesjoemeld is, dit strafbaar is of strafbaar wordt, en dat wij ook een einde maken aan dit soort praktijken? Ik zag de cijfers van de import. Vanuit België is het minder, maar met vier op de tien auto's uit Duitsland is gesjoemeld. Ook in Nederland gebeurt dat nog. Ik hoef niet meteen een antwoord, maar mijn vraag is: hoe kunnen we dit samen oppakken om een einde te maken aan gesjoemel met kilometerstanden, omdat mensen daardoor gedupeerd worden en omdat het ook de verkeersveiligheid raakt?

Minister Grapperhaus:

Het lijkt me het meest opportuun dat ik in een volgend overleg op dat punt terugkom. Ik kijk ook naar de collega; misschien doen we dat samen, dat moet ik maar even zien. Inderdaad, zoals de heer Dijkstra ook zegt, zou ik echt even moeten kijken waar dat precies zou liggen. Dan zou ik nog moeten bekijken hoe je dat in de handhaving zou moeten vertalen.

De voorzitter:

Dank. Dat is akkoord voor de heer Dijkstra, hoor ik, dus dan ontsla ik u van de verplichting om hier te zijn. Dank.

Dan geef ik het woord aan de andere minister. Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ga ik kort in op de Stint. Collega Grapperhaus gaf net al aan dat het Openbaar Ministerie het onderzoek volledig onafhankelijk doet. Dat is ook heel goed. Ik werd gisteren in Polen, waar ik was bij de klimaatop in Katowice, daardoor verrast. Ik had ook liever rustig de tijd gehad voor het TNO-rapport. Ik was gisteren in een druk programma in Polen en direct nadat wij na de vlucht op Schiphol waren geland, ben ik gaan lezen en ermee aan de slag gegaan. We hebben alles verder voorbereid en u hebt de Kamerbrief kunnen krijgen. Maar ik heb er uiteraard alle begrip voor dat u daar apart een debat over wilt hebben op het moment dat u er rustig kennis van hebt kunnen nemen. Aan onze kant heb ik nu juist weer mijn uiterste best gedaan om het wel zo snel mogelijk bij u te krijgen. Dus ik zie niet in wat ik daarin nog sneller of beter had kunnen doen. Dingen lopen nu eenmaal samen. Dat overkomt ons ook. Op het moment dat TNO het rapport klaar heeft en het spreekwoordelijke nietje erdoor doet, is dat zo. Dan gaat bij ons het proces lopen. Dus ik stel me voor dat we over alle andere Stint-gerelateerde onderwerpen met elkaar spreken. Uiteraard hoor ik wanneer uw Kamer mij daarvoor uitnodigt.

Dan kom ik op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Ik neem er kennis van dat u daar mogelijk nog een keer wat meer en détail over wilt spreken. Ik zal in ieder geval nu mijn uiterste best doen om alle vragen en opmerkingen die daarover gemaakt zijn zo goed mogelijk te beantwoorden.

Ik ben blij met uw brede steun voor het neerzetten van de zeer ambitieuze nulambitie.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Laçin het woord wil. De vraag is even of het over het vorige punt gaat of over dit punt.

De heer **Laçin** (SP):

Het gaat over het vorige punt. Ik ben gewoon benieuwd of de minister nu geen enkel antwoord gaat geven op de vragen die over de Stint zijn gesteld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb begrepen dat u daar juist zo snel mogelijk een apart debat over wilt. Het lijkt mij dan ook verstandig om het dan te doen, want niemand is daar verder op voorbereid. Ik heb op dit moment weinig toe te voegen aan wat ik vanochtend op de persconferentie heb gezegd. Ik weet niet of u nog een specifieke vraag hebt die u beantwoord wilt hebben. Als dat zo is, dan zal ik kijken of ik dat kan doen. Maar als u ervoor kiest om het apart te behandelen, dan lijkt het mij logisch dat wij dat dan ook doen.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij is gisteren in de e-mailprocedure het verzoek gedaan om het TNO-onderzoek apart te bespreken, maar er stond natuurlijk wel een brief over de Stint voor vandaag geagendeerd. Daarom heb ik bijvoorbeeld ook de vraag gesteld over de mogelijkheden die u ziet voor een compensatie van kinderdagverblijven. Dat staat los van het TNO-onderzoek.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter, ik heb van de zijde van de griffie begrepen dat u het totale pakket, ook het toelatingskader, in een apart debat wilt bespreken.

De **voorzitter**:

En zoals ik het heb begrepen, zat dat dan ook weer in de procedure die gisteren is gevoerd. Dat is dus ook inderdaad — dat werd net aan mijn linkerkant geconfirmeerd — in de commissie zo afgekaart. Ik zie dat mevrouw Kröger over hetzelfde een vraag heeft. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een vraag of een opmerking. Ik vind de gang van zaken toch moeilijk. Dit rapport moet wel eerder op het ministerie zijn geweest als er vanochtend om 08.30 uur een persconferentie over was. Ik begrijp niet waarom het niet eerder naar de Kamer kon gaan. Er zijn gewoon veel inhoudelijke vragen gesteld, ook naar aanleiding van het rapport, en er zijn zorgen uitgesproken. We gaan het debat zo snel mogelijk voeren. Volledige steun voor het verzoek daartoe van de PVV. Ik denk dat het goed is dat de commissie wellicht nog een aantal schriftelijke vragen stelt en dat we daarop antwoord krijgen voor dat debat, want het TNO-onderzoek baart veel zorgen over het hoe van het ontbreken van de handhaving en het toezicht sinds jaren.

De **voorzitter**:

Ik probeer het even samen te vatten. Gisteren is er een procedure gevoerd om snel een debat te kunnen houden over specifiek de Stint-casus en de documenten gerelateerd aan de Stint. Daar is iedereen mee akkoord. Ten tweede heb ik gehoord dat de timing van het andere TNO-rapport daarop verder geen greep heeft gehad. Dat is dan wat het is; ik zeg het dan maar even in mijn woorden. Dat betekent eigenlijk dat het voorstel van de minister om vragen die eventueel nog voor dat debat beantwoord moeten worden, schriftelijk te beantwoorden, misschien een goed voorstel is. Maar ik weet niet of de

minister zelf hierop nog een andere reactie wil geven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij is deze conclusie of samenvatting correct. Ik wil mevrouw Kröger dan toch nog maar even tegemoetkomen. Ik heb het net nog even nagevraagd: wanneer is het definitieve rapport nou echt binnengekomen? Dat is gistermiddag om 14.00 uur geweest. Heel veel sneller kunnen we het denk ik dan ook niet doen. Ik zat zelf in Polen. Daar zat ik in een druk programma. U zult zich kunnen voorstellen dat ik daar niet meteen alles uit mijn handen kan laten vallen. Ik was er actief voor de Global Commission on Adaptation. Die zit op een podium, dus daar kun je ook niet zomaar van af. De heer Van Aalst wel, maar ik neem toch aan dat de andere Kamerleden het ook belangrijk vinden dat ik daar mijn werk gewoon goed doe. In een vliegtuig kun je vervolgens ook niet heel veel. Bij thuiskomst ben ik er meteen aan begonnen. Uiteraard zullen we ons best doen om zo veel mogelijk vragen dan goed te beantwoorden.

De voorzitter:

Dat geeft nog wat kleur aan de samenvatting die ik probeerde te maken. Ik kijk even naar links. Om te voorkomen dat we in een procedurevergadering terechtkomen, zou ik eigenlijk willen voorstellen dat de minister haar betoog vervolgt. Gaat uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dan ben ik weer bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Ik sprak net uit dat ik blij ben met de Kamerbrede steun voor de stevige ambitie om echt niet een bepaald aantal slachtoffers als streven te hebben, maar te streven naar nul. Ook al weet ik natuurlijk net zo goed als iedereen hier in de zaal dat je ongelukken nooit helemaal zult voorkomen. In die zin is het dus niet realistisch, maar ik vind het onze dure plicht, onze opdracht, om te proberen daar zo dicht mogelijk bij in de buurt te komen. Ik zie dat mevrouw Vollebregt van de Vereniging Verkeersslachtoffers hier aanwezig is. We hebben nog niet zo lang geleden in Leeuwarden een zeer indrukwekkende herdenking van de slachtoffers van 2017 mee mogen maken. De heer Von Martels was daarbij, maar voor degenen die het misschien niet gezien hebben: vanuit die hoge toren keken we naar beneden naar het plein in Leeuwarden, waar die 613 lege stoelen stonden. Dat is wel een beeld dat ik in ieder geval voor altijd op mijn netvlies heb staan. Dat was heel erg indrukwekkend. Dan besef je weer waar je het met elkaar voor doet, waar je al die maatregelen in het strategisch plan voor neemt.

Meneer Stoffer vraagt wat de minister nou over tien jaar wil hebben bereikt. Dat is dus zo dicht mogelijk bij die nul komen. Maar het eerste wat belangrijk is en wat we moeten zien te bereiken is de trendbreuk, ervoor zorgen dat het niet meer oploopt. Dat is het eerste doel: zorgen dat we weer in de spiraal komen waarbij het aantal slachtoffers naar beneden gaat in plaats van dat het de verkeerde kant op gaat. Dat is ook precies de reden waarom we in het strategisch plan kiezen voor een risicogestuurde aanpak. Daar gaat het ministerie ook de expertteams, de aanjaagteams, voor inzetten, om provincies en gemeenten te helpen om die analyses te maken: wat zijn nou de kwetsbare plekken, waar kun je het best mee beginnen en welke maatregelen kun je op de verschillende plekken het beste inzetten?

U hebt bijna allemaal gevraagd of ik dan wel voldoende geld heb. Ik zeg er eerlijk bij dat ik blij ben met de extra middelen die uw Kamer daarvoor heeft vrijgemaakt. Ik denk dat die meer armslag geven. Als we de risico's met gemeente en provincie wat meer in beeld hebben gebracht en we behalve ons landelijke actieplan ook de actieplannen van

de medeoverheden concreet kunnen invullen, zullen we ook eens met elkaar de balans opmaken en bekijken wat voor financiële middelen daarvoor nodig zijn. Dat zeg ik graag toe aan degenen die daarom hebben gevraagd. Dat wil ik dan ook graag met uw Kamer verder bespreken. Maar ik denk dat het belangrijk is dat we eerst met elkaar in kaart brengen wat er dan in de provincies en gemeenten nog moet gebeuren, want de meeste slachtoffers vallen op het onderliggend wegennet, zoals meerdere leden van uw Kamer ook hebben vermeld. Het is dus heel belangrijk dat we juist samen met hen kijken wat we het beste kunnen doen en waar we de hoogste effectiviteit uit kunnen halen. De analyse van de SWOV van de risico's is daar een ontzettend belangrijk hulpmiddel bij.

De heer Von Martels en de heer Schonis hebben nog vragen gesteld over een goede monitoring en de registratie van ongevallen. Dat is bepaald iets wat ook in het overleg met de medeoverheden heel veel aandacht krijgt. Want voor het maken van die goede risicoanalyse is die goede data-analyse onontbeerlijk. Dus daar zijn we nou juist met hen naar aan het kijken. Wat kunnen we nou uit de databestanden van STAR halen, waar bijvoorbeeld ook de verzekeraars en de politie uitdrukkelijk bij betrokken zijn, en wat hebben gemeenten en provincies zelf om dat goed bij elkaar te leggen en daar een goede analyse van te maken? In het nieuwe strategische plan gaan we dus juist samen optrekken, zodat we én alle data bij elkaar leggen én de analyse met elkaar delen.

De voorzitter:

Dat leidt tot een opmerking van de heer Von Martels. Gaat uw gang.

De heer Von Martels (CDA):

Iedereen ziet het belang van een goede registratie. Dat onderschrijft de minister ook. Maar wat maakt het nou zo moeilijk? Waardoor komt het nou eigenlijk zo slecht van de grond? Want we praten er al jaren over en nog steeds zijn u en andere overheden zoekende, zo proef ik, om daar een goed antwoord op te vinden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het blijkt toch lastig, of in de praktijk weerbarstig, om een koppeling te maken tussen verschillende databestanden en om dat goed naast elkaar te leggen, zodat een gezamenlijke analyse kan worden gemaakt. Daarom ben ik ook erg blij met de steun van zowel de politie — die natuurlijk ook aan tafel zit — als de medeoverheden en bijvoorbeeld de verzekeraars. Ik ben nog steeds erg blij met de steun van niet alleen de medeoverheden, maar ook van al die andere partners, zoals Veilig Verkeer Nederland. Daarvan zie ik hier ook weer vertegenwoordigers zitten. Ik mocht van de week ook een actie van hen ondersteunen om de fietsverlichting beter te promoten. Dat is ook zo iets waarvan ik denk: hoe is het toch mogelijk dat een derde van de fietsers de verlichting niet op orde heeft? Ik ben erg blij met hun steun, met die van de ANWB, maar ook met die van de verzekeraars. Ik gaf het net al aan. Zij hebben in hun bestanden natuurlijk ook heel veel waardevolle data. Wij moeten juist de data bij elkaar leggen, zodat we niet alleen weten wat voor ongevallen er voorkomen, maar die ook weten te combineren met waar ze zijn gebeurd. Dan kunnen we daar ook echt risicogestuurd mee aan de slag gaan. Ik zie de vragen van de heer Von Martels als een uitdrukkelijke oproep, niet alleen aan mij, maar ook aan alle partners, om echt werk te maken van die goede analyse van de data die er wel zijn, maar die we ook goed bij elkaar moeten brengen.

Verschillende mensen hebben aandacht gevraagd voor kwetsbare groepen. We besteden in het plan specifiek aandacht aan kinderen en de omgeving van scholen. Ook mevrouw Kröger heeft daar uitdrukkelijk om gevraagd. We besteden ook aandacht aan

de positie van ouderen. Daar heeft mevrouw Van Brenk voortdurend op aangedrongen. Maar u hebt gelijk: er zijn natuurlijk ook nog andere kwetsbare deelnemers, bijvoorbeeld mensen met een beperking die niet in de categorie schoolgaand en niet in de categorie ouderen vallen, maar die wel degelijk ook bijzondere eisen stellen aan de verkeersveiligheid. Ik heb ook contact gehad met mensen van leder(in), de koepel van hun belangenbehartigers. Ik ben er erg blij mee dat zij hebben aangegeven dat zij ook graag bereid zijn om hun specifieke expertteams gewoon in de praktijk, in gemeenten, in te zetten om eens proefondervindelijk te laten zien wat mensen met allerlei soorten beperkingen nou op verschillende plekken in het verkeer tegenkomen. Ik zou dat onderdeel dus ook echt graag mee willen nemen om dat structureel in onze expertteams een rol te laten spelen. Het staat her en der wel in het verkeersveiligheidsplan, maar misschien staat het er wat verstopt.

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

Op dit punt, aanvullend op de opmerking van mevrouw Van Brenk. In de Monitor Verkeersveiligheid 2018 van de SWOV worden zelfs 80-plussers als uitgangspunt genomen bij het bepalen van de weginrichting. Als we zo meteen de gesprekken met de provincies en met de gemeentes gaan openen, dan zijn twee dingen van belang. Ik denk dat het zo veel mogelijk proof moet zijn voor de vergrijzende bevolking. Dat is één. En twee is dat er ook voldoende middelen op tafel moeten komen, juist vanuit die gemeentes en provincies. Wanneer kunnen we daar resultaten van verwachten? Wanneer hebben we die gesprekken met gemeentes en provincies naar aanleiding van een strategisch plan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat daar bij gemeenten al flink aan wordt gewerkt, net als in de provincies. Voor provincies geldt natuurlijk wel even de bijzondere omstandigheid dat daar verkiezingen gaan plaatsvinden. We hebben wel goede hoop dat we het totaalplaatje kunnen hebben in het najaar van 2019 en dat we dan alles goed in beeld hebben. Ik weet niet of de heer Stoffer of een van de anderen het zei: laten we uitdrukkelijk ook bij campagnes voor de verkiezingen van de Provinciale Staten prioriteit vragen voor verkeersveiligheid. Er zijn natuurlijk ook vanuit het Rijk veel middelen gedecentraliseerd met het oogmerk dat ze voor de verkeersveiligheid worden ingezet. Dus laten we daar met z'n allen op aandringen, zodat dat straks ook in de nieuwe collegeakkoorden van de provincies een goede plek gaat krijgen.

Mevrouw Van Brenk noemde een aantal onderwerpen, ook het seniorenvriendelijk inrichten van de infrastructuur. Dat heeft ze al vaker genoemd. Dat is een punt dat we zeker in die gesprekken en in die risicoanalyses meenemen. Dat geldt ook voor andere programma's, zoals het succesvolle programma Doortrappen, over ouderen op de fiets. Dat is in een aantal gemeenten echt succesvol. Dat zullen we ook graag blijven stimuleren. Zoals u weet, is de staatssecretaris op allerlei fronten bezig om het fietsgebruik en het veilig fietsgebruik te stimuleren.

Mevrouw Van Brenk vraagt terecht ook aandacht voor het veilig gebruik van de scootmobielen. Op basis van de resultaten van het SWOV-onderzoek ga ik met fabrikanten bezien hoe we de scootmobielen veiliger kunnen maken. Dan gaat het er bijvoorbeeld om de discussie met hen aan te gaan over de remsystemen, over vier wielen et cetera. Al die aspecten zullen we ook met hen bespreken om te kijken of we daar verbetering in kunnen brengen.

De voorzitter:

Dat roept nog een interruptie op van mevrouw Van Brenk. Gaat uw gang.

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

Ik mag er dan van uitgaan dat de allereerste stap is: zo snel mogelijk een noodknop. Want dat wordt toch wel heel indringend geadviseerd. Dat kan voor al die scootmobielen die nu rondrijden. Dat zijn er 250.000, zo wil ik toch maar even aangeven. Maar het andere punt is dat via de Wmo alleen maar driewielers worden verstrekt. Het is eigenlijk doodzonde dat de gemeente daar niet die paar tientjes meer voor over heeft, want dat scheelt gewoon in stabiliteit. Is de minister ook bereid om daar actie op te ondernemen door met de VNG in gesprek te gaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Om het antwoord zo kort mogelijk te houden: mevrouw Van Brenk heeft een terecht punt en ik ben graag bereid om met de VNG over de Wmo-aspecten in relatie tot verkeersveiligheid in gesprek te gaan.

Mevrouw Kröger heeft nog weer specifiek aandacht gevraagd voor de gevaarlijke situaties rond de scholen. Ik gaf net aan dat we in het strategisch plan ook echt hebben ingezoomd op die kwetsbare groepen en op risicoanalyses. Dat zullen we dus ook zeker doen rondom de scholen. Ik wil daar ook graag concrete afspraken over maken met de bestuurders. Dus het krijgt een plek in die risico-inventarisatie van de aanjaagteams. Die gaan daar ook echt bij helpen. Ik wil ook weleens bij OCW nagaan wat daar eventueel mogelijk is en u daar nader over informeren. Dat is een beetje naar analogie van hetgeen ik net tegenover mevrouw Van Brenk aangaf over de Wmo en de VNG. Ik zal dat ook graag eens met Veilig Verkeer Nederland oppakken, die daar natuurlijk ook al ontzettend veel aan gedaan heeft. We zullen eens kijken of we daar nog meer mee kunnen doen. Dan pak ik daarbij maar meteen ook het aspect mee dat de heer Stoffer nog aangaf over de categorie jongeren op middelbare scholen die niet blij zouden worden van mijn voorleeskunsten. Zij zouden daar niet op zitten te wachten, en daar kan ik mij ook wel iets bij voorstellen. Het houdt op bij groep zeven of acht, en dan begint het pas weer als ze gaan lessen voor een rijbewijs. Daar zit een heel gat tussen. Het pleidooi om daar iets mee te doen, is denk ik iets wat we met alle partners eens samen moeten bekijken om te zien of we daar samen iets aan kunnen verbeteren.

De voorzitter:

Ja, dat was natuurlijk een belangrijk punt. Ik dacht dat u naar het volgende punt ging, maar ik geef het woord nog even aan de heer Van Aalst voor een interruptie.

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

Ik dacht: laat ik de minister even helpen. Ze is al een aantal dingen aan elkaar aan het koppelen. Ze was al in gesprek met de VNG. Ik dacht: als we dan toch bij de VNG aan tafel zitten en praten over de veiligheid rondom de scholen, neem dan gelijk even de vuilnisophaaldiensten nog een keer mee. Op het moment dat ik mijn kinderen naar school breng, komt er een vuilnisophaaldienst voorbij. Ik blijf het absurd vinden dat we dat soort dingen doen. Dan denk ik: ja, jongens, wacht een halfuur. Volgens mij kan dat prima georganiseerd worden. Dat is een kleine moeite. Het antwoord van de VNG dat ik kreeg — ja, dat doen we al — vond ik niet echt bevredigend. Dat doen ze dus niet, want anders kon ik het niet constateren. Ik hoor dus graag of de minister dat ook wil meenemen in het gesprek met de VNG.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die oproep van de heer Van Aalst heb ik al opgevolgd. We hebben dat ook gedaan. De reactie van de VNG was zoals de heer Van Aalst ook aangeeft: dan doen wij al. Maar als u nog steeds zorgen hebt, wil ik best nog een keer overbrengen dat er nog steeds twijfels zijn of dat wel overal goed gebeurt. Dus in dat gesprek zullen we dat nog een keer aan de orde stellen.

De voorzitter:

Dat is voldoende, dus u vervolgt uw betoog. O, mevrouw Kröger wil het woord. Ik had het niet gezien. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed om te horen dat veiligheid rond scholen wat de minister betreft onderdeel moet zijn van het plan. In het vorige debat spraken we over het volgende. Het gaat natuurlijk om de fysieke veiligheid in de omgeving van de school, maar we hebben als sociale norm dat lopend en fietsend naar school gaan gewoon het meest wenselijk is. Het gaat er dus eigenlijk om wat je daar allemaal voor nodig zou hebben. Het kan bijvoorbeeld zijn dat dit deel wordt van een voorlichtingscampagne in navolging van "Wij gaan weer naar school", maar dan dus gericht op ouders van schoolgaande kinderen. Het kan betekenen dat scholen en gemeenten samen echt de omgeving van de school zo fiets- en loopvriendelijk mogelijk maken. Daar zou ik toch echt heel graag een nadere uitwerking van zien naar aanleiding van gesprekken met, inderdaad, gemeentes en bijvoorbeeld de PO-Raad en Veilig Verkeer Nederland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat wil ik graag toezeggen aan mevrouw Kröger, want ik denk dat het heel belangrijk is dat campagnes zich niet alleen richten op automobilisten, maar dat je ook in brede zin kijkt hoe je de veiligheid met betrekking tot mobiliteit rond scholen kunt verbeteren. Ik ga daar graag met het veld over in gesprek, of het nou met Veilig Verkeer Nederland is of met de hele onderwijssector, om te kijken wat er mogelijk is. Daar kom ik dan bij u op terug.

De voorzitter:

Een vervolg van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar ben ik heel blij om. Dan nog een suggestie. Het programma Gezonde School van uw collega's van OCW is er. Daarbij gaat het er natuurlijk heel erg om dat men binnen de school aandacht voor gezondheid heeft. Lopend en fietsend naar school gaan zou daar eigenlijk heel makkelijk onderdeel van kunnen worden. Dan wordt het al onderdeel van een bestaand programma. Dat is vaak ook makkelijker voor scholen. Wilt u die suggestie meenemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik zal die suggestie meenemen in de gesprekken.

Mevrouw Van Brenk heeft ook aandacht gevraagd voor de voetganger, de benenwagen zoals ze het zo mooi noemde. Ook die nemen we mee in de risicoanalyse. Het is dus zeker niet zo dat we ons alleen richten op het gemotoriseerde verkeer, waar de meeste ongevallen natuurlijk verband mee houden. De CROW-uitgave Lopen Loont willen we daar ook een plek in geven. Die richt zich inderdaad op voldoende veilige

oversteekplaatsen — daar heeft u in het verleden al vaker aandacht voor gevraagd — bijvoorbeeld op het doortrekken van zebrapaden, op veilige, obstakelvrije trottoirs en op gewoon goed ingerichte verblijfsgebieden. Dat zullen we daar zeker in meenemen. Het is dus een onderdeel van de risicoanalyse die de teams aan de orde zullen stellen.

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

Misschien kan de minister mij dan even helpen. Ik vroeg hoe concreet het wordt. Als u met de teams praat, wat gaat er dan precies gebeuren en met wie spreekt u dan precies?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is natuurlijk vooral aan de individuele gemeenten. Ik wil de individuele gemeenten natuurlijk graag aanraden om met vertegenwoordigers van de verschillende groepen te praten. Ik heb over deze problematiek bijvoorbeeld onlangs gesproken met het bestuur van KBO-PCOB. Zij vinden verkeersveiligheid ook een belangrijk aandachtspunt. Zij hebben ook allerlei afdelingen door het land die gevraagd kunnen worden om mee te denken. De koepel Ieder(in) kan gevraagd worden om expertise in te brengen. Ik denk dat het belangrijk is om daarbij juist die lokale kennis een rol te laten spelen en om dan ook tot een goede risicoanalyse te komen.

Misschien nog in de richting van de heer Stoffer over de tussencategorie. Ik ben het net eigenlijk vergeten te noemen. We hebben natuurlijk ook nog TeamAlert, dat zich juist richt op de categorie jongeren tussen 12 en 24 jaar. Dus ook met hen zullen we graag in contact blijven om te kijken wat zij nog voor mogelijkheden zien — zij zijn ook heel actief bij festivals enzovoort — en om juist aandacht te vragen voor de problematiek die in die leeftijdscategorie weer wat meer speelt, zoals het eerste alcoholgebruik en soms ook drugsgebruik.

Door de heer Schonis is gevraagd of ik al iets weet over eerste resultaten van de MONO-campagne. Daarover heb ik positief nieuws. Tot nog toe scoort het bereik van de campagne bovengemiddeld. Al snel na de start kende 52% van het Nederlandse publiek MONO. Ik heb mij laten vertellen dat dit uitzonderlijk hoog is voor een nieuw merk. Ook blijkt dat het publiek de boodschap begrijpt en, nog belangrijker, dat het erachter staat. Het aandachtspunt is nog wel de leesbaarheid van het onderschrift bij de borden langs de weg. Dat zal u waarschijnlijk zelf ook opgevallen zijn. Daar kunnen we nog wat verbeteringen in aanbrengen. Dat gaan we ook aanpassen. Ook met 450.000 bezoekers op de website zitten we boven het gemiddelde. Ik weet niet precies welke methodiek gebruikt is om het te meten, maar de campagne schijnt een 7.1 te scoren. Voor een campagne die net begonnen is, zijn dat dus hoopgevende gedachtes.

Ik denk dat het ook daar weer belangrijk is om te zien waarom het goed gaat, en dat is dat we dat met z'n allen doen. Alle partijen die in het verkeersveiligheidsveld actief zijn, stralen dit ook uit en laten dat zien. Ik vind het zelf ook erg leuk. Ik kan op geen beurs komen of er staan een paar mensen van de MONO-campagne. Als ik ergens een leuk gadget of een hebbedingetje uitdeel, dan geef ik ook bij voorkeur de MONO-sleutelhanger. Als we allemaal op deze weg doorgaan, dan denk ik dat het er voor de campagne goed uitziet. Over effecten is uiteraard nog niks te zeggen; daar is men gewoon te kort voor bezig. Maar de eerste bewegingen zien er dus positief uit.

Verschillende partijen vroegen of ik de expertteams nou ook meegeef dat snelheidsverlaging een serieuze maatregel kan zijn. De heer Laçin vroeg daarnaar en

mevrouw Kröger en de heer Schonis geloof ik ook. Meerdere partijen. Uiteraard is dat iets waarnaar gekeken moet worden. Mevrouw Kröger gaf terecht aan dat de meeste ongevallen plaatsvinden binnen de bebouwde kom. Dan is het ook heel belangrijk dat daarbij gekeken wordt of misschien meer 30 kilometerzones ingesteld moeten worden en of 80 niet 60 moet zijn. Al die mogelijkheden moeten uitdrukkelijk aan de orde komen in de risicoanalyse en die zullen dus ook met gemeenten goed besproken moeten worden.

Voorzitter, dat was wat ik nu te melden had over het verkeersveiligheidsplan. Maar als er nog vragen zijn ...

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik eerst het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij om te horen dat snelheidsverlaging onderdeel wordt van datgene waar de expertteams bij gemeentes mee aan de slag gaan. Maar er liggen natuurlijk ook analyses over provinciale wegen en rijkswegen. Mijn vraag was dus wel iets breder. Gaan wij snelheidsverlaging inzetten als instrument om de verkeersveiligheid te vergroten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het antwoord is dat het gewoon onderdeel is van een risicoanalyse, overal, dus op alle soorten wegen. Als uit die analyses komt dat een snelheidsverlaging daar een oplossing voor kan zijn, dan is dat natuurlijk onderdeel van de aanpak.

De voorzitter:

Ik zag dat de heer Von Martels een interruptie wilde plegen. Meneer Schonis en mevrouw Van Brenk verschenen precies gelijk in mijn blikveld. Ik wilde mevrouw Van Brenk het woord geven, maar zij heeft haar mogelijkheden om te interrumperen al opgebruikt. Twee keer twee heb ik hier genoteerd. U niet?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Nee, absoluut niet.

De voorzitter:

Ik had opgeschreven: verhelderende opmerking. Laten we dan eentje voor de helft tellen of zoiets. Ik kan nu ook niet meer terug door dames voor te laten gaan. Ik kijk even naar meneer Schonis. Hij vindt het oké. Ik geef het woord aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, dit is geen interruptie, maar meer even een opmerking naar aanleiding van dit blokje, want ik denk dat het blokje wel volledig behandeld moet worden. De minister had het over kwetsbare groepen. Ik dacht dat de snorfietser wel in dit blokje zou voorkomen, maar ik begrijp dat die in een apart blokje aan de orde komt. Vandaar.

De voorzitter:

Dat vind ik wel een echte opmerking, want dat geeft zicht op wat volgt. Dus dat gaat goed. Nou, dan wou ik mevrouw Van Brenk een korte opmerking laten maken met de afspraak dat dit dan wel het einde van de interrupties is. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ik begrijp het.

Over de kwetsbare groepen. Ik had in mijn inbreng een specifieke vraag gesteld: rechtvaardigt het aantal ongevallen bij ouderen niet dat er een apart plan komt, helemaal specifiek voor ouderen? Is dat niet gerechtvaardigd? Wij vinden echt dat dit onvoldoende tot zijn recht komt: welke maatregelen en hoe kun je daarop inspelen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil niet weer terechtkomen in allerlei aparte plannen. Ik wil het juist integraal meenemen. Juist de specifieke positie van ouderen, maar ook die van andere mensen met een beperking willen we heel goed meenemen in de risicoanalyses. Als daaruit blijkt dat daar de grootste risico's te verhelpen zijn, dan zullen we dat zeker niet nalaten, maar het is gewoon onderdeel van de integrale analyse.

De heer **Schonis** (D66):

Ik had nog een specifieke vraag gesteld over medicijngebruik en combinatiegebruik. In hoeverre worden die meegenomen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die heb ik in het mapje overig. Als de heer Schonis dat niet heel erg vindt ...

De **voorzitter**:

Oké, dat lijkt me een Von Martels-opmerking, want dat geeft ook weer zicht op de toekomst. Voor de mensen die denken "ik heb me in de eerste termijn zo stil gehouden", merk ik wel nog even op dat dit niet een soort credit-debetsysteem is waarbij je misschien kunt sparen of zoiets als je heel stil bent, zoals mevrouw Van Brenk. Dat is niet de bedoeling. Zo werkt het niet. Ik heb dat zelf ook nog nooit meegemaakt, maar mij werd even het verzoek ingefluisterd om dat op te merken. Ik geef het woord weer aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. Dan kom ik nu bij het onderwerp waar iedereen iets over heeft gemeld: de snorfiets. De heer Von Martels informeerde er al naar. Daarom had ik het er even uitgelicht. Hij zei dat Nederland het laatste land is zonder helmplicht. De SWOV heeft de regelgeving in de Europese landen op een rij gezet. De snorfiets bestaat maar in zes landen. De overige landen kennen de snorfiets zoals wij die hebben gedefinieerd niet. In sommige landen is geen rijbewijs nodig, in België bijvoorbeeld. In sommige landen mag je harder dan 25 km/u, in Denemarken en Zwitserland bijvoorbeeld. Soms mag je op de rijbaan, bijvoorbeeld in Duitsland. Er zijn dus wel wat verschillen. Het land waarmee je ons het beste kunt vergelijken is Zweden. Maar ook daar mogen snorfietsen van voor 2003 weer harder dan 25 km/u. Kortom, de meeste andere landen hebben goede redenen om inderdaad wél te eisen dat een helm wordt gedragen. Je kunt die helmplicht dus niet een-op-een vertalen naar landen om ons heen. Ook is al vermeld dat het niet hoeven dragen van een helm voor veel van de snorfietsrijders juist een van de redenen is om voor die snorfiets te kiezen.

Onder normale omstandigheden en bij het volgen van de voorgeschreven maximumsnelheid van 25 km/u is het niet dragen van een helm vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid verantwoord. Maar, uiteraard, als uw Kamer mij vraagt om het verzoek van de petitie verder uit te werken, dan wil ik haar natuurlijk wel toezeggen te

onderzoeken wat de effecten van die maatregel zouden kunnen zijn, want op e-bikes mag je ook 25 km/u. Het kwam in de discussie ook al even naar voren. Dat moet je natuurlijk wel even in ogenschouw nemen. Waar doe je het voor? De kwetsbaarheid. En die is bij een e-bike met dezelfde snelheid even groot. Dus ik wil dan wel even gewoon het totale plaatje van de impact hebben. Wat zou je aan verschuivingseffecten kunnen gaan zien? Wat is nou uiteindelijk het effect op de verkeersveiligheid? Of wilt u misschien ook een helmplicht voor e-bikes voorstellen? Ik weet het niet, maar ik vind het wel goed om het geheel even te onderzoeken. Ik ben graag bereid om de totale effecten in kaart te brengen.

De heer Von Martels (CDA):

Dat lokt natuurlijk altijd een reactie uit. En die heeft dan te maken met het feit dat de minister zegt dat zij graag eerst onderzoek wil doen, terwijl hierover naar mijn mening al zo veel bekend is. Er wordt gesproken over de snelheden van de e-bike en van de snorfietsen. Ik heb me nog laten vertellen dat de e-biker gemiddeld 19 km/u rijdt en de snorfiets 32 tot 35 km/u. Dat is de praktijk. We kunnen allerlei dingen doen: we kunnen handhaven, we kunnen ... Maar waarom zegt de minister nu niet meteen: ik ga een helmplicht invoeren; ik heb dat extra onderzoek niet nodig; ik weet voldoende; die helmplicht gaan we invoeren? Ik ben meer benieuwd hoelang het gaat duren, als die helmplicht er komt. En wanneer kan die dan daadwerkelijk worden ingevoerd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik voel aan u dat u op de grootst mogelijke spoed aandringt, maar bij ieder wetsvoorstel hoort een degelijke impactanalyse. Je moet een goed verhaal hebben om wetgeving voor te leggen. Ik ben bereid om aan de slag te gaan om dat goede verhaal te maken. U brengt het nu net op. Ik kan nu niet overzien hoeveel tijd daar precies mee gemoeid zal zijn. Dat moet ik natuurlijk gaan voorleggen aan de instanties die dat in kaart moeten gaan brengen. Zodra we daar zicht op hebben kan ik u daarover informeren.

De heer Von Martels (CDA):

Mijn vervolgvraag is dan: kunnen het voorbereiden van het wetsvoorstel en het doen van onderzoek hiernaar ook parallel lopen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga gewoon even kijken wat er mogelijk is. Ik kan nu niet overzien wat ik wel of niet parallel kan doen. Een wet schrijf je niet in een week, dus ik moet echt even kijken wat daarvoor nodig is. Ik zal u daar zo spoedig mogelijk over informeren.

De voorzitter:

Dank. Dan ziet het er weer goed uit. Dan geef ik u het woord voor het vervolg. O, toch niet. Mevrouw Kröger steekt haar vinger op. Ik meld daar dan wel bij dat ik hier heb staan: één verhelderende opmerking. Ik geef u dus nog de ruimte om over het vorige een interruptie te plegen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik sluit me wel aan bij de vraag van de heer Von Martels hoe dat hele snelle tijdpad waarbij je dingen inderdaad parallel doet, eruit kan zien. Voor appen op de fiets was er ineens heel snel een wetsvoorstel en bij het statiegeld gebeurt het parallel. Kunnen wij dus snel een brief krijgen waarin staat hoe we zo snel mogelijk tot een wetsvoorstel voor de helmplicht kunnen komen? Kan de Kamer die ontvangen, wellicht voordat we een VAO hebben?

De voorzitter:

Ik vraag me wel af of dit niet een heel andere vraag is, maar ik geef de minister het woord om een reactie te geven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet wanneer u VAO's gaat plannen, maar dat lijkt me wel heel erg snel. Ik moet echt even alles goed op een rijtje zetten. U krijgt in ieder geval begin volgend jaar een brief daarover. Dat durf ik wel toe te zeggen.

Dan kom ik bij een ander punt waar velen van u, eigenlijk de meerderheid van de partijen, vragen over hebben gesteld: het CBR. Er zijn complimenten voor een deel van het verhaal: er is iets verbeterd aan de wachttijden. Maar aan de andere kant zijn er ook weer nieuwe aandachtspunten gesignaleerd. Ik zeg er ook maar gewoon eerlijk bij dat het natuurlijk allemaal nog niet 100% is zoals het zou moeten zijn. Als je in mijn persoonlijke mailbox kijkt, dan zie je dat mensen vaak zorgen uiten en vragen stellen over de rijgeschiktheid en over de medische keuringen. Soms krijg ik van mensen ook heel emotionele brieven, waarbij ik dan denk "kan dat niet anders?". Daar zijn we dus ook met het CBR over in gesprek. Het CBR vindt dat zelf natuurlijk ook niet fijn en doet er ook alles aan om dat zo goed mogelijk op te pakken. Ik vind het heel jammer dat we dat nog niet op alle punten hebben kunnen realiseren. Dat heeft wel met het volgende te maken. Ik weet niet of het de heer Schonis was of de heer Laçin — niet de heer Schonis, zie ik — die vroeg: is het nou handig om zo'n groot automatiseringstraject en een reorganisatie gelijktijdig uit te voeren? Achteraf denk je: ja, dat was ook wel erg ambitieus. Je zit er inmiddels wel in. Dus we gaan het gewoon zo goed mogelijk afmaken. De eerste fasen van het nieuwe ICT-verbetersysteem zijn begin 2019 klaar en operationeel. Ik ga ervan uit dat de medische beoordelingen dan ook aanzienlijk sneller zullen gaan. Want daar hebt u helemaal gelijk in: dat moet echt snel beter.

De lange wachttijden bij de klantenservice: dat is ook zoiets. Bij het CBR wordt de capaciteit voor de klantenservice uitgebreid. Daarnaast neemt het ook nog andere maatregelen. Zo gaat het CBR klanten terugbellen in de avonduren en zal het de openingstijden op zaterdag verruimen. Dus ook daar is echt het streven om de situatie begin 2019 verbeterd te hebben. Want u hebt allemaal volkomen gelijk: het moet ook echt beter.

Dan de trekker van meneer Von Martels, zo zeg ik maar even oneerbiedig.

De voorzitter:

Maar voordat we daarnaartoe gaan, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Toch even door op het CBR voordat we naar de trekkers van de heer Von Martels gaan. Ik hoor de minister zeggen dat ook zij de problemen ziet en dat ze ermee bezig is. Alleen, ik ben wel erg benieuwd naar haar rol hierin. In de brief van het CBR zelf staat dat zij het anders hadden gewild en het niet zo hadden verwacht. Maar heeft de minister hier geen regierol in? De automatiseringsslag vindt plaats, maar de wachttijden blijven zoals ze zijn. Ze zijn langer of iets korter, maar kan de minister niet gewoon ingrijpen en zeggen: jongens, pas op de plaats, zorg nou eerst dat de dienstverlening op orde komt en ga vervolgens door met de automatiseringsslag? Want dat dat tegelijkertijd met een reorganisatie niet werkt, had ik van tevoren al kunnen zeggen. Ik wist het alleen niet. Dat

is jammer. Kan de minister hier niet wat harder ingrijpen? Want er moet echt iets gaan veranderen bij het CBR.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk overigens dat ze nu op de goede weg zijn. Laten we ook onze zegeningen tellen wat dat betreft. Het CBR is een zelfstandig bestuursorgaan waarin een eigen raad van toezicht actief is die daar natuurlijk ook vooral op stuurt. Maar u hebt helemaal gelijk: het ministerie zit daar vanuit haar regierol natuurlijk ook bovenop. We hebben ook aanbevelingen gedaan aan het CBR, en die worden ook opgevolgd.

De voorzitter:

De heer Laçin telt de zegeningen nog niet. Een vervolgvraag. Gaat uw gang.

De heer Laçin (SP):

Ik tel mijn zegeningen altijd, voorzitter. Het grappige is dat we nu juist van ProRail een zbo maken om er meer sturing aan te kunnen geven. Nu hebben we een zbo en dan laten wij het toch een beetje over aan het zbo zelf. Als we dingen bij het CBR willen veranderen, dan moet de minister daar veel harder in zijn. Dat vind ik echt. Dan moet zij het niet houden bij "we zijn in gesprek; zij doen hun best; het gaat iets beter". Die lange wachttijden zijn er nu al heel lang. Een klein deel, de wachttijden bij de praktijkexamens, hebben we nu bijna opgelost, maar deze punten, ook de medische herkeuringen, zorgen ervoor dat mensen in de problemen komen met het verlengen van hun rijbewijs. Daardoor zitten ze dus een tijdje zonder rijbewijs. Dat moeten we niet willen. Dat moet niet kunnen. Dus nogmaals de oproep aan de minister om daar wat harder aan te trekken en ook echt de regie te nemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hebben we ook gedaan. We hebben bijvoorbeeld een gateway laten doen op het ICT-traject. Daar zijn aanbevelingen uit gekomen. Die zijn ook opgepakt. En daarom kunnen we ook verwachten dat het in 2019 op het hele ICT-gebied beter zal gaan.

De voorzitter:

Dank. Dan kunnen we volgens mij door naar de trekker van de heer Von Martels. Dit had volgens mij ook de warme belangstelling van de heer Van Aalst. Dus gaat uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké. Eigenlijk was de alomvattende vraag van de heer Von Martels een beetje: wanneer komt het wetsvoorstel nu naar de Kamer? Want daarin komen natuurlijk een heleboel van de punten die u benoemt ook aan de orde. Ik ben van plan om dat wetsvoorstel al in januari naar u toe te sturen. Dat komt dus op zeer korte termijn uw kant op.

Ik zal toch nu vast een aantal van de vragen meenemen. Gevraagd is of er toch géén registratie nodig is voor de apk-plicht. Wordt het niet allemaal te ingewikkeld? Je moet alles ook kunnen handhaven en een apk-plicht zonder registratie is gewoon niet handhaafbaar. De politie kan niet door middel van staandehoudingen op basis van het voertuig zelf achterhalen wat de maximumconstructiesnelheid is en kan dus ook niet achterhalen of het voertuig apk-plichtig is. Dus zonder registratie zou de apk-plicht voor tractoren erg makkelijk ontdoken kunnen worden. Het is ook gewoon zeker dat de Europese Commissie daar geen genoegen mee gaat nemen. Dus de kans op een tweede infractieprocedure vanwege het niet correct uitvoeren van de Europese verplichting zou dan ook te verwachten zijn.

U hebt ook nog gevraagd of ik kan kijken naar de fysieke scheiding tussen landbouwvoertuigen en fietsers. Ik ondersteun overheden bij het in kaart brengen van alle risico's op het wegennet, zodat we daarbij ook de goede afwegingen kunnen maken. Dan zullen we ook rekening houden met tractoren die na de wetwijziging sneller zullen mogen gaan rijden. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat de verkeersveiligheid hiermee verbetert. U had het over de helmplicht in de rest van Europa. Nergens in Europa rijden nog tractoren zonder kenteken rond; dat geef ik u dan ook maar even mee. Bij registratie wordt dan ook bezien of tractoren sneller mogen rijden dan 25 km/u. Die kentekening is dus ook erg belangrijk voor de handhaving, zeker als het straks ook gaat om snelheidshandhaving.

De heer Von Martels vroeg: kan het niet goedkoper? We hebben er juist naar gestreefd om het zo eenvoudig en goedkoop mogelijk uit te voeren. U gaf ook aan dat het heel fijn is dat nu eigenlijk alle relevante partijen achter dit compromis kunnen staan. Daar ben ik ook erg blij mee. De afspraak met alle partijen in de branche is dat het kostendekkend moet zijn, maar ook zeker niet meer dan dat. Ik ben van plan om in het wetsvoorstel op te nemen dat de motorrijtuigenbelasting en provinciale opcenten expliciet worden uitgesloten. Op dat punt kan ik u dus geruststellen.

De heer Van Aalst heeft nog gevraagd naar de aantallen. Dat is de laatste vraag; dan hebt u misschien alle antwoorden over de trekkers compleet. De schatting is dat er ongeveer 8.000 apk-plichtig zullen zijn. Dat moet u dan zien in relatie tot een totaal van 270.000 tractoren en 130.000 MMBS'en. Alle tractoren en MMBS'en die op de openbare weg komen, moeten dan op termijn gekentekend worden. De heer Stoffer is nu weg, maar het gaat dus niet om bijvoorbeeld de fruittreintjes, waar hij de vorige keer naar vroeg. Die worden daarvan vrijgesteld. Alle landbouwvoertuigen die specifiek op het eigen terrein blijven, krijgen daar geen last mee. Ik zie het hier niet bij staan, maar ik herinner me dat u ook nog vroeg: houdt dat Europees dan wel stand? Daar zijn we ook van overtuigd, want dat is in Frankrijk bijvoorbeeld ook al heel lang het geval. Dat heeft daar ook gewoon alle Europese juridische toetsen doorstaan.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie van de heer Von Martels en de heer Van Aalst.

De heer Von Martels (CDA):

Volgens mij heb ik nog maar één interruptiemogelijkheid openstaan. Die wil ik even benutten voor een vraag over de trekkerkentekening. We zien dat die in Europa op allerlei manieren wordt uitgevoerd. Het gebeurt in Duitsland anders dan in Frankrijk. Waar neigt het Nederlandse voorstel het meeste naar, naar het Duitse of naar het Franse voorstel? Gaan we het met de Franse slag doen of gaan we het op een andere manier doen?

De voorzitter:

Helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eerlijk gezegd vond ik dat niet het belangrijkste om uit te zoeken, waar wij het meeste bij aansluiten. De uitdrukking dat we het met de Franse slag doen, is in ieder geval niet van toepassing, want dat heeft een soort connotatie van: we flansen maar iets in elkaar. Dat is zeker niet het geval. De heer Von Martels weet als geen ander dat dit

wetgevingstraject een hele lange voorgeschiedenis kent en tot in alle details uitvoerig is bediscussieerd. Maar ik wil als we het wetsvoorstel naar u toe sturen best nog eens kijken waar het nou het meeste op lijkt.

De voorzitter:

Ik zie dat dit tot genoeg is van de heer Von Martels. Ik stel voor dat we ervoor gaan om om 13.45 uur klaar te zijn in verband met het VSO Milieuraad. Aan de andere kant denk ik dat we dat makkelijk moeten halen, zeker omdat de heer Von Martels zelf al opmerkte dat hij door zijn opmerkingen heen was. Als we dat allemaal een beetje in de gaten houden ...

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben er niet van overtuigd dat we dat zo meteen gaan halen. Die getallen van 8.000 ten opzichte van 270.000 ken ik natuurlijk. Dat was nou juist het punt. Wat gaan we nu oplossen? Wat gaan we nu optuigen omdat Europa dat wil? En om gelijk maar aan te sluiten bij de Franse slag waar mijn buurman het net over had: Frankrijk zegt "we doen lekker een apk-plicht voor tractoren" en maakt daar vervolgens gelijk de kanttekening bij: "we geven een vrijstelling af voor tractoren". Wat zijn we dan nog aan het doen met elkaar? Zijn we dan alleen maar aan het voldoen aan Europese regelgeving? Wat lossen we voor probleem op? Ik heb de minister van JenV net ook gevraagd: wat lossen we nu op? Hoeveel verkeersslachtoffers gaan we nu voorkomen? Want de slachtoffers die ik constateer, hebben niks met kentekens of een apk-plicht te maken; die hebben ermee te maken dat we steeds grotere landbouwvoertuigen binnenstedelijk zien, terwijl ze daar eigenlijk niet meer kunnen rijden, omdat de inrichting het gewoon niet toelaat. Als we slachtoffers willen voorkomen, moeten we volgens mij dus inzetten op goede bewegwijzering en op een goede manier omgaan met de vraag hoe dat soort grote landbouwvoertuigen zich binnenstedelijk nog kunnen verplaatsen, in plaats van nu een administratieve apk-plicht en kentekenplicht in te voeren die niet leidt tot verbetering van de verkeersveiligheid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is niet voor niks dat het verder overal in Europa al geregeld is. Dergelijke grote landbouwvoertuigen op de weg laten rijden zonder een kenteken, zodat ze niet te herleiden zijn, maakt de handhaving ongelofelijk ingewikkeld. Dat is één kant van het verhaal. Aan de andere kant is het ook voor de verkeersveiligheid van belang dat dit soort grote voertuigen niet meer dwars door dorpskernen hoeven, maar bijvoorbeeld wel over de provinciale weg mogen. Daar is ook die snelheid bij nodig. Ik denk dus dat het aan twee kanten echt een verbetering zal gaan betekenen voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Nog een korte slotopmerking, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

We hebben dezelfde argumenten, maar waarschijnlijk komen we tot een andere conclusie. Ik zal dan maar het voorbeeld nemen van de N35. De minister zegt: daar doen we zoveel aan; het lijkt me een goed idee dat we daar de snelheid verhogen en de landbouwvoertuigen daar gaan laten rijden. Nee, die rijden al op de parallelweg. Dat probleem zie ik dus niet. Binnenstedelijk gaan we het ook niet oplossen met een snelheidsverhoging. Wij zien helemaal niets in deze totaal kansloze Europese regelgeving.

De voorzitter:

Dat was echt een slotopmerking. Volgens mij heeft de minister daar eigenlijk ook al op gereageerd, dus dan kunnen we door. Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb nog een aantal onderwerpen die wat meer op zichzelf staan. Eerst de "bordenjungle"; dat is ook wel een heel mooi scrabblewoord. Een van de andere sprekers had het er vervolgens over dat we op jacht moeten in de jungle naar al die overbodige borden. Ik denk dat dat bij uitstek een onderwerp is om nou eens met gemeenten te bespreken. Ik heb ook weleens plaatjes toegestuurd gekregen met een wirwar aan borden die vaak uit een grijs verleden stammen en niet op tijd zijn weggehaald. Het is altijd goed om in iedere gemeente nog eens goed te kijken of de borden nog wel een doel dienen en of het niet juist onveiligheid veroorzaakt als het er te veel zijn. Ik zeg dan ook maar even: als wij toe willen naar de nieuwe technologie in de auto, die ook steeds meer de weginfrastructuur moet kunnen lezen, dan is juist die eenduidigheid ontzettend van belang. Een bordenjungle met te veel borden zal het voor de rijtakenondersteunende technologie ook niet makkelijker maken. Dat pleidooi ondersteun ik dus graag. Ik zal dat met de collega-wegbeheerders op de agenda houden.

De heer Stoffer heeft nog gevraagd of we de EHBO-cursus zouden kunnen verplichten bij het rijbewijs. Het is natuurlijk altijd goed als mensen een EHBO-cursus volgen, ongeacht of je nou rijles neemt of niet. We hebben Europese afspraken rondom rijbewijzen. Dat zal de heer Van Aalst wel weer niet bevallen. Daar is dit niet in opgenomen. Wij kunnen daar als Nederland ook niet zomaar extra eisen aan toevoegen.

Over de vuilnisophaaldiensten heb ik het al gehad.

De heer Schonis heeft nog gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot de pilots die we samen met de Mobiliteitsalliantie doen. In het eerste kwartaal zal ik u informeren over de voorstellen daarvoor en de aanpak die we kiezen. Dat is de uitvoering die wij aan uw motie daarover geven. Dat kunt u dus in het eerste kwartaal tegemoetzien.

De heer Stoffer heeft nog gevraagd of de afspraken met de bergingsbedrijven niet sneller kunnen dan 1 april. Dat kan niet, omdat we contracten hebben afgesloten die weer starten per 1 april. Dat geeft overigens ook wel de ruimte om extra wegininspecteurs te werven en op te leiden, zodat die bergers hun werk na 1 april ook snel en veilig kunnen doen.

Ik denk dat ik dan alles heb gehad, voorzitter.

De voorzitter:

Ook dat laatste leidt niet tot een signaal van de heer Stoffer. Ik ga ervan uit dat hij meekijkt op de televisie. De heer Schonis wil een interruptie plaatsen.

De heer Schonis (D66):

Ik heb toch het medicijngebruik nog gemist.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik dacht dat ik dat gehad had bij het CBR, omdat dat natuurlijk ook een onderwerp is dat

het CBR raakt. U had ook specifiek gevraagd naar dat combinatiegebruik. We zijn voortdurend met de Gezondheidsraad in gesprek. Daarbij willen we ook uitdrukkelijk aandacht vragen voor dat combinatiegebruik, zodat we mensen niet onnodig opzadelen met problemen.

De voorzitter:

De heer Schonis is er blij mee. Dan stel ik voor dat we de tweede termijn van de Kamer doen, als daar behoefte aan is. De heer Laçin heeft daar behoefte aan. Ik had zelf één minuut in gedachten, maar toen werd mij toegefluisterd dat anderhalve minuut beter was. Dat hoeft niet? Heeft eigenlijk niemand daar behoefte aan? O, wel. Oké. Laten we dat dan doen. Als we het allemaal binnen de anderhalve minuut houden, dan sta ik één minuut ook toe. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Er is veel gewisseld. Ik dank deze minister, en de andere minister ook. Verkeersveiligheid staat op één voor de VVD. Daar zetten we nu ook echt stappen in met het Strategisch Plan. Ik vind het echt de moeite waard om daarin de diepte in te duiken. Dat geldt ook voor de aanbevelingen van het actieplan dat daaruit voortvloeit. Dan kunnen we direct acties ondernemen. Als ik dan even doorscan wat ik de afgelopen week gedaan heb, dan zie ik heel veel punten die nog concreter kunnen en moeten worden. Ik verheug me er dus op om ons daarvoor te gaan inzetten, samen met de branche, de sector en alle mensen die daarbij betrokken zijn en daar hart voor hebben. Dat voel ik goed.

Ten tweede heb ik wat ideeën over de handhaving van de kilometerstanden, die ik net noemde. Die wil ik graag toetsen. Misschien kan ik daarvoor het beste een motie indienen. Ik wil dus toch een VAO aanvragen. Ik denk dat anderen dat misschien ook wel willen.

Als het gaat over de apk, het trekkerkenteken en dergelijke wachten wij gewoon netjes de voorstellen af. We hebben in de brief van 14 november al heel veel gelezen over wat de kaders zo'n beetje zullen zijn. Dat ligt ook heel erg aan het draagvlak. Als er kosten aan vastzitten, moeten we het inderdaad ook mogelijk maken dat het kostendekkend is, dat het niet te veel gedoe wordt en dat er ook een aantal voordelen tegenover staan, juist voor de agrariër. Daarnaast moeten we de verkeersveiligheid in ogenschouw nemen. Ik wacht dat dus netjes af, en dan gaan we daar met elkaar over spreken. Hetzelfde geldt voor het progressieve boetestelsel en de verzwarende van de strafkast voor recidivisten en een kleine groep mensen die echt zorgt voor grote problemen.

De voorzitter:

Uw slotzin.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Daar moeten we een goede aanpak voor hebben. Dus heel veel komt nog, heel veel hebben we gehad en heel veel wordt vervolgd.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de minister hartelijk danken voor de beantwoording van de vele vragen die gesteld zijn. Het waren vaak hele heldere antwoorden. U kunt zich voorstellen dat ik nog niet ben uitgesproken over het onderwerp van de snorfietser en de helmplicht. Ik had dus ook zeker een VAO aangevraagd, maar dat is al gedaan door mijn collega Dijkstra. Het is prima dat dat gebeurd is.

Tijdens mijn eerste inbreng heb ik een aantal onderwerpen niet onder de aandacht kunnen brengen. Gezien de beperkte tijd wil ik nu in ieder geval één punt nog even benoemen. Dat gaat over de vergevingsgezinde maatregelen. Wil je de veiligheid echt bevorderen, dan zul je toch in moeten steken op infrastructurele maatregelen. Kijk bijvoorbeeld naar vangrails in Nederland. Als ik op de snelweg rijd, dan zie ik hele trajecten met prima vangrails langs de weg en dan weer hele trajecten waar die er niet zijn. Wat is nou het beleid daarachter? Je zou eigenlijk moeten kunnen verwachten dat alle snelwegen in Nederland voorzien zijn van vangrails. Daar is niet altijd sprake van. Ribbelmarkering is ook zo'n onderwerp waarvan je denkt: wanneer wordt het nou wel toegepast en wanneer niet? We weten dat veel mensen gewoon overvallen worden door slaap en dat daardoor behoorlijke ongelukken ontstaan. Ik ben ook blij dat de Stint in januari weer besproken wordt.

Dat is het wel zo'n beetje, denk ik, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Keurig, dank. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

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

Voorzitter, ik ga het kort houden. Ik ben met een aantal dingen blij en met een aantal dingen niet blij. Ik hoop de minister de komende weken nog te gaan overtuigen. Dat hebben we op andere dossiers ook een aantal keren gezien, dus hopelijk draait ze nog bij. Daar zie ik dan maar naar uit. Vooral over die apk-plicht en de Stint komen we nog volop met elkaar in gesprek. Daar wil ik het eigenlijk bij laten, voorzitter. Ik zie uit naar het VAO.

De **voorzitter**:

Dank. Ik geef het woord aan mevrouw Van Brenk.

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

Voorzitter. De minister heeft oog voor kwetsbare groepen in het verkeer. Dat vind ik plezierig. Ze voelt niets voor een apart rapport, maar ik zou toch willen bepleiten om te kijken of het mogelijk is om de specifieke groepen, met name de kwetsbare groepen, zoals ouderen en mensen met een beperking, binnen het rapport of binnen het actieplan te bundelen, zodat je alle actiepunten voor deze specifieke groepen makkelijk kan vinden. Kan dat een van de maatregelen zijn die de minister wil toezeggen? En wij slaken toch een noodkreet voor de noodknop; zo zal ik het dan maar noemen. Er zijn 250.000 scootmobielen. De dringende aanbeveling van de SWOV is: zorg nou dat daar zo snel mogelijk een noodknop op komt. Onze vraag is dus: wanneer kunnen we verwachten dat al die scootmobielen een noodknop krijgen?

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Ik moest net plotseling even weg en ik begreep dat ik een aantal antwoorden heb gemist en dat de minister heel veel antwoorden op mijn vragen heeft gegeven toen ik weggelopen was. Dank daarvoor. Ik zal daar verder niet op ingaan, want ik weet natuurlijk niet precies wat die laatste antwoorden allemaal inhouden. Ik ga ervan uit dat het allemaal heel positief was! Dat kenmerkt mij dan ook, hè.

Voorzitter. Heel kort. Ik denk dat de meest belangrijke vraag die ik heb neergelegd, speelde rond die gelden voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Heel mooi dat de minister aangeeft dat het haar eerste ambitie is om die trend om te buigen en dan verder te gaan richting nul. Ik ben benieuwd naar alle analyses die naar boven komen en daarom is mijn vraag in tweede termijn wanneer de minister ons wat mee kan geven over de gap tussen de mogelijkheden die er op dit moment zijn en de ambitie om op z'n minst die trend naar beneden te buigen. Dat geeft ons ook een beetje beeld over wat we zouden moeten doen, wellicht financieel maar wellicht ook anderszins, om daar ook daadwerkelijk stappen in te zetten. Dus ik ben benieuwd of de minister daarover iets zou kunnen zeggen in tweede termijn.

Ik vond het heel mooi dat ze ook even inging op mijn item: laat provincies en gemeenten ook dingen oppakken en meedoen. Morgen doe ik de aftrap voor onze partijcampagne voor de Staten- en de waterschapsverkiezingen. En voor die Statenverkiezingen zal ik nadrukkelijk dit punt meenemen. Ik hoop dat de collega's dat ook ergens doen, want wie weet komt er dan straks iets heel moois uit de provinciale hoed.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

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

De heer **Schonis** (D66):

Dank, voorzitter. Ik zal het heel kort houden. Ik wens de minister natuurlijk heel veel succes met het behalen van nul ambitie. Dat lijkt een beetje een rare zin, maar in dit geval zal het toch wel een behoorlijke opgave zijn. En we kijken uit naar het vervolg.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Over de Stint gaan we een apart debat voeren, maar ik denk dat er een hoop zorgen en vragen leven, met name over dat gat tussen 2011 en 2018.

Er zijn twee onderwerpen aan bod gekomen. De aandacht voor lopend en fietsend naar school als norm. Ik ben heel blij dat de minister hier echt werk van wil gaan maken met alle belangrijke partijen. Ik hoop op een ambitieus actieplan waarbij het echt autoluw maken van de omgeving van scholen onderdeel wordt van het actieplan. De snelheidsverlagingen. Ook ik zie ernaar uit om te zien hoe dat in die risicoanalyses wordt meegenomen, zowel in de bebouwde omgeving als op de verschillende typen snelwegen. Ook daar zie ik uit naar de verdere uitwerking.

Dank u wel.

Is er al een VAO aangevraagd, voorzitter? Ik zie dat de heer Dijkstra dat al heeft gedaan. Dank!

De voorzitter:

Dank. U heeft zelfs nog een halve minuut over. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil toch nogmaals benadrukken dat wij als Kamer de haast achter het TNO-onderzoek eigenlijk zelf teniet hebben gedaan door het vandaag niet te bespreken en door het waarschijnlijk tot januari uit te stellen. Dat vind ik jammer. Veel mensen wachten erop. Dat hadden we vandaag mijns inziens kunnen en moeten doen.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Goed dat het er is, maar ik denk dat er nog heel veel haken en ogen aan zitten. De ambitie is goed. We moeten samen kijken hoe we de middelen ervoor waar nodig beschikbaar gaan stellen.

Op naar nul verkeersdoden. Dat klinkt goed.

Over de helmplicht hebben we het een en ander gewisseld. Ik had inderdaad ook een VAO aangevraagd en wel over het CBR. Ik vind dat daar echt wel wat hardere stappen moeten worden gezet. Dus daar zal ik één of meerdere moties op indienen tijdens het VAO.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister voor de tweede termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn niet zo heel veel vragen blijven liggen.

De heer Dijkstra heeft nog een keer de fraude met de kilometerstanden benadrukt. Daar heeft in eerste termijn collega Grapperhaus over toegezegd dat hij daar informatie over wil toesturen. Ik kan er dus alleen maar naar verwijzen dat hij dat inderdaad zal doen.

De heer Von Martels had het over de vergevingsgezinde maatregelen. Hij had daar in eerste termijn geen tijd meer voor. Hij noemde de vangrails en de ribbelmarkering. Ik denk dat het nu te ver voert om daar en détail over te spreken, maar aangezien hij toch heeft aangegeven het Strategisch Plan Verkeersveiligheid nog een keer en détail te willen bespreken, kan ik me voorstellen dat we er dan wat meer over vertellen, bijvoorbeeld over hoe we daar in de praktijk mee omgaan.

Ik ben het helemaal met u eens, meneer Von Martels, of het nou gaat om vangrails — overigens is dat geen garantie, hè — of over de vergevingsgezinde berm. Ik vind dat zelf ook wel een mooie term. In zo'n berm staan struiken. Nou ja, er zijn allerlei varianten, maar het is goed dat u dit onderwerp agendeert. Niet alleen voor de N-wegen maar in bredere zin is het belangrijk om te kijken hoe je daarmee om kunt gaan en wat het beste werkt. Dat gaan we dus ook zeker in die risicoanalyses een plek geven.

Mevrouw Van Brenk zegt: wilt u toch echt goed inzichtelijk maken wat er gebeurt voor de kwetsbare groepen? Ik proefde in haar pleidooi een beetje de vraag of ik dat wat meer

gebundeld in beeld kan brengen. Ik denk dat we in aanloop naar de volgende bespreking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een poging kunnen wagen om dat wat beter inzichtelijk te maken. We kunnen dan laten zien waar er in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid allemaal haakjes staan die daarop aansluiten.

De noodknop. Wanneer zou dat moeten zijn? Het is een beetje afhankelijk van de datum die u inplant voor de bespreking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, maar ik kan me voorstellen dat ik u dan een terugkoppeling geef over het gesprek met de fabrikant. Dat is het eerstvolgende moment dat ik er weer iets over kan zeggen. Ik moet zeggen: de fabrikanten van scootmobielen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk vraagt naar het tijdstip.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De afspraken met die fabrikanten worden nog gemaakt en ik kan dat dus niet helemaal overzien. Ik zal u de volgende keer in ieder geval kunnen melden wanneer die afspraken zijn. Ik hoop dat ze dan ook al geweest zijn. Naast mij wordt gezegd dat de eerste afspraak voor januari is gemaakt, maar afhankelijk van wanneer u het plant, kan ik u daarover meer vertellen bij een volgende bespreking.

De heer Stoffer. Het is een heel goed initiatief om bij de start van de statencampagne ook even aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. En ik zou uw aanbeveling aan de collega's om hier in alle partijen aandacht voor te vragen, graag willen ondersteunen.

Mevrouw Kröger bevestigt nog een keer het belang van het autoluw maken van de omgeving van scholen in het actieplan. Ik heb toegezegd dat ik daarmee aan de slag ga. Hetzelfde geldt voor wat een snelheidsverlaging en risicoanalyses kunnen doen.

De heer Laçin kondigt moties aan over het CBR en die wacht ik af.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Ik heb in ieder geval de woorden "vergevingsgezinde berm" geleerd. Dat is misschien naast "verkeersbordenjungle" een belangrijke takeaway.

Ik wil de leden serieus danken voor hun inbreng en ik wil de bewindspersonen van IenW en JenV — de minister was hier eerder — ook danken voor hun inbreng.

Ik wil nu eerst de toezeggingen benoemen.

- De minister van IenW gaat in gesprek met OCW en Veilig Verkeer Nederland en de PO-Raad over mobiliteit rondom scholen. Hierbij geldt als uitgangspunt dat kinderen zo veel mogelijk lopend naar school gaan ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Of fietsend.

De voorzitter:

... of fietsend, omdat ze daarvan kunnen leren over de verkeersveiligheid. Het programma Gezonde School kan hierbij een rol krijgen. De minister informeert de Kamer hierover voor het volgende AO Verkeersveiligheid.

- De minister van IenW gaat begin 2019 een brief sturen met een tijdlijn over eventuele mogelijkheden tot het toetsen van effecten op verkeersveiligheid van een helmplicht voor snorfietzers en e-bikes en het eventueel wettelijk verankeren daarvan.
- De minister van Justitie en Veiligheid stuurt informatie naar de Kamer over overtredingen van autodealers, bijvoorbeeld het sjoemelen met kilometertellers.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, mag ik nog even terug naar het vorige punt? U zei bij die helmplicht iets over een tijdlijn. Dat wekt de suggestie van een ongelooflijke precisie, net alsof ik data kan gaan noemen. Ik wil graag de toezegging gestand doen dat ik inzicht geef in het proces, maar om daar ook al data aan te verbinden die een beetje aan een tijdlijn vasthangen ... Dat kan ik niet helemaal waarmaken. Dus graag het proces en de stappen daarin. Dan kunt u daar een globale inschatting van maken, zonder dat ik daar een exact aantal maanden aan kan verbinden.

De voorzitter:

Mij is dat helder. Mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter, u suggereerde dat u klaar was. Maar ik heb in ieder geval de toezegging van de minister gehad dat zij met de VNG in gesprek gaat over de seniorvriendelijke weg en de problematiek rond de voetgangers die vallen. Dus dat moet in ieder geval genoteerd zijn. En net nog, heel recent, deed de minister een toezegging over de noodknop en de fabrikanten van scootmobielen.

De voorzitter:

Mij wordt ingefluisterd dat de eerste schriftelijk terugkomt. De tweede heeft u volgens mij mooi samengevat, maar voor de zekerheid en om een verschil van inzicht te voorkomen zal ik die toezegging ook oplezen.

- De minister treedt met de fabrikanten van scootmobielen in overleg over het aanbrengen van een noodknop. Daarover hoort de Kamer meer voor het AO Verkeersveiligheid.

Er is meerdere malen een VAO aangevraagd en ik zou willen voorstellen dat we dat zo snel mogelijk na het kerstreces in de boeken zetten.

Dan rest mij niets anders dan de vergadering te sluiten.

Sluiting 13.09 uur.

