
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 juni 2019 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. 27 december 2018 inzake evaluatie dodelijk ongeval met spookrijder op A73 (29296, nr. 35);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2019 inzake bediening sluizen en bruggen Afsluitdijk (35000-A, nr. 83);**
- **de brief van de minister van Justitie en Veiligheid d.d. 20 december 2018 inzake evaluatie eerste pilotjaar Alcoholmeter (27565, nr. 173);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 februari 2019 inzake signaalrapportage Tachograaffraude (35000-XII, nr. 72);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 maart 2019 inzake voortgang levering werkplaatskaarten Kiwa (35000-XII, nr. 76);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 februari 2019 inzake het verbeteren van de effectiviteit van terugroepacties voor onder andere vervuilende auto's (31209, nr. 221);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2019 inzake planning ontwerpbesluit helmplicht snorfiets (29398, nr. 671);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2019 inzake niet verzonden brieven CBR (29398, nr. 675);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2019 inzake oplossing vertraagde levering werkplaatskaarten slimme tachograaf (35000-XII, nr. 77);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 februari 2019 inzake ontwerp-Besluit tot wijziging van het RVV 1990 en de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften in verband met uitbreiding verbod vasthouden mobiele telefoon in het verkeer (29398, nr. 670);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 april 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over het ontwerp-Besluit tot wijziging van het RVV 1990 en de bijlage, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften in verband met uitbreiding verbod vasthouden mobiele telefoon in het verkeer (29398, nr. 679);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2019 inzake stand van zaken levering tachograafkaarten (35000-XII, nr. 78);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2019 inzake ontwerpregeling houdende wijziging van de Regeling verkeersregelaars 2009 en de Regeling taken Centraal Bureau**

-
- Rijvaardigheidsbewijzen in verband met de eisen aan beroepsverkeersregelaars en transportbegeleiders (29398, nr. 703);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2019 inzake ontwerp-Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland (29398, nr. 704);**
 - **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2019 inzake informatie over diverse onderwerpen voor het AO verkeersveiligheid van 13 juni 2019 (2019Z11507).**

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: Schonis
Griffier: Rijkers

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

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

Aanvang 13.08 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom bij de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag staat op de agenda het onderwerp verkeersveiligheid. Hartelijk welkom aan minister Van Nieuwenhuizen en minister Grapperhaus, die zo meteen de vragen gaan beantwoorden. Hartelijk welkom aan de mensen in de zaal en de mensen die dit thuis via de livestream volgen. Ook hartelijk welkom aan alle Kamerleden. Ik zal ze even aan u voorstellen: de heer Remco Dijkstra van de VVD, de heer Drost van de ChristenUnie, de heer Stoffer van de SGP, mevrouw Kröger van GroenLinks, mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de heer Von Martels van het CDA, de heer Laçin van de SP en de heer Van Aalst van de PVV.

Vandaag heeft iedereen vijf minuten spreektijd in de eerste termijn. Het voorstel is om iedereen twee interrupties in tweeën te geven, dus in totaal vier interrupties. Ik geef als eerste het woord aan de heer Dijkstra voor zijn inbreng.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. We willen allemaal op de snelste en veiligste manier het verkeer in en daarvan gebruikmaken, maar helaas gebeuren er nog te veel en te vaak ongelukken. Ieder verkeersslachtoffer is er eentje te veel. In 2018 waren er bijna 11%

meer verkeersdoden dan het jaar ervoor. Dat baart ons zorgen, want de maatschappelijke impact is natuurlijk enorm. Dat kan zijn door alcoholmisbruik, drugsmisbruik, afleiding in het verkeer, gevaarlijk of asociaal weggedrag of gewoon pech hebben, bijvoorbeeld doordat je met je e-bike tegen een stoerprand aanfietst en daar letsel aan overhoudt. De VVD wil het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk terugdringen. Dan zie ik oplossingen in preventie via voorlichting, handhaving via een serieuze pakkans en ook in sanctionering om gewoon een norm te stellen — sommige dingen kunnen gewoon niet — en te zorgen dat verkeersshuffers het wel laten. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de uitvoeringsagenda zullen we dan ook nauwgezet volgen. Ik wil een behoorlijk aantal punten aanstippen.

Allereerst de Stint. Ik ben blij met het toelatingskader, maar hoe zit het nou precies? Ik lees in de media dat de eigenaar van de fabriek een soort keuring heeft aangevraagd. Heeft dat echt plaatsgevonden? Hij wekt de illusie dat hij er voor het eind van de zomer heel veel op de weg kan hebben, maar is dit voertuig daadwerkelijk aangeboden aan het RDW? We moeten geen verwachtingen wekken die niet kunnen worden waargemaakt.

Van de minister van Justitie en Veiligheid wil ik graag weten waarom het project alcoholmeter niet is gelopen zoals gepland. Welke stappen kunnen er gezet worden om te zorgen dat de alcoholmeter in Nederland wel door de reclassering kan worden ingezet als een manier van handhaving en preventie? Dat kan de verkeersveiligheid namelijk ten goede komen.

Tijdens het vorige algemeen overleg heb ik de minister ook gevraagd naar een actieplan voor kilometertellerfraude. Ik heb een uitgebreide brief ontvangen, waarvoor dank, maar hoe pakken we dit nu voortvarend op en hoe zetten we het om in concrete acties? De brief is wel heel lang, maar echte acties haal ik er nog onvoldoende uit.

De VVD wil graag dat het voor vrijwilligers mogelijk wordt om als motorrijders wielervoerders te begeleiden. "Motards" noemen we die motorrijders. Nu worden er voerders afgelast omdat de politie het begeleiden vanwege bezuinigingen niet meer mag aanbieden. Ik heb hierover eerder al vragen gesteld. Ik zou het zonde vinden als belangrijke wielervoerders verdwijnen in Nederland. Hoe denkt de minister erover om dit soort mensen, natuurlijk met een adequate opleiding, te kunnen inzetten? Ik denk dat er best mogelijkheden zijn om bepaalde wet- en regelgeving daarop aan te passen of in ieder geval om dit mogelijk te maken, mits ze natuurlijk gekwalificeerd zijn.

Als we het toch hebben over motorrijders: ik vind dat ze een serieuze plek op de rijbaan verdienen. Potentieel gevaarlijk wegmeubilair — we hebben het een keer over cable barriers gehad — moet gewoon het land uit. Ik wil ook de successen noemen van de voortgezette rijopleiding voor motorrijders. Ik overweeg het zelf ook te gaan doen, kan ik u verklappen. De minister is ook fervent motorrijder, of ze zit weleens achterop. Deelt ze die ervaringen? Hoe denken we over motorrijden in Nederland? Dit moet geen weggestopt onderwerp van het verkeer zijn. Het is natuurlijk gevaarlijk, maar met bewustmaking kunnen we een eind komen.

Ik kom op de apk-keuringen in het buitenland. Ik vind het prima dat dat gaat gebeuren en dat dat kan. De wet zien we graag tegemoet.

Een helmplicht voor snorfietzen keuren we als VVD af; daar ben ik eerder al duidelijk over geweest. Snorfietzen op de rijbaan zoals in Amsterdam lijkt niet echt een daverend

succes. Rijmt dit nog wel met de gronden waarop we dit in december 2017 hebben toegestaan? Ik wil niet dat we overal verplicht 30 km/u gaan rijden in alle steden of dat dat de standaard wordt. Zijn er meer of minder ernstige ongelukken? Fatsoenlijke snorfietzers die hun snorfiets niet hebben opgevoerd, worden nu opgejaagd door auto's of vrachtwagens achter hen. Dat is ook niet goed. Daar worden mensen bang van en dat leidt tot slachtoffers. Vindt er geen verschuiving plaats naar bromfietzers? Er wordt al gesproken over upgraden. We hebben gezien dat onder bromfietzers veel meer slachtoffers vallen en dat de ongevallen ernstiger zijn, ondanks dat ze een helm hebben. Bovendien is het aantal bromfietzers de helft minder dan het aantal snorfietzers.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Aalst op dit onderwerp.

De heer Van Aalst (PVV):

Een typisch gevalletje van hoogmoed komt voor de val. Ik kan me herinneren dat de PVV als enige ertegen heeft gestemd om die AMvB in die vreselijke republiek Amsterdam mogelijk te maken. We hebben juist voor dit soort problemen gewaarschuwd. Nu breekt de pleuris uit in Amsterdam. Scootertjes worden gesneden, oude omaatjes worden eraf gereden en nu komt de VVD huilen, zo van "goh, was dit nou zo'n goed idee?" Als u 's morgens in de spiegel kijkt, denkt u dan: goh dat had meneer Dijkstra beter niet kunnen doen?

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, als u 's ochtends in de spiegel kijkt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wat ik wil weten, is of dit de verkeersveiligheid ten goede komt. We hebben hiervoor toestemming gegeven in de vorm van een experiment, met zware eisen ten aanzien van waar je dat doet en hoe je dat doet. Amsterdam wilde dat graag en die mogelijk hebben we ze geboden. Maar als dit niet werkt, als dit de verkeersveiligheid niet ten goede komt, wil ik weten of we dit terugdraaien en wanneer. Dat wil ik serieus bekijken.

De heer Van Aalst (PVV):

Er komt pas over twee jaar een evaluatie. We zien dat andere gemeentes in de startblokken zijn. Misschien heeft dat te maken met de huidige samenstelling van de gemeenteraden; waarschijnlijk is er iets te veel GroenLinks aanwezig. Ik zie alleen maar meer uitrol. Ik kan me niet voorstellen dat we niet nú aan de noodrem moeten trekken en het stoppen, want we hebben geen probleem opgelost. We hebben alleen het probleem van het fietspad verplaatst naar de rijbaan. We hebben een extra situatie gecreëerd die de verkeersveiligheid alleen maar in het geding brengt. Die bakfiets op het fietspad zorgt nog steeds voor ellende. We hebben dus niets opgelost, meneer Dijkstra. We hebben alleen maar ellende veroorzaakt. Het gaat ten koste van die geweldige verkeersveiligheidscijfers die we willen bereiken: nul verkeersdoden en minder ongevallen. Volgens mij is het geen experiment maar is het gewoon vastgesteld en gaan we over twee jaar evalueren. Volgens mij moet de VVD ons als PVV steunen en had u dat toen al moeten doen. We moeten nu stoppen met die ellende en Amsterdam even duidelijk maken dat we dit niet langer accepteren.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil weten wanneer die evaluatie plaatsvindt. Het moet echt een gedegen evaluatie zijn. Ik zie — die angst had ik en die heb ik destijds ook uitgesproken — dat Amsterdam

het redelijk generiek doet, hoewel ze het zouden doen onder strenge voorwaarden. Fietspaden blijven leeg waar ze prima hadden kunnen rijden en snorfietsen worden gedwongen op de weg te rijden, waar mensen problemen mee hebben. De hele categorie snorfietsen verdwijnt in Amsterdam in feite. Net als u zie ik dat andere steden dit grif overnemen. Ik vraag me af of dat wel de bedoeling is, want daar hoort een gedegen onderbouwing aan ten grondslag te liggen. Als die er niet is, zeker bij andere steden, moet je dit niet doen. Ik hoop u daar aan mijn zijde te vinden, maar ik vind wel dat we dit moeten evalueren, en verkeersveiligheid staat daarbij gewoon voorop.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoeg. O nee, mevrouw Kröger heeft nog een vraag over dit onderwerp.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Net als gisteren lijkt het wel alsof GroenLinks in haar eentje alle grote steden in Nederland bestuurt, maar goed. Daar zitten toch ook een heleboel andere partijen aan tafel en daar komen mooie plannen uit voort. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is als volgt. Als verkeersveiligheid nou op één staat — dat hoor ik de VVD heel vaak zeggen en dat hoor ik de minister ook zeggen — hoe kijkt hij dan naar de oproep van de RAI Vereniging om 30 km/u de norm te laten zijn in de bebouwde kom? 29% van de ongevallen met dodelijke verkeersslachtoffers vindt plaats op 50 km/u-wegen binnen de bebouwde kom. Daar kunnen we iets aan doen. Als het op één staat, dan moeten we daar toch ook wat aan doen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De vraag die ik hieruit distilleer is: wat vindt u van 30 km/u overal in de stad? Ik denk dat dit generiek voor Nederland een slecht plan is. Natuurlijk gaan gemeentes zelf over de vraag hoe ze hun stad inrichten, maar als we overal 30 binnen de bebouwde kom gaan propageren, betekent dat dat mensen die door willen gaan, niet door kunnen gaan. Het komt de veiligheid ook niet ten goede als je daardoor excessen krijgt. Je moet heel erg kijken naar maatwerk. Generiek voor heel Nederland 30 km/u in de bebouwde kom lijkt mij een slecht plan.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger nog op dit punt?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Welllicht heeft de heer Dijkstra het voorstel van de RAI, toch een organisatie die de VVD hoog in het vaandel heeft staan, dan niet goed bekeken. De norm is 30 km/u. Er is altijd maatwerk nodig als afwijking de verkeersveiligheid ten goede komt. Hun voorstel is juist: maak 30 km/u de norm, want dat moet je doen als je verkeersveiligheid echt op één hebt staan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Je moet altijd zoeken naar een balans tussen doorstroom, verkeersveiligheid en andere belangen. Ik vind de plannen van de RAI om het generiek te doen niet goed. Ik wil dat ook niet als norm hebben. 50 is de norm, al jaren. Ik kan me goed voorstellen dat je in bepaalde gebieden in een stad die kwetsbaar zijn, bijvoorbeeld bij scholen, 30 kilometerzones maakt. Maar niet overal, en zeker niet op doorgaande wegen. Dat is gewoon een slecht plan.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, u vervolgt uw betoog.

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

De minister heeft geld uitgetrokken om samen met de provincies de verkeersveiligheid te verbeteren. Mevrouw Kröger noemde de cijfers in de gemeentes, maar provinciaal vallen de meeste slachtoffers. Ik geloof dat in gemeentes en provinciaal samen iets van 82% van de slachtoffers valt. Ik wil weten hoe het staat met de uitvoering van die 50 miljoen waar ook een stuk cofinanciering in zat. Welke afspraken zijn er met gemeentes gemaakt om de verkeersveiligheid daadwerkelijk te verbeteren? Waar doen we wat?

Ten slotte. De VVD is voorstander van het appverbod naar fietsers, want afleiding in het verkeer speelt in 90% van de gevallen een rol bij een ernstig ongeluk. Die mobiele telefoon lijkt toch daarbij toch wel de dader te zijn. Ik heb vragen gesteld over de handhaving. Wat kunnen de ministers daarover zeggen? Het gaat per 1 juli in. Tegen mijn dochter zeg ik "doe dat ding in je zak en gebruik 'm niet", maar als ze het wel doet, moet ze ook een boete kunnen verwachten. Komt-ie ook daadwerkelijk? Wordt er ook een boete uitgedeeld?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Ik ben benieuwd hoe blij u bent als uw dochter met een boete thuiskomt. Meneer Drost, uw inbreng.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Het aantal verkeersdoden en -gewonden is de laatste jaren toegenomen, onder meer onder kwetsbare deelnemers zoals voetgangers en fietsers. Het aantal dodelijke slachtoffers op de fiets is sinds 2013 alleen maar gestegen, van 184 naar 228. Dit kabinet heeft uitgesproken zich er actief voor in te zetten om het aantal slachtoffers omlaag te brengen. In dat kader wil de ChristenUnie aandacht vragen voor een negatief bijeffect van de mobiliteitstransitie. Het gevolg van deze transitie is dat er in absolute zin steeds meer fietsers op de weg komen, oftewel meer kwetsbare verkeersdeelnemers. Daardoor wordt de opgave om vooruitgang te boeken in verkeersveiligheid alleen maar groter en raakt de mooie doelstelling van nul verkeersdoden in 2040 alleen maar verder uit beeld. Hoe verhoudt de steeds grotere hoeveelheid kwetsbare verkeersdeelnemers zich tot de hoge doelen als het gaat om verkeersveiligheid? Hoe wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat dat bij elkaar brengen? Hoe staat de minister tegenover investeringen in veilige fietsinfrastructuur zoals gescheiden fietspaden, ongelijkvloerse kruisingen en fietstunnels? Op dit moment zijn er geen wettelijke normen voor fietspaden. Is de groeiende hoeveelheid fietsers en de toename van het aantal elektrische fietsen en voertuigen niet een aanleiding om dit verder te onderzoeken?

In dit kader heeft de ChristenUnie ook een aantal vragen voor de minister van Justitie en Veiligheid. Per 1 juli gaat het appverbod voor alle voertuigen in, ook voor fietsers. Maar er is nog weinig communicatie zichtbaar. Hoe gaat u dat aanpakken? Heeft de minister wel voldoende capaciteit om te handhaven? Onderzoek van SWOV laat een zorgwekkende trend zien als het gaat om handhaving. Kan de minister bevestigen dat het aantal staandhoudingen — daar gaat het in het algemeen dan over — is afgenomen? Zo ja, hoe gaat de minister er dan voor zorgen dat naast dit nieuwe verbod voldoende controlemaatregelen worden genomen om de veiligheid op de weg te

waarborgen, ook als het gaat om bijvoorbeeld alcohol? Welke maatregelen heeft de minister op het oog? Kan de minister over de alcoholmeter al een terugkoppeling geven over het pilotjaar 2018?

De ChristenUnie is blij te lezen dat dit kabinet serieus werk maakt van de aanpak van verkeersslachtoffers. De minister heeft 50 miljoen extra vrijgemaakt om het aantal verkeersdoden op N-wegen te verminderen. Voor de N59 zijn bijvoorbeeld concrete maatregelen ter verbetering aangekondigd. Wat is de stand van zaken bij de N-wegen? Welke maatregelen zijn inmiddels toegepast?

Het veilig maken van N-wegen mag niet leiden tot de kap van eeuwenoude bomen langs deze wegen. Hierover is in september de motie-Van der Graaf c.s. — de namen van Sienot en Kröger stonden erbij — aangenomen. De motie roept op om grootschalige kap zo mogelijk te voorkomen. Dit is in het belang van het behoud van het landschap, de natuur en de luchtkwaliteit. De provincie Gelderland bijvoorbeeld is echter nog steeds bezig met het realiseren van 4,5 meter obstakelvrije zones, waardoor alle eiken langs de N-wegen dreigen te verdwijnen. De onderbouwing die de provincie hiervoor aanvoert, is verkeersveiligheid. Op welke onderzoeken is deze onderbouwing gebaseerd? Zijn er data beschikbaar die onderbouwen dat een afstand van 4,5 meter daadwerkelijk het aantal slachtoffers omlaag brengt? Kunnen deze bomen in het uiterste geval niet worden afgeschermd door andere maatregelen zoals een geleiderails? Wij roepen de minister op om volgens de motie nog eens bij de provincie te benadrukken dat het kappen van bomen een uiterste middel moet zijn.

Ik heb nog een paar opmerkingen over het CBR. De ChristenUnie heeft vele verontrustende mails en brieven ontvangen van burgers die al maanden wachten op verlenging van hun rijbewijs. Ook schrijven zij over de hoge kosten die met die verlengingen gepaard gaan; voor dokters, psychologen rijtests et cetera. Daarnaast geven ze aan dat het CBR vrijwel niet bereikbaar is. In de Kamer is dit probleem al vaak aangekaart. Er zijn ook al verschillende moties aangenomen om bij te dragen aan een oplossing. De minister schrijft dat mede met het oog op verkeersveiligheid deze moties niet kunnen worden uitgevoerd.

De voorzitter:

Meneer Drost, ik wil u erop wijzen dat volgende week woensdag het debat over het CBR zal plaatsvinden. Het is natuurlijk aan de minister om te bepalen of ze de vragen die u nu stelt zal beantwoorden, maar het debat daarover vindt volgende week plaats.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Akkoord, dan neem ik die vragen daar mee naartoe. Dank daarvoor.

De voorzitter:

Prima. U vervolgt uw betoog.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dan is mijn betoog ook klaar.

De voorzitter:

Dat kan zo gebeuren. Dank u wel. Ik zie dat de heer Stoffer aan de beurt is. Ik geef hem graag de gelegenheid om zijn inbreng te leveren.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dat scheelt, want dan gaat er ook een stukje van mijn inbreng af; we gaan steeds sneller. En we weten gelijk dat er volgende week een debat is.

Nu verkeersveiligheid. In 2018 is het aantal verkeersdoden niet met 11% gedaald maar gestegen. Ik heb al eerder aangegeven dat wij daarvan geschrokken zijn. Wij vinden wat dat betreft dat alle hens aan dek moet. Ik schat in dat we dat hier aan tafel, aan welke kant we ook zitten, met elkaar eens zijn.

Het eerste punt dat ik bij de kop wil pakken is veilige infra. Het onderzoek van verkeersbureau VIA leert dat in de top tien van meest onveilige trajecten vooral 50 km/u-wegen zitten. Niet alleen snelheid, maar vooral ook de weginrichting speelt een heel belangrijke rol. Gemeenten hebben of besteden onvoldoende geld om dit op te pakken. Naar aanleiding van de motie-Von Martels loopt er een onderzoek naar de BDU-gelden. In het najaar gaat de minister het gesprek aan met medeoverheden over de financiële knelpunten. Ik zou graag willen dat we voorkomen dat we een jaar verliezen, want er is gewoon extra geld nodig, uit welke pot dat straks ook komt. Mijn vraag aan de verkeersminister is of er in ieder geval voor de begrotingsbehandeling een eerste vorm van een investeringsplan zou kunnen liggen.

In die top tien staat maar één rijksweg: de N34 bij Borger-Odoorn. Wat is daar aan de hand? Een beetje in het verlengde van de vragen over de N-wegen die mijn buurman, de heer Drost, stelde: wordt er op dit traject ook gekeken naar fysieke rijbaanscheiding? Of is er wat anders aan de hand?

Dan de noodhulpsystemen. De minister heeft onlangs het ADAS-convenant ondertekend. Noodhulpsystemen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Ik heb begrepen dat in het actieplan staat dat het ministerie gaat kijken naar de mogelijkheden voor financiële stimulering. Maar dat lijkt me toch wat mager. De vraag zou volgens mij niet moeten zijn óf we dit gaan doen maar hóé. Mijn vraag is dan ook of er voor de begrotingsbehandeling een plan voor financiële stimulering komt, ook voor de inbouw in bestaande auto's.

Ik kom op de handhaving. Verkeersovertredingen maken straten en wijken onveilig. Ik hamer opnieuw op het belang van handhaving — door de politie maar ook door gemeentelijke boa's. Het kabinet is op dit moment bezig met een verkenning, maar wanneer komt er meer ruimte voor boa's om boetes uit te delen voor lichte verkeersovertredingen?

De minister van Justitie is positief over de pilot met de alcoholmeter. De pilot loopt nog een jaar door, maar ik mis in de evaluatie aandacht voor het aspect rijden onder invloed. Wil hij dit mee laten nemen in de eindevaluatie? Bij de proef moet de alcoholmeter slechts 75 dagen gedragen worden. Dat staat naar mijn beleving in schril contrast met de 2 jaar die geldt voor een alcoholslot. Zal een alcoholverbod met een alcoholmeter ook voor een langere periode opgelegd worden? Neemt de minister dit mee in de eindevaluatie? Het Trimbos-instituut geeft aan dat bij de behandeling van alcoholverslaafden nauwelijks aandacht wordt besteed aan verkeersdeelname. Mijn vraag aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat is of ze dit wil meenemen in het overleg met haar VWS-collega.

Een ander, heel praktisch punt is de bandenspanning. Die zorgt voor meer grip, een

betere wegligging, minder verbruik en ook minder kans op een klapband. Dat is dus naast het verbruik sowieso heel goed voor de verkeersveiligheid. Maar meer dan de helft van de automobilisten rijdt met een te lage bandenspanning rond. Mijn hele praktische vraag is of hier niet meer aan gedaan kan worden. Pomphouders kunnen, ook langs de snelwegen, gratis lucht aanbieden.

U wees naar mij, voorzitter. Komt er een interruptie van links?

De voorzitter:

Ik dacht dat er een interruptie kwam, meneer Stoffer, maar dat blijkt niet het geval. De heer Dijkstra hapt naar adem, zie ik, op uw punt van lucht.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb nog een paar punten hoor.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat de heer Dijkstra even zijn vraag mag stellen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Gratis lucht is mooi. Bestaat het of niet? Die pomphouders moeten wel een installatie neerzetten en die kost ook geld. Vaak moet je daar 50 cent of een euro voor betalen. Goede bandenspanning en een goede bandenkeuze kan enorm helpen in het kader van het klimaatakkoord. Heeft u voorstellen om het breder toegankelijk te maken, zodat mensen vaker hun bandenspanning controleren? Wie gaat dat regelen?

De heer Stoffer (SGP):

Dat is een goede vraag. Mijn vraag is of de minister daartoe mogelijkheden ziet. Ik zie niet echt concrete ... Je zou kunnen zeggen: laten we de pomphouders allemaal een bepaalde rijksbijdrage geven. Misschien kunnen we pomphouders ook aanspreken op maatschappelijk verantwoord ondernemen, zodat ze zeggen "nou, laten we dat er dan bij doen". Natuurlijk kost het iets, maar het is ook een mooie service die onze maatschappij wellicht een stukje verder helpt. Ik leg 'm dus even hier neer. Ik heb nu geen echt concreet voorstel, zo van "zo gaan we het invullen", maar misschien kom ik daar nog mee in tweede termijn. Als u het heeft, houd ik me aanbevolen.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het klinkt heel simpel en misschien hoort dit ook in een ander debat thuis, maar dit is toch iets van 1 megaton in totaal bij de mobiliteitstafel. Als we dat allemaal met elkaar doen, is dit de snelste winst die je kunt hebben. Maar laten we er samen verder naar kijken.

De heer Stoffer (SGP):

Ik begrijp dat we er beiden positief tegenover staan. Nu ben ik natuurlijk benieuwd wat de minister ervan vindt.

De voorzitter:

Meneer Stoffer, u vervolgt uw betoog.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nog twee puntjes, allereerst reclameschermen. Wij hebben eerder gepleit voor scherpe regels voor ledverlichte reclameschermen langs de weg. Inmiddels is het Europese onderzoek afgerond. Rijkswaterstaat gaat haar richtlijn aanscherpen. Leidt dat ook tot bindende advisering aan gemeenten?

Tot slot de tachograaf. Met het CBR zal ik wachten tot volgende week, dus alleen nog de tachograaf. Al in 2014 is een SGP-motie over verlaging van de prijzen voor tachograafkaarten aangenomen. In het buitenland zijn ze veel goedkoper dan hier. De minister is al een paar jaar bezig met internationaal benchmarkonderzoek en een nieuw tarievenstelsel, maar de prijzen gaan nog steeds omhoog. Nu lijkt het benchmarkonderzoek deze zomer afgerond te worden. Ik zou graag willen dat de minister de toezegging doet dat er voor de begrotingsbehandeling een nieuw tarievenstelsel ligt of dat er ruimte komt om de kaarten ook in het buitenland aan te schaffen.

Daar laat ik het bij, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Prima, dank u wel, meneer Stoffer. Keurig binnen de tijd. Dan wil ik nu het woord geven aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Gisteren presenteerde de Mobiliteitsalliantie een groot plan, dat wordt gesteund door de hele sector, over waar we heen moeten met mobiliteit en infrastructuur. Gisteren was er ook veel aandacht voor één aspect, namelijk het rekeningrijden uit dat plan. Maar de verkeersveiligheid is zeker niet onderbelicht in dat plan. Diezelfde partijen vonden elkaar twee jaar ook al in een groot plan. Ik ben heel benieuwd hoe de minister kijkt naar de aanbevelingen uit het plan van twee jaar geleden en de aanbevelingen van gisteren. Hoe nu verder? Wat zijn de stappen voorwaarts? Want het gaat niet goed met de verkeersveiligheid, zoals we helaas terugzien in de ongevallenstatistiek. Het wordt zelfs slechter. Mijn vraag is dan: wat zijn de concrete stappen die de minister op basis van al die aanbevelingen gaat zetten?

Iets waar ik het specifiek over wil hebben is snelheid. Dank voor de inventarisatie van de verschillende slechtweermaatregelen in Europa. Op onze snelwegen hebben we zoab en matrixborden. Dat hebben we meestal niet op de provinciale wegen, waarop veel ongelukken gebeuren. De minister schrijft dat het aan de inschatting van de individuele chauffeur wordt overgelaten. Wat zijn de mogelijkheden om toch algemene maatregelen te treffen voor risicowegen, zodat snelheidsverlagingen bij slecht weer worden vastgelegd, zoals een aantal van de ons omringende landen heeft gedaan?

Ik kom op de maximumsnelheid. We hebben een rapport van de Rekenkamer over de 130. Eigenlijk zegt de Rekenkamer dat duidelijk is dat 130 niet leidt tot een snellere reistijd maar vaak zelfs tot een langere reistijd vanwege meer files. Ook leidt het tot meer vervuiling, meer herrie, meer brandstofverbruik en meer onveiligheid. Ik zou heel graag een inhoudelijke reactie van de minister willen, dus meer dan een verwijzing naar het ene zinnetje in het regeerakkoord; echt een inhoudelijke reactie op dit stuk van de Rekenkamer. Wil de minister daarbij artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet betrekken waarin is vastgelegd: de doeltreffendheid, de doelmatigheid en de doelstellingen van een regel? Als het enige doel is het waarborgen van de snelheidsbeleving van de

automobilist, dan zijn de nadelen daarvan echt veel te groot.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u heeft een interruptie van de heer Van Aalst, die naar aanleiding van deze beleving een eigen beleving heeft. Ik ben benieuwd wat hij te zeggen heeft.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker, voorzitter. Ik heb een hele korte vraag aan mijn collega van GroenLinks. Hoor ik haar nu ervoor pleiten om de snelheid te verhogen zodat we wel reistijdwinst hebben? Tot welke verhoging zou ze willen overgaan? Waar vinden we elkaar?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vraag dan terug aan de heer Van Aalst of hij de moeite heeft genomen om het rapport van de Rekenkamer te lezen. Dat schetst dat een snelheidsverhoging in een land dat zo dichtbevolkt en zo druk is, niet leidt tot een reistijdwinst. Dan moet je gaan kijken naar het doel van je maatregel, wat de doelmatigheid is en wat de doeltreffendheid. De regering is ertoe verplicht om dat te beargumenteren. Als je niet verder komt dan "de rijbeleving van de automobilist", dan is dat niet goed genoeg als je kijkt naar hoeveel het kost. Want het kost ons als samenleving een hele hoop.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind het jammer, ik had gehoopt dat GroenLinks met een voorstel zou komen over welke snelheid dan wel. Ik had gehoopt op het voorstel om het net als Duitsland te doen, om het maximum eraf te halen, zodat we in elk geval reistijdwinst hebben; waarschijnlijk. Het lijkt me dat we die reistijd hartstikke doeltreffend kunnen maken. Ik hoop dat u nog met een voorstel komt om die snelheid op te krikken. Misschien kunt u een keer met ons meerijden, want ik begreep dat u zelf geen rijbewijs heeft.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, wat is uw beleving daarbij?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Laat het aan de PVV over om ... vul het zelf maar in. Ik ben een moeder van drie kinderen en ik rijd vaak genoeg in een auto. Ik vind verkeersveiligheid ongelofelijk belangrijk. Ik vind het echt niet te bevatten dat we maatregelen waarvan de experts zeggen dat je ze serieus moet overwegen, namelijk het verlagen van de maximumsnelheid, op basis van een intuïtief gevoel, de verkeersbeleving van de automobilist, niet serieus nemen. Dat vind ik niet kloppen. Daarom vraag ik nogmaals om een reactie van de minister op basis van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet.

De voorzitter:

Prima. Dan vervolgt u nu uw betoog.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan de provinciale bomenlanen die dreigen te sneuvelen door de nieuwe normen. De provincies schijnen begrepen te hebben dat het volgens de nieuwe normen nodig is om bermen vrij te hakken. Daar is klaarblijkelijk onduidelijkheid over. De minister ontkent dit namelijk. Maar in de praktijk wordt er gewoon gekapt bij de provinciale wegen. Als dat niet de bedoeling is van de minister, dan moet zij dat ook duidelijk maken aan de provinciale overheden. Als er een veiligheidsprobleem is, is bomenkap wat ons betreft echt de allerallerlaatste maatregel die genomen wordt. De minister knikt. Ook wat haar

betreft is dat het geval. Laten we dat dan ook aan provinciale overheden duidelijk maken, bijvoorbeeld door dit op te nemen in de CROW-richtlijnen. Naar wij begrijpen, is heel vaak snelheidsverlaging als eerste stap een hele goede maatregel om de veiligheid te verhogen. Maar die maatregel wordt lang niet altijd overwogen door lokale overheden.

Van de snelwegen en de provinciale wegen naar de steden of de bebouwde omgeving. De meest kwetsbare verkeersdeelnemers gaan lopend, per step, op de fiets met zijwieltjes of bij papa of mama achterop of na de zomer wellicht weer in een Stint naar school. Dat zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Ik wil heel graag een nieuwe norm stellen en me daarbij aansluiten bij de oproep van de RAI Vereniging. Daarbij spreken we af dat in ieder geval rond scholen de maximumsnelheid gewoon naar 30 km/u gaat. Dat geldt dan niet alleen voor het schoolplein maar ook voor de toegangswegen. Ik heb het eerder gevraagd in een motie en ook de RAI heeft een duidelijke oproep gedaan: de verkeersveiligheid rond scholen moet echt, echt geborgd zijn. Is de minister bereid om samen met de VNG en misschien de CROW of andere specialisten een model te ontwikkelen waarmee we ervoor zorgen dat de maximumsnelheid in de omgeving van scholen en op de toegangswegen 30 km/u wordt?

De voorzitter:

Ik zie een interruptie door de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, met name over het veilig maken van de gebieden waar scholen zijn. Daar kan ik helemaal mee instemmen. Het gaat alleen even over de opmerking die mevrouw Kröger maakte over de toegangswegen naar scholen. Hoever wil mevrouw Kröger daarin gaan?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat we reëel moeten zijn dat het maatwerk betreft. Ik denk alleen dat het belangrijk is dat een rijksoverheid, dat een minister die verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid die norm uitdraagt. De snelheid in de omgeving van scholen waarin kinderen deelnemen aan het verkeer wordt 30 km/u. Er zullen altijd situaties zijn waarin dat in de praktijk niet mogelijk is en waarin maatwerk nodig is. Dat ligt ook op het bordje van gemeentes, dat realiseer ik me. Daarom is het goed om over dit onderwerp afspraken te maken met de VNG en een norm op te leggen. Dat was ook de essentie van de oproep van de RAI.

De heer Von Martels (CDA):

Begrijp ik het goed dat de norm is dat maatwerk noodzakelijk is?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Op dit moment is de norm, zoals de heer Dijkstra terecht zei, 50 km/u in de bebouwde omgeving. Wat ons betreft wordt dat 30 km/u. Als het veilig kan, kan je afwijken en kun je voor 50 km/u kiezen als maatwerk. Die nieuwe norm geldt zeker rond scholen.

De voorzitter:

Prima. Mevrouw Kröger, u vervolgt uw betoog. U heeft nog iets minder dan een minuut. U had het net over de "crow", maar ik denk dat u de C-R-O-W bedoelde en niet de Engelstalige kraai, vermoed ik zomaar.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel voor deze alerte correctie, voorzitter.

Ik noemde net heel kort de Stint. Ik sluit me aan bij de vragen die hierover eerder zijn gesteld. Ik ben benieuwd of de minister een update kan geven. Hoe staat het ervoor met de Stint? Wanneer worden wij als Kamer geïnformeerd over de voortgang rond het convenant dat gesloten zou worden, het bindende convenant?

Ten slotte een onderwerp dat ietwat buiten de verkeersveiligheidsagenda staat maar wel op de agenda van vandaag staat, namelijk de brief over de terugroepacties van sjoemeldiesels. Eigenlijk zijn er qua terugroepacties twee smaken: bij gebreken met ernstige gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu volgen er verplichte terugroepacties en bij verbeteringen voor het comfort en het gebruiksgemak volgt er een vrijwillige service-update. Dat klinkt logisch, maar mijn vraag is waarom we bij sjoemeldiesels, die toch ernstige gevolgen hebben voor de volksgezondheid en het milieu en eigenlijk niks te maken hebben met gebruiksgemak, kiezen voor de variant van een vrijwillige service-update. Ik begrijp dat de minister naar mogelijkheden zoekt om eerder verplicht terug te kunnen roepen. Ik hoop dat ze ten aanzien van de sjoemeldiesels bereid is te kiezen voor de categorie verplicht terugroepen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Prima, want ik kwam op het punt om u verplicht te laten stoppen en dat is nu niet nodig. Dank voor uw bijdrage. Ik geef het woord aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. We hebben nog niet zo lang geleden gesproken over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, met bijbehorend landelijk actieplan voor de komende jaren. Inmiddels is nogmaals gebleken hoe hard dit nodig is, want we hebben de nieuwe cijfers van het CBS ontvangen. Het aantal verkeersdoden is in 2018 met 65 gestegen ten opzichte van 2017. De stijging zit met name bij personenauto's, fietsers en ook — daar schrok ik van — scootmobielen. Daar stijgt het aantal verkeersdoden van 25 naar 44. Graag een reactie van de minister, die ongetwijfeld deze cijfers ook gezien heeft, net als het gegeven dat het aantal oudere slachtoffers met name fietsers betreft en het aantal jongere juist automobilisten.

2019 is het jaar van de risicoanalyse, heeft de minister laten weten. Lokaal en regionaal worden de knelpunten in kaart gebracht en wordt er gekeken welke maatregelen en middelen nodig zijn. Ligt dit op schema, vraag ik de minister.

Inmiddels is er ook een kennisnetwerk opgestart met een budget van 10 miljoen. Dat is prima, want kennisdeling is belangrijk. In het najaar spreekt de minister tijdens een overleg met de VNG, het IPO en de vervoersregio's. Hier komen ook de mogelijke extra middelen aan bod. Kort en goed, kan de minister al een beeld schetsen van de mogelijkheden zij ziet? Ik proef met name bij gemeenten dat men voorziet dat extra ondersteuning nodig is om maatregelen te treffen. Aangezien veel slachtoffers op lokale en regionale wegen vallen, denk ik dat dat noodzakelijk is. 50PLUS snapt dat de minister niet links en rechts kan uitdelen, maar de nood is heel hoog. Gelet op genoemde cijfers lijkt ons dat ook terecht. Want de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn enorm. De economie, de zorgkosten en het welzijn van mensen worden zwaar belast. Investerings zullen zich uitbetalen, getuige de berekening van

het Centraal Planbureau: elke euro geïnvesteerd in verkeersveiligheid levert €3 tot €4 winst op. Maar dan moeten we wel durven. Ik hoor graag de reactie van de minister daarop.

De minister heeft in het vorige overleg toegezegd dat zij in gesprek zou gaan met fabrikanten van scootmobielen naar aanleiding van het onderzoek van de SWOV naar de verkeersveiligheid. Een van de aanbevelingen was om een noodknop te plaatsen. De minister zou daarover spreken met fabrikanten. Dat heb ik ook gezien. Zij zegt in ieder geval dat ze duidelijkheid zal geven over de definitie van "gehandicaptenuvoertuig". Dat klinkt allemaal goed, maar ik lees niets over die noodknop, maar dit was wel een van de aanbevelingen. Als zich een incident voordoet, moeten mensen handelingsperspectief hebben. Ze moeten op een knop kunnen drukken waardoor het apparaat direct stilstaat.

Ook zou de minister in gesprek gaan met de VNG over een seniorvriendelijke en -veilige weginrichting. Daarover hebben wij een motie ingediend. Die is ook aangenomen. Volgens ons is dat voor iedereen goed: voor ouderen, scootmobielgebruikers maar zeker ook voor kinderen. In de brief lees ik dat het Handboek wegontwerp wordt gehanteerd, maar dat stamt wel uit 2013. Ik heb destijds juist aandacht gevraagd voor die seniorvriendelijke weginrichting naar aanleiding van het onderzoeksrapport van TRIDÉE. Dan gaat het niet alleen om de rijbaan, maar juist ook om de fietspaden, voetpaden, stoepranden en dergelijke. Kan de minister aangeven op welke wijze dit opgepakt wordt?

De vorige keer heb ik samen met de collega die naast mij zit, de heer Von Martels, een motie ingediend over de kwaliteit van de fietsverlichting. Die kreeg een negatief advies van de minister, maar iedereen die weleens in het donker heeft gereden, weet hoe slecht zichtbaar fietsers zijn. Wij zouden dus graag nogmaals de vraag willen stellen of de minister mogelijkheden ziet om meer te doen, eisen te stellen of wat dan ook aan de kwaliteit van de fietsverlichting. Wat kunnen we behalve een campagne doen om fietsers beter zichtbaar te laten zijn?

Ik heb nog twee korte puntjes. Kan de minister iets zeggen over het succes van de MONO-campagne? Is het een succes? De minister heeft mij ook toegezegd dat de veiligheid van voetgangers meegenomen zou worden in de NOVI. Kan zij daar iets over zeggen? Is dat daarin adequaat opgenomen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Keurig binnen de tijd. Dan geef ik het woord aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Bij voorbaat weet ik al dat ik het niet ga redden binnen vijf minuten. Een aantal onderwerpen zal ik dan graag naar de tweede termijn meenemen. Het is niet anders.

Het is natuurlijk een belangrijk thema waar we vandaag over spreken. Niet voor niets wordt in het gisteren gepresenteerde Deltaplein 2030 van de Mobiliteitsalliantie het volgende gesteld. "Er is actie nodig om de toenemende mobiliteitsproblematiek het hoofd te bieden." En: "De toegenomen drukte zorgt voor een jaarlijks aanzienlijk stijgend

aantal verkeerslachtoffers, met veel persoonlijk leed en grote maatschappelijke kosten als gevolg." Dat is onacceptabel, stelt ook de Mobiliteitsalliantie. "Aanpassingen in de fysieke infrastructuur, passende wet- en regelgeving en het benutten van bestaande en nieuwe technologie zijn dan basisvoorwaarden." Wij kunnen waardering opbrengen voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, maar vinden het echt niet nodig om op meer onderzoek of een risicoanalyse te wachten. We kennen immers al de nodige bewezen effectieve maatregelen, zoals het weer op orde brengen van de verkeershandhaving. "Je maintiendrai" is al sinds 1815 de wapenspreuk van Nederland, "ik zal handhaven". Laten we dat dan ook doen. Laten we inzetten op het afmaken van de infrastructuur waar we in de jaren negentig zo veel succes mee hebben geboekt: onder andere vrijliggende fietspaden op alle 50 kilometerwegen, goed ingerichte 30 kilometerzones, het obstakelvrij maken van alle fietspaden en ook veilige, vergevingsgezinde berm. Dat is gewoon een voorwaarde om de veiligheid te waarborgen. Voor dit soort maatregelen is een risicoanalyse overbodig. Daarmee kan meteen daadkracht getoond worden.

lets anders: de opgevoerde elektrische fietsen. In april kwam het nieuws naar buiten dat zowel in Duitsland als in België het opvoeren van elektrische fietsen aan de orde van de dag is. In de beantwoording van de CDA-Kamervragen geeft de minister aan dat de politie bevestigt dat ook in Nederland elektrische fietsen worden opgevoerd, dat haar niet bekend is hoe groot het probleem is en dat het illegaal opvoeren van een elektrische fiets verboden, onverstandig en gevaarlijk is. Het heeft het CDA dan ook verbaasd dat ondanks deze antwoorden, de minister aangaf alleen de vinger aan de pols te willen houden. Kan de minister toelichten waarom zij ondanks het feit dat zeer gevaarlijke situaties kunnen ontstaan kiest voor een vinger-aan-de-pols optie? Is de minister het met het CDA eens dat het verstandig zou zijn in kaart te brengen hoe groot het probleem is en wat de oorzaken zijn, zodat beter kan worden beoordeeld of extra maatregelen noodzakelijk zijn?

Ik kom op een andere elektrische fiets: de elektrische bakfiets. Hier hebben we eerder aandacht voor gevraagd, omdat er nauwelijks specifieke veiligheidsregels en toezicht voor gelden, terwijl kinderdagverblijven groepen kinderen hiermee vervoeren. We zijn blij dat de motie daaromtrent is aangenomen, zodat er een onderzoek komt naar de veiligheid van en het toezicht op personenvervoer per elektrisch bakfiets of soortgelijke voertuigen. Zo kan worden gezien of extra veiligheidseisen en toezicht eventueel noodzakelijk zijn. We zijn benieuwd of dat onderzoek inmiddels gestart is, zodat de Kamer hierover, conform de motie, uiterlijk 1 oktober 2019 kan worden geïnformeerd.

Onontkomelijk is natuurlijk de helmplicht; ik stap over naar de snorfiets. In januari heeft de Kamer mijn motie aangenomen om spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarmee het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietsers. De motie is dus aangenomen en de minister heeft aangegeven zo snel mogelijk het ontwerpbesluit toe te sturen en rekening te houden met een redelijke overgangperiode. Wanneer verwacht de minister het ontwerpbesluit naar de Kamer te sturen? Kan de minister aangeven of zij het met het CDA eens is dat een eventuele overgangperiode niet te lang zou moeten duren omdat snorfietsers en verkopers van helmen sinds januari van dit jaar kunnen zien aankomen dat de helmplicht eraan komt?

Ik kom op de dode hoek. Goed dat het ministerie na het indienen van de CDA-motie voorlichtingsmateriaal online beschikbaar heeft gesteld over de dode hoek. In de motie wordt ook verzocht om onderzoek te doen naar de verplichting voor vrachtwagens om voorzieningen te treffen die ongelukken in verband met de dode hoek kunnen

voorkomen. Hoe staat het hiermee? We verwachten dat het toestaan en verplichtstellen van voorzieningen die geluids- en knippersignalen bij het afslaan van vrachtauto's mogelijk maken de verkeersveiligheid kan verbeteren. Ziet de minister dit ook zo?

Voor voorrang voor fietsers op rotondes hebben we tijdens het vorige AO al aandacht gevraagd. Uit onderzoek, ook van de SWOV, blijkt dat als fietsers op de rotonde voorrang hebben, er aanzienlijk meer ongelukken gebeuren dan wanneer fietsers geen voorrang hebben op de rotonde. De minister zei in het vorige overleg dat hier een onderzoek naar zou worden gestart. Hoe staat het daarmee? Daar ben ik benieuwd naar.

Ik kom verder dan ik dacht, voorzitter, want ik heb nog twee vragen. Het CDA hoort graag wat de minister wil doen om de flinke toename van het aantal aanrijdingen van weginspecteurs te verlagen. Het aantal is toegenomen van 10 in 2015 naar 18 in 2018.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de oplossing voor de vertraging van de levering van nieuwe tachograafkaarten? Die vraag is al eerder gesteld.

Over de Stint heb ik de vraag die alle collega's hadden, namelijk: hoe staat het ermee, is het mogelijk dat de Stint na de zomer op de weg komt? Wij hechten sterk aan een duurzame Stint. Sustainability staat bij ons hoog in het vaandel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Von Martels. U was keurig op tijd. Een indrukwekkend aantal voertuigen zijn de revue gepasseerd, volgens mij. Mevrouw Kröger heeft daar toch nog een vraag over.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Eigenlijk in reactie op de vraag die de heer Von Martels mij stelde, heb ik voor hem de vraag hoe hij naar de oproep van de RAI Vereniging kijkt om 30 km/u als norm te hanteren in de bebouwde omgeving, waar de mogelijkheid van maatwerk en afwijking uiteraard bij hoort?

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

Ik ben daar niet voor. Er zijn genoeg gebieden in dorpen en steden waar je rustig harder kunt rijden dan 30 km/u. Ik ben er zeker niet voor om dat als norm te stellen. Dat hebben we eerder al kenbaar gemaakt. Ik snap heel goed dat het voorstel erop gericht is om de veiligheid te verbeteren, maar ik heb niet de indruk dat in die gebieden de meeste ongelukken gebeuren. Het gaat er juist om dat we inderdaad als gemeente, als overheden, kijken naar de gevaren loeren en we daar meer maatwerk verrichten. Dat vind ik veel belangrijker dan het invoeren van een generieke snelheid van 30 km/u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Gegeven het feit dat 29% van de dodelijke ongevallen plaatsvindt op 50 kilometerwegen in de bebouwde kom, is het wel degelijk iets waar het gevaar loert. Is de heer Von Martels dan bereid om met mij de minister te vragen om in ieder geval in de omgeving van scholen 30 km/u als norm voor Nederland te krijgen?

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

Ik heb het in mijn inbreng al naar voren gebracht: we zijn een groot voorstander van vrijliggende fietspaden en 50 kilometerwegen. Laten we daarmee beginnen voordat we

direct gaan tornen aan de snelheid, want dat is niet de oplossing.

De voorzitter:

Prima, hartelijk dank. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin voor zijn bijdrage.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Een halfjaar geleden is dit plan gepresenteerd en in januari hebben we er een uitgebreid debat over gehad. De ambitie om voor nul dodelijke verkeersslachtoffers te gaan in 2050 is een torenhoge maar ook een noodzakelijke ambitie die we als SP van harte steunen.

In het debat van januari hebben wij benadrukt dat ambitieuze doelstellingen alleen waargemaakt kunnen worden in goede samenwerking met lokale overheden en met de nodige financiële middelen. Daar zie ik nog te weinig voortgang. Heel veel plannen en het budget daarvoor blijven te lang hangen in de onderzoeksfase, stelt de VNG. Ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV, stelt dat er snel extra budget vrijgemaakt moet worden om door te kunnen pakken. Kan de minister gehoor geven aan deze oproep van de VNG en de SWOV? Waar ziet de minister mogelijkheden om te versnellen? Want dat is hard nodig. In de afgelopen twee jaar stijgt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers weer en dat moeten we zien te keren. Handhaving is van essentieel belang bij het verhogen van de verkeersveiligheid. Daarvoor heb ik in verschillende debatten al aandacht gevraagd bij de minister van JenV. Klopt het dat verkeershandhaving prioriteit krijgt onder politieagenten? Zo ja, gaat dit dan ten koste van andere belangrijke zaken? En zo ja, welke dan? Hoe reageert de minister van JenV op de vraag van de VNG om gemeentelijke handhavers meer bevoegdheden te geven bij lichte verkeersovertredingen? Veel ongelukken gebeuren op lokale wegen. Dat werd daarnet ook al gezegd. Ziet de minister een grotere rol voor deze gemeentelijke handhavers hierbij? Graag een reactie.

Voorzitter. In het kader van het SPV ga ik door met de LEV's, de lichte elektrische voertuigen, oftewel de elektrische steps, skateboards en andere vormen van nieuw en innovatief vervoer. Deze nieuwe vormen van vervoer kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid en zorgen voor minder uitstoot. De minister heeft onderzoek laten doen naar de regels in verschillende EU-lidstaten, waaruit blijkt dat er grote verschillen zijn. Feit is wel dat bijvoorbeeld de elektrische step gewoon te bestellen is op bol.com en nu steeds vaker te zien is in het dagelijkse verkeer, terwijl daar nog geen wetten en regels voor zijn. Vooral jongeren lopen weg met de elektrische step, maar wij lopen vooral hopeloos achter de feiten aan, want er zijn nog steeds geen wetten en regels. Wat ons betreft moeten we haast gaan maken om dat wel mogelijk te maken en bijvoorbeeld die elektrische step een duidelijke plek in het verkeer te geven. Ook zijn er steden waar pilots met deelsteps aan de orde zijn, zoals Breda en Rotterdam. Hoe staat de minister hiertegenover? De SP wil duurzame innovatie stimuleren en daarom vraag ik de minister om hier voortvarend mee aan de slag te gaan, zowel in Europees verband als hier in Nederland. Kan de minister dat toezeggen en schetsen wanneer de elektrische step bijvoorbeeld geregistreerd kan deelnemen aan het verkeer?

De voorzitter:

Ik zie een vraag van de heer Von Martels over stepjes.

De heer Von Martels (CDA):

Inderdaad, over de elektrische steps. Ik proef dat de SP geen tegenstander is van de

elektrische step maar vindt dat er gewoon regels voor moeten gelden. Ik zou aan mijn collega van de SP willen vragen welke eisen hij zou willen stellen aan elektrische steps, zodat het een veilig vervoersmiddel kan zijn.

De voorzitter:

Meneer Laçin, wat gaan we steppen?

De heer Laçin (SP):

Ik ben zeker voor de elektrische step. Welke veiligheidseisen er moeten gelden? Volgens mij ben ik de verkeerde persoon om die vraag aan te stellen. Er zijn experts voor: TNO doet daar onderzoek naar, evenals de SWOV en de RDW. Ik denk dat we de vraag over de veiligheid vooral bij hen moeten laten, maar het lijkt mij logisch dat de step een goede remweg moet hebben en dat hij een veilige plek op de weg moet krijgen. Want een ander punt betreft niet zozeer de veiligheid van de step zelf, maar bijvoorbeeld de fietspaden die steeds drukker worden. Die step zou daar dan nog bij moeten. Hoe ziet de minister dat met het oog op de veiligheid en de steeds drukker wordende fietspaden? Ik denk niet dat ik de juiste persoon ben om antwoord te geven op de vraag aan welke veiligheidseisen de step moet voldoen.

De heer Von Martels (CDA):

Ik acht de heer Laçin heel deskundig op bepaalde gebieden, dus wie weet denkt hij wel aan leeftijdsgebonden eisen, een maximumsnelheid, helmplicht. Waar denkt de heer Laçin aan?

De heer Laçin (SP):

Ik zal dan toch maar iets concreter proberen te worden. Dat hangt van de snelheid af die zo'n step kan halen. Als die onder een bepaalde grens ligt, dan gelden daar regels voor. We hebben ook de segway, die nu al rijdt. Dus ik denk aan vergelijkbare veiligheidseisen zoals die gelden voor voertuigen die nu al rijden in het verkeer. Ik zou daar niet per se een uitzondering op willen maken. Ik zou de minister ook willen vragen om naar het buitenland te kijken. Daar is naar gekeken. De toelatingseisen zijn enorm verschillend. Welke eisen worden bijvoorbeeld gesteld aan zo'n step zélf maar ook aan de berijders? Ik denk dat dat een goed begin zou zijn.

De voorzitter:

Prima. U vervolgt uw betoog, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dat zal ik doen, voorzitter. Dan nog een aantal andere kleinere punten. Vandaag, precies twee jaar geleden, bood de LBKR, de vereniging van rijsschoolhouders, een petitie aan om de sanctie op de praktijkbegeleiding voor rijinstructeurs te schrappen. Een halfjaar geleden is de gewijzigde Wet rijonderricht motorrijtuigen aangenomen door de Tweede Kamer en de Eerste Kamer, met dit punt als belangrijkste wijziging. Ik wil graag van de minister weten hoe het hiermee staat. Wanneer wordt deze wet van kracht? Hoe staat het met de uitvoering van de vele aangenomen moties? Ik zal ze omwille van de tijd niet allemaal noemen, maar ik heb ze wel genoteerd, voor als dat nodig is.

Dan de tachograaf. De SGP vroeg er ook al aandacht voor. We hebben daar volgens mij met heel wat partijen schriftelijke vragen over gesteld. Hoe kan het nou dat de prijsverschillen zo groot zijn? In Zweden is het €10, in Duitsland €40 en in Nederland

€100. Daar wil ik graag een reactie op. Wat gaat de minister ondernemen om die prijsverschillen te verkleinen, zodat het ook in Nederland goedkoper wordt? Daarnaast lees ik dat vooral nationale wetgeving in de weg staat en dat we alleen maar afspraken met Kroatië hebben. Kan de minister dat uitleggen? Want voor mij is onduidelijk waarom dat is.

Over de Stint zijn al een aantal vragen gesteld. Ik heb erg benieuwd naar de stand van zaken en wanneer die eventueel weer veilig de weg op kan.

Mijn laatste punt gaat over de vaak vergeten groep, de voetgangers. Mevrouw Van Brenk en ik hebben maart vorig jaar een motie ingediend over het Charter for Walking. Die is unaniem door de Kamer aangenomen. De minister heeft aangegeven dat zij in bestuurlijke overleggen aandacht gaat vragen voor de omgeving van voetgangers. Kan de minister daar een update van geven? Welke gemeenten hebben zich inmiddels aangesloten? En welke verbeteringen zien we voor voetgangers en, net zo belangrijk, ook voor mindervaliden? We blijven allemaal altijd lopen, dus daar moet ook aandacht voor blijven.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Ook u bent keurig binnen de tijd gebleven. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen dat de PVV er vandaag niet alleen zit voor de snelheid, maar ook zeker voor de politieke beleving. GroenLinks, luister dus goed vandaag.

Voorzitter. Om maar gelijk met de deur in huis te vallen: wat is er hemelsnaam aan de hand met de prijs van die tachograafkaart? De PVV krijgt van ondernemers te horen dat ze dolgraag willen weten wanneer deze kaarten in Nederland een keer betaalbaar gaan worden. Omdat ze verplicht zijn, zou de minister er al in 2014 zorg voor dragen dat de prijs zou dalen naar het kostprijsniveau. De prijs daalt echter niet, maar stijgt. Het is een enorm irritatiepunt voor hardwerkende ondernemers, die ook nog eens zien dat deze kaarten in het buitenland wel gewoon betaalbaar zijn, zoals net al bij mijn collega voorbijkwam. Wat gaat de minister doen om deze prijsstijging eens hard tegen te gaan? Als de minister dit niet voor elkaar krijgt, is het dan een optie deze kaarten gewoon in het buitenland te laten aankopen?

Voorzitter. Vandaag staat op het programma de ellendige maatregel van het verbannen van snorfietzers naar de rijbaan. Door de snorfietzers te verbannen, zijn er namelijk alleen maar extra problemen gecreëerd. We kunnen onderhand dagelijks op filmpjes zien hoe automobilisten snorfietzers afsnijden, hoe files ontstaan en hoe middelvingers uit frustratie de lucht in gaan. Is het probleem nu opgelost op onze fietspaden? Wij zien het niet. Zou het niet veel verstandiger zijn de fietspaden in Nederland op snelheid in te richten? Ziet de minister hier geen betere oplossing in?

Voorzitter. Hoe staat het ondertussen met de handhaving van deze ondoordachte maatregel? Worden de snorfietzers die zich niet veilig voelen op de grote weg en daarom nog op het fietspad rijden, al opgewacht met spijkermatten en ME-bussen of valt

de handhaving hiervan in dezelfde categorie als de handhaving van het boerkaverbod en gebeurt er dus gewoon niets? We zouden dat graag van de minister vernemen. Om alvast voor te sorteren op het vaak gehoorde antwoord: dit is niet enkel een Amsterdamse aangelegenheid, want nu meerdere gemeenten zich warmlopen om hetzelfde te doen heeft dit een directe impact op onze landelijke verkeersveiligheid. De PVV wil dus graag van de minister weten wat de gevolgen zijn van deze verdere uitrol, ook voor de landelijke verkeersveiligheidscijfers.

Voorzitter. Dan een ander punt over de snorfiets. Wanneer de snorfietzen worden gemaakt en uit de fabriek komen, kunnen ze natuurlijk harder dan de maximaal toegestane 25 km/u. Ze worden speciaal aangepast voor Nederland. Nu je er echter mee op de rijbaan moet rijden, wil je ook met die snelheid mee kunnen rijden. Dat is logisch. Van de week hoorden we een mevrouw uit Amsterdam die aangaf dat dit een probleem oplevert. Het is niet logisch dat de gewone man en vrouw onnodig extra geld kwijt zijn om die switch weer te maken, dus om de snorfietzen weer terug te voeren naar de snelheid die hij had toen hij uit de fabriek kwam. Dat kan oplopen tot honderden euro's. Mevrouw noemde zelfs een bedrag van €600. In verhouding tot het aanschafbedrag van ongeveer €1.500 is dat toch wel exorbitant hoog. Kan de minister haar licht over deze kwestie laten schijnen en ervoor zorgen dat we deze kul aanpakken?

Voorzitter. En wat gaan we dan doen met de elektrische bakfietsen die 25 km/u rijden? Moeten de bestuurders van de minister ook een helm op of pesten we alleen de snorfietzers? Aangezien in onder andere België nu duidelijk is geworden hoe makkelijk het is om deze fietsen op te voeren en harder te laten rijden dan 25 km/u, vraagt de PVV zich af hoe het nu precies zit met de toelating van elektrische fietsen. Hoe zit het met de maximumsnelheid op een fiets? Word je zo meteen geflitst? Hoe moeten we dat voor ons zien? Kan de minister uitleg geven en vertellen hoe hierop wordt gehandhaafd?

Voorzitter. De PVV verbaast zich iedere keer weer over de haat die deze regering tentoonspreidt tegen de gewone automobilist. Want natuurlijk kan je een terugroepactie voor vervuilende auto's houden — de sjoemeldiesel kwam net al voorbij — maar zullen we voor de veiligheid de terugroepactie dan ook uitbreiden met elektrische auto's? We hebben deze week zelf gezien hoe gevaarlijke deze rijdende bommen kunnen zijn voor het verkeer. Dus: niet alleen de sjoemeldiesels, maar dan ook de elektrobommen.

Voorzitter. Dan de Stint. De PVV wil zich nogmaals sterk uitspreken tegen het feit dat die van de minister in de zomer weer de weg op mag, althans, dat wordt nu gesuggereerd. We hebben duidelijk aangegeven dat er nog te veel vragen zijn over de oorzaak van het tragische ongeval in Oss en dat het wat de PVV betreft onverantwoord is om zonder antwoord op deze vragen de Stint weer toe te laten.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, er is een vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Een hele feitelijke vraag. Meneer Van Aalst heeft het over elektrische bommen. Ik ben dan toch wel benieuwd waar hij het over heeft, want wij hebben eigenlijk geen idee.

De heer Van Aalst (PVV):

We hebben nu toch al meerdere malen gezien dat het misgaat met elektrische auto's en

dat de accu's in de fik vliegen. Ook aan de discussie over waterstof die nu voorbijkomt en die onze aandacht trekt, zien wij dat je niet alleen moet kijken naar de diesels, die op dit moment volgens mij het beste alternatief zijn. Om te voorkomen dat we ons alleen maar richten op de vervuilende automobilist die een diesel rijdt, waarvan er heel veel rondrijden in Nederland, verzoek ik de minister om dit in brede zin te bekijken. Vandaar mijn vraag aan de minister over elektrische auto's.

De voorzitter:

Meneer Stoffer, is uw vraag daarmee beantwoord?

De heer Stoffer (SGP):

Zo ongeveer wel. Ik weet nog steeds niet wat er van de week is gebeurd, maar dat komt misschien ooit nog een keer.

De heer Van Aalst (PVV):

Niet de afgelopen week, maar de afgelopen maanden. We hebben vaker dit soort problemen gezien met elektrische auto's waarvan de accu's kapotgaan en er allerlei ellendigheden zijn, zoals brand die uitbreekt. Ik hoef meneer Stoffer niet uit te leggen dat "elektrisch" af en toe zorgt voor kortsluiting en branden. Vandaar mijn opmerking over elektrische auto's.

De voorzitter:

Dat zorgt nog voor kortsluiting bij de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Nou, dat niet, voorzitter. Maar het verbaast mij dat de PVV grootschalige fraude door fabrikanten met bijvoorbeeld sjoemeldiesels op één hoop gooit met een aantal uitzonderingen van kortsluiting en brand. Is de PVV het met de SP eens dat we fraude op grote schaal van fabrikanten keihard moeten aanpakken en dat we aan de andere kant natuurlijk ook de elektrische auto waar nodig en waar mogelijk moeten verbeteren, maar dat we dat vooral niet op één hoop moeten gooien? Fraude op grote schaal van fabrikanten is toch tikkeltje erger dan hier en daar een auto die het begeeft. Dat hebben benzine- en dieselauto's ook, dus de elektrische auto ook.

De heer Van Aalst (PVV):

Frauderende dingen moeten we gewoon aanpakken. Maar als we het dan hebben over alles op één hoop gooien: gooi dan ook niet alle dieselauto's op één hoop, want niet met alle dieselauto's is gesjoemeld. Dat is met een aantal varianten gebeurd, dus als we het hebben over het op één hoop gooien, zeg ik: laten we dat vooral niet doen. Vandaar ook mijn oproep om dan alle auto's in zijn algemeenheid te bekijken om te zien waar de negatieve aspecten zitten. Ik constateer dat er in deze Kamer wat kortsluiting ontstaat als het over elektrische auto's gaat.

De heer Laçin (SP):

Ik heb vooral niet opgeroepen om alle diesels op één hoop te gooien, zeker niet. Ik noemde daarom ook bewust de fabrikanten die ermee gesjoemeld hebben. Die moeten we aanpakken. We moeten zeker niet alle autorijders op één hoop gooien. We zien dat het elektrisch rijden toeneemt. Dat is een goede ontwikkeling, die we gewoon op haar beloop moeten laten en niet op één hoop moeten gooien. Volgens mij kent het elektrisch rijden in die zin nog geen grootschalige fraude. Dat was mijn punt.

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

Dan val ik een beetje in herhaling. Ik heb deze discussie ook heel vaak met mevrouw Kröger van GroenLinks. Als ik het dan heb over de kobaltmijntjes in Congo waar die kleine kindjes allemaal op de kop in zitten ... Ik weet niet hoe u dat wilt benoemen. Ik weet niet of dit het moment is om die discussie met de heer Laçin te voeren, maar ik vind het bijzonder dat hij de fabrikanten van sjoemeldiesels keihard aan wil pakken, maar de fabrikanten van elektrische auto's die kleine kindjes op de kop de kobaltmijn in sturen daar niet mee op één hoop wil gooien. Nou ja, succes.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, u kunt uw betoog vervolgen, denk ik.

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

Voorzitter. Terug naar de Stint, want dat onderwerp raakt ons wel. Aan de ene kant willen wij de minister oproepen om ervoor te zorgen dat de Stint toch voorlopig de weg niet meer op komt. Daarnaast benadrukken wij dat wij het wel heel erg cru vinden dat er nog geen antwoord is op de schuldvraag en dat de nabestaanden elke dag worden geconfronteerd met het vreselijke ongeval, maar de fabrikant al volop bezig is om zijn Stint weer de weg op te krijgen. Mijn vraag aan de minister is of het niet gepast is om een pas op de plaats te maken, om recht te doen aan de OVV en de uitspraak en om eerst de feiten af te wachten alvorens hier verder ontwikkeling aan te geven.

Voorzitter, tot slot. De PVV durft pijnpunten in ons verkeer te benoemen die rechtstreeks het gevolg zijn van dom beleid. We doen dan ook een duidelijke oproep om bij al die mooie plannen van deze minister eens stil te staan en je af te vragen: als we een besluit nemen, zitten we dan wel op de goede weg? Het antwoord zal in heel veel van de gevallen toch "nee" zijn. Het is een oproep aan de minister, maar ook zeker aan ons als Kamerleden. Laten we goed nadenken voordat we besluiten nemen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Had u nog een vraag, meneer Laçin? Oké, prima. Dank aan de heer Van Aalst. Ik dank eenieder voor zijn inbreng.

Als voorzitter heb ik namens D66 twee vragen die nog niet gesteld zijn. De eerste vraag is aan de minister van Justitie en Veiligheid over het plaatsen van flitspalen door gemeenten. Ik heb begrepen dat gemeenten dat kunnen vragen, dat ze daar dan zelf de kosten voor moeten betalen en de opbrengsten vervolgens niet terugzien. De vraag is of we die kosten zouden kunnen delen of als alternatief misschien de opbrengsten zouden kunnen delen.

De vraag aan de minister van IenW betreft een aantal ongevallen dat recent heeft plaatsgevonden met bezorgdiensten. Er is een aantal incidenten geweest. Er is ook een veiligheidsplan in de maak. De vraag is welke rol de minister heeft bij dat plan van aanpak en hoe zij de veiligheid van maaltijdbezorgers en andere weggebruikers kan garanderen. Dat waren mijn twee vragen. Ik had geen eigen inbreng, vandaar.

Ik kijk even naar de ministers. Hoelang denken zij nodig te hebben? Ik hoor een kwartiertje. Dan schors ik de vergadering tot 14.25 uur.

De vergadering wordt van 14.09 uur tot 14.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik zou de ministers het woord willen geven voor de beantwoording van de vragen in eerste termijn. Ik zou als eerste de minister van Waterstaat, sorry, de minister van IenW, het woord willen geven voor de beantwoording van de vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De Kamerleden hebben vragen gesteld over een heel scala aan onderwerpen, dusdanig veel verschillende onderwerpen dat ik ze eigenlijk niet echt in blokken wist in te delen. Ik ga dus maar gewoon alle vragen langs. Iets waar wel iedereen iets over gezegd heeft, is de algemene trend. Die is natuurlijk niet goed. Ik betreur dat ook zeer. We zien dat de verkeersveiligheid opnieuw nog steviger onder druk staat. Aan het eind van het jaar krijgen we natuurlijk de diepteanalyse, waardoor we iets meer te weten komen hoe de ontwikkelingen er wat meer in detail uitzien. Maar de stijgende trend is natuurlijk ontzettend zorgelijk. Daar moeten we ook echt mee aan de slag. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid komt dus echt als geroepen. Ik deel zeer de opvatting van de Kamer dat dat plan ook heel snel moet worden omgezet in actie op allerlei verschillende terreinen. Overheden moeten daarin samenwerken, maar ook alle partijen van de verkeersveiligheidsalliantie zetten zich daar natuurlijk volop voor in. Helaas laten de cijfers zien dat het keihard nodig is en dat we daar ook echt alle prioriteit aan moeten blijven geven.

De risicogestuurde aanpak waarvoor gekozen is, met een breed draagvlak, is een groeimodel. Er is ook gevraagd of het inzicht al helemaal klaar is. Dat is het nog niet. Ik hoop echt dat we dat gesprek wel met elkaar kunnen voeren in het najaar, wanneer we de volgende MIRT-ronde hebben, waarbij we ook de regionale partners aan tafel hebben, en dat die risicoanalyses dan overal uitgevoerd zijn. De heer Von Martels zei: er zijn natuurlijk een heleboel dingen die je gewoon al kunt doen; je hoeft niet op je handen te gaan zitten tot die risicoanalyse klaar is. Dat klopt. Er wordt ook heel veel gewoon gedaan. Aan de andere kant weten we natuurlijk dat er, zeker in provincies en gemeenten, geworsteld wordt met financiële middelen. Die kun je maar op één plek tegelijk inzetten. Er wordt ondertussen gewoon doorgewerkt, maar voor de strategische keuzes moet je die risicobeoordeling natuurlijk wel echt hebben. Ook hierbij wil ik maar aangeven — het wordt een soort herhaling — dat het bij gemeenten en provincies niet alleen een kwestie is van geld, maar dat het soms ook gewoon gaat om de beschikbare menskracht om het allemaal uit te werken en te verwerken. Dat is niet overal even makkelijk. Ook daar gaat het dus niet alleen om de handjes van de uitvoering, maar ook om de mensen die die risicoanalyses moeten uitvoeren en daarmee aan de slag moeten gaan.

Op dit moment is er zeker niet te klagen over enthousiasme en bereidwilligheid bij gemeenten en andere partners om hieraan mee te helpen. Op dit moment worden er in het land een heel aantal regionale bijeenkomsten gehouden. Het zijn er veertien. Ik heb hier een voorbeeld daarvan. Je ziet foto's met zalen vol mensen. Bij de eerste twee bijeenkomsten die er in Noord-Brabant en Noord-Holland zijn geweest, waren meer dan 100 verschillende partijen aanwezig. Dat gaat dus echt veel verder dan alleen de verkeersambtenaren, wethouders en politie; er gaan ook mensen naartoe uit verrassende hoeken die zich ook geroepen voelen om aan verkeersveiligheid mee te werken.

Natuurlijk ben ik samen met de collega van JenV ook bezig met ons Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid, waar een vijftigtal maatregelen in staan. Daar zijn ook al een aantal concrete stappen in gezet. Daar hebben we uw Kamer het overzicht van gestuurd. Laat ik er een paar uit pakken. Neem het programma Doortrappen, dat bedoeld is om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Dat wordt door steeds meer gemeenten en regio's opgepakt. Daar ben ik ontzettend blij mee, want de hoeveelheid fietsslachtoffers neemt überhaupt toe, maar dat is vooral ook bij de kwetsbare oudere verkeersdeelnemers het geval. Een aantal van u benoemde dat al. Dit onderstreept nog een keer extra het belang van campagnes als Doortrappen.

Ook de MONO-campagne is een voorbeeld uit het actieplan. Die is goed aangeslagen. We gaan die campagne dit jaar ook uitbreiden. Je kunt het effect natuurlijk nog moeilijk beoordelen, maar het begint er wel mee dat mensen überhaupt weten waar MONO voor staat. Dat is verrassend hoog getest. Veel mensen weten al waar het voor staat. Wat het gaat doen met het gedrag, zal natuurlijk een kwestie van lange adem zijn, net als bij de Bob-campagnes het geval was. Ik ben ook hier weer heel blij dat het niet alleen bij het aanvankelijk ondertekenen of steunen van de MONO-campagne is gebleven, maar dat alle partners die zich daaraan hebben gecommitteerd, dat ook hebben laten zien in de afgelopen tijd en dat er heel veel belangstelling voor blijft. In het najaar gaan we verder aandacht geven aan een nieuwe release van de MONO-campagne, waarbij we vooral samen met werkgevers aan de slag willen om hen er extra bij te betrekken.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik heb in mijn bijdrage vooral gehamerd op de vraag waar we kunnen versnellen en wanneer het financiële kader duidelijk is. Ik weet dat de minister echt wel de goede intenties heeft, maar ook nu hoor ik weer "campagnes", "convenanten" en "volle zalen". Zonder slechte bedoelingen: volle zalen zorgen niet voor minder verkeersslachtoffers. Ik wil dus heel graag concrete voorstellen hebben van deze minister. De ambitie steunen we, maar laten we die ambitie nou zo snel mogelijk invullen en niet blijven hangen in de onderzoeksfase, de convenanten, de campagnes en de volle zalen. Wat gaan we doen? En wanneer is het geld beschikbaar? Dat wil ik heel graag van deze minister horen.

De voorzitter:

De heer Laçin wil doortrappen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp het ongeduld van de heer Laçin heel goed. Dat heb ik zelf ook. Maar we hebben er wel met elkaar voor gekozen om die risicogestuurde aanpak in te zetten. Dat betekent dat je die risico's wel eerst moet inventariseren. Vooral kleinere gemeenten, maar soms ook andere partners hebben daar wel wat hulp bij nodig. Die hulp bieden we. Daarom organiseren we ook die regionale bijeenkomsten. Het is toch van belang dat je goed in kaart hebt wat nou het meest effectief kan zijn, zodat je de goede middelen inzet. Maar ik kom in de loop van de beantwoording van een heleboel vragen ook nog wel op wat meer concrete voorbeelden, en ik ga verderop ook nog wel wat nader in op de financiën.

De voorzitter:

Geeft dat nog aanleiding tot een vervolgvraag, meneer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, voorzitter. Ik wacht de beantwoording verder wel af, maar ik probeer dit zo te benadrukken omdat dit ook de oproep vanuit de VNG is. Ik weet dat de minister met de regio's in gesprek is, en de VNG is daar een belangrijke partner in. De minister zegt aan deze tafel dat in het najaar heel veel duidelijk wordt en heeft het over risicogestuurde analyse. Dat is allemaal belangrijk, maar net zoals de heer Von Martels ben ik van mening dat er ook gewoon heel veel snel kan gebeuren. Los van wat gemeentes en provincies al doen, zijn er binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid maatregelen die we gewoon kunnen gaan uitvoeren. Moeten we daar allemaal mee gaan wachten totdat we in het najaar weer eens ergens een volle zaal hebben met z'n allen? Of gaan we gewoon vanaf morgen, of eigenlijk al vanaf gisteren, dingen doen die we nu al kunnen doen? Want ik voorspel dat we aan het einde van 2019 heel veel gesprekken hebben gevoerd en heel veel zalen vol hebben gekregen, maar dat het aantal verkeersslachtoffers dit jaar gewoon weer gaat stijgen. Dat wil ik toch echt voorkomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De VNG maakt onderdeel uit van de stuurgroep en zit dus ook aan tafel. Ik noemde net al een paar voorbeelden uit ons Landelijk Actieplan waar we nu ook al volop mee aan de slag zijn op allerlei terreinen, maar ik ga straks ook nog in op allerlei andere individuele maatregelen, of het nu gaat om campagnes of bijvoorbeeld om de N-wegen. Zoals ik net al aangaf, is het natuurlijk niet zo dat gemeenten en provincies niks doen, maar om de nieuwe aanpak precies ingevoerd te krijgen, zijn die voorbereidende werkzaamheden toch echt nodig.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Kröger vroeg hoe dit zich verhoudt tot het eerdere plan van de verkeersveiligheidsalliantie. Dat is helemaal in lijn met elkaar. Die hebben het Strategisch Plan Verkeersveiligheid ook ondersteund. Het nieuwe deltaplan gaan we nog goed bestuderen en zullen we daar ook naast houden. Maar daar zitten dezelfde partners in, dus ik ga ervan uit dat we dat helemaal in lijn brengen. Dat past ook goed in het beeld van de risicoanalyses.

Er is door meerderen gevraagd naar de financiële ruimte van gemeenten. We hebben de risicoanalyses nodig als basis, maar we hebben ook het onderzoek naar hoe het precies zit met de BDU-middelen. Daar is al aan gerefereerd en de heer Von Martels heeft daar in het verleden ook al naar gevraagd. Dat onderzoek gaat nog meer inzicht geven in de decentrale financieringsstromen. Verder ben ik met de medeoverheden aan het verkennen of we via cofinanciering in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar al concrete afspraken kunnen maken. Daar sorteren we echt op voor om financiële knopen door te hakken.

De heer Dijkstra vroeg naar de 50 miljoen om de verkeersveiligheid in samenwerking met de provincies te verbeteren. Wat is de stand van zaken daarvan? Ik heb het dan over de 50 miljoen voor de N-wegen. Alle provincies hebben inmiddels een flink pakket van verbetermaatregelen voor de provinciale N-wegen kenbaar gemaakt. Die zijn we op dit moment met hen aan het bespreken. De uitvoering zal dit jaar kunnen starten. Ik kom daar straks nog wel op terug, maar ik zeg nu maar alvast dat we daar ook de motie over

de bomenkap bij betrekken. We hebben daar nog niet zo lang geleden over gesproken naar aanleiding van Gelderland. Ik geloof dat het bij het vragenuur was. Toen heb ik nog een keer onderstreept dat het een ultimatum remedium is. Ik zal dat steeds weer onderstrepen overal waar ik kan in mijn overleggen met provincies en gemeenten.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik heb gemerkt dat bomenkap een item is, ook binnen deze commissie. Maar we moeten wel prioriteiten stellen. Als we aan de ene kant safety first zeggen en veilige bermen willen, dan leidt dat soms tot bomenkap. Hoe gaat de minister om met dit soort moeilijke afwegingen die gemaakt moeten worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar moet je dus een hele goede onderbouwing voor hebben. Je moet laten zien dat je alle andere mogelijkheden en maatregelen, die u zelf ook noemde, serieus hebt afgewogen, zoals een vergevingsgezinde berm met struikgewas, die echt andere consequenties heeft, een geleiderails, greppels of whatever. Er kan niet zomaar worden gezegd: goh, we gaan hier een bomenlaan kappen zonder dat er van tevoren is uitgezocht of alternatieven ook mogelijk waren geweest. Het is echt een uiterst middel. Zo hebben we het dacht ik meermaals met elkaar in de Kamer besproken.

De heer Von Martels (CDA):

Kunnen we, omdat het altijd zo'n moeilijk onderwerp blijft, niet met elkaar afspreken dat als er op plekken gekapt moet worden — soms moet dat gewoon, omdat de veiligheid anders in het geding is — we dat op een andere plek compenseren door daar bijvoorbeeld drie of vier bomen neer te zetten? Dan heb je in ieder geval een compensatiemaatregel. Bij mij staat voorop dat de veiligheid niet in het geding mag zijn, maar op deze manier kan er misschien toch een uitweg geboden worden aan deze conflicterende belangen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de meeste gevallen gaat het om provinciale en gemeentelijke wegen. De bomenlanen langs de snelwegen zijn niet een heel erg hot item; laat ik het zo formuleren. Ik kan niet helemaal overzien hoe het er precies aan toegaat in provincies en gemeenten, maar ik kan wel bekijken wat provincies en gemeenten doen aan compensatie als er toch bomen gekapt moeten worden vanwege de verkeersveiligheid, omdat het niet anders kan.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil op dit punt doorgaan. Toen we het hierover hadden in het vragenuurtje, spitste de minister het heel erg toe op de projecten en wegen die in aanmerking willen komen voor die subsidie. Maar er zijn natuurlijk heel veel meer provinciale wegen, die niet zozeer voor die subsidie in aanmerking willen komen. Kan de minister een richtlijn opstellen met CROW en daarin opnemen dat er eerst wordt gekeken naar andere typen maatregelen, zodat heel duidelijk is dat bomenkap in het afwegingskader altijd als laatste middel wordt ingezet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Destijds bij het vragenuurtje heb ik ook al gezegd dat veel provincies hun eigen afwegingskader hebben. Dat is democratisch vastgesteld in die provincies. Zij kennen mijn opvatting en de opvattingen van de Kamer, maar ik kan natuurlijk niet treden in de eigen beleidsvrijheid die provincies en gemeenten hebben. Als het bijvoorbeeld gaat om kapvergunningen, dan zijn de gemeenten zelf aan zet. Zij kennen onze opvattingen. Maar als het gaat om de extra middelen voor provinciale N-wegen met onze medefinanciering, zullen wij daar zeker onze eigen kaders langs houden.

De voorzitter:

Wil mevrouw Kröger daar nog een boom over opzetten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Een "Von Martelsje" van de voorzitter. De minister hinkt een beetje op twee gedachten. Aan de ene kant ziet zij een rol voor zichzelf op het moment dat gemeenten en provincies aanspraak willen maken op het budget, maar verder laat zij het aan de beleidsvrijheid van de lokale overheden. Maar die lokale overheden kijken natuurlijk wat er is vastgelegd in de richtlijnen van CROW met betrekking tot de vrije berm om vervolgens tot kap over te gaan. Kan in die richtlijn opgenomen worden dat bomenkap een uiterst redmiddel is? Is dat niet de ruimte die deze minister heeft om dit probleem aan te pakken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is niet aan mij om een CROW-richtlijn vast te stellen. Dat doen juist de experts. Daar ga ik mij inhoudelijk niet mee bemoeien. Wij geven onze eigen beleidslijn mee. Ik kan het nog een keer zeggen: niet kappen als het niet echt nodig is. Maar voor de rest moeten provincies en gemeenten hun eigen beleidsvrijheid hebben. Die kan en wil ik ze ook niet afnemen.

De voorzitter:

Prima. U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de richting van de heer Von Martels zeg ik het volgende. Uiteraard moet compensatie altijd plaatsvinden volgens de Wet natuurbescherming. Ik begrijp dat u daar niet op doelde, maar ik kreeg het idee dat u vroeg of er niet wat extra kan. Ik weet niet hoe provincies en gemeenten daar precies mee omgaan.

Ik neem de specifieke vraag over de bomenkap in de provincie Gelderland ook maar gelijk mee. We hebben het eerder gehad over dat voorbeeld. Gelderland heeft de landelijke richtlijnen voor obstakelvrije afstanden in gebruik. Daarnaast heeft Gelderland, net als veel wegbeheerders, een eigen afwegingskader om ook andere aspecten, zoals natuurwaarden, ecologie en duurzaamheid, mee te wegen. De richtlijnen voor de obstakelvrije afstand zijn door de SWOV wetenschappelijk onderbouwd. Dat was ook een vraag. Inmiddels heeft Gelderland zijn plan on hold gezet, maar dat weet u ook. Zij gaan dit met de betrokkenen opnieuw beoordelen.

Hoe staat de minister tegenover investeringen in fietsinfrastructuur in relatie tot de verkeersveiligheid en de stijging van slachtoffers onder fietsers? De staatssecretaris heeft extra middelen daarvoor. Dat weet u ook. De fietsinfrastructuur wordt zeker meegenomen in de risicoanalyses waar nu hard aan gewerkt wordt. Ik noem ook nog

even de maatregel drukte op het fietspad, waarin aanbevelingen en handvatten zijn ontwikkeld waar ook lokale wegbeheerders mee aan de slag kunnen. We blijven natuurlijk ook investeren in onderzoek naar risicofactoren, zoals kruispunten, in- en uitrijden en voorrang. De capaciteit van fietspaden is daar natuurlijk ook een onderdeel van.

Kan de minister samen met de VNG zorgen voor 30 km/u rond scholen? Bij veel scholen is al sprake van een 30 kilometerzone. Ook dat is aan de gemeenten om te bepalen. We hebben al meerdere keren met uw Kamer gesproken over de verkeersveiligheid rond scholen. Die verdient onze bijzondere aandacht. Ik wil daarom via cofinanciering een impuls geven aan concrete projecten op het gebied van een veilige schoolomgeving. Ik probeer daar in de komende MIRT-ronde al afspraken over te maken, zodat we dat alvast uit kunnen gaan voeren, zo zeg ik in de richting van de heer Laçin. Het krijgt ook extra aandacht binnen het kennisnetwerk. De veilige schoolomgeving staat dus echt hoog op de agenda. U weet natuurlijk ook dat er in het kader van de Stint, waar ik straks nog op terugkom, wordt gekeken naar veilige schoolroutes. Maar we gaan ook een pact sluiten met een aantal actieve fietsgemeenten, met als doel dat kinderen en ouders veilig met de fiets naar school kunnen.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Van Aalst een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Een vraag met name over het eerste deel, de 20 kilometer rond scholen. Mijn beeld was ook dat dit al zo veel mogelijk gebeurt rondom scholen, die 30 km/u. Sterker nog, ik denk dat ouders die hun eigen kinderen wegbrengen daar rondom parkeren en die 30 km/u überhaupt niet aanraken. Maar goed, de minister heeft daar een antwoord op, dus waarschijnlijk weet ze ook wat het verband is tussen de snelheid en mogelijke ongevallen rondom scholen. Misschien kan ze ons iets over de cijfers vertellen, want mijn beeld van ongevallen in de directe nabijheid van scholen ... Ik zie niet direct de relatie met snelheidsbeperkingen, maar ik hoor graag van de minister of zij het hiermee eens is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is ook een heel belangrijk onderdeel van de risicoanalyse. Die veilige schoolomgeving is nou juist onderdeel van een groter geheel van de risicoanalyse. Met ouders en omwonenden en met de school zelf kijk je wat precies het probleem is en waarmee je dingen kunt oplossen. Dat is ook maatwerk. Of je te maken hebt met een hoogstedelijk gebied waar het superdruk is of met een landelijk gebied maakt wel verschil. Daarom kun je het ook niet over één kam scheren.

Laat ik meteen de vraag meepakken of je overal binnen de bebouwde kom 30 kilometer moet hebben. Dat is echt gemeentelijk maatwerk. Dat kan ook het beste op het lokale niveau beoordeeld worden, want daar kennen ze de lokale verkeerssituatie ook het beste. Dat is een onderwerp van ieder verkeersveiligheidsplan in elke gemeenteraad. Daarover moet men verstandige beslissingen nemen.

De heer Van Aalst (PVV):

Heel kort. Ik zie dat gemeentes daar wel naar kijken, maar we hebben het hier al vaker gehad over afvalophaaldiensten et cetera die allemaal rond die scholen rijden en ook liggen die scholen, wat mij iedere keer verbaast, altijd aan een busbaan. Waar zie ik nu

altijd ongevallen gebeuren? Bij het oversteken van die busbaan door kinderen. Is het nu echt een probleem van ouders rondom scholen, of komen die ongevallen, voor zover ze er al zijn, uit andere problemen voort?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kun je dus in zijn algemeenheid niet stellen. U noemt als voorbeeld de route van de vuilophaaldiensten. Dat is bij uitstek iets waar je als gemeente rekening mee houdt: laat die wagen daar niet net rijden op het moment dat de scholen starten of uitgaan. Dat is echt een concreet voorbeeld dat je in je afwegingen zeker moet meenemen. Maar hoe dat toegepast moet worden, is echt maatwerk. Ik kan u ook nog melden dat we kijken of er data kan worden uitgewisseld over de verkeerssituatie rondom scholen. Er zijn in het verleden ook weleens testen geweest. Een auto die in de buurt van een school reed, kreeg dan een alert op het navigatiesysteem of anderszins, zo van "pas op, u nadert een school". Met gemeenten zijn we in gesprek om te kijken of ze in het kader van digitaliseren meer maatregelen kunnen nemen rondom scholen.

In dat verband noem ik ook alvast het ADAS-convenant dat we hebben gesloten op het ITS-congres in Eindhoven vorige week. U heeft het in de brief kunnen lezen, maar ik vind het dusdanig belangrijk dat ik het graag onder uw aandacht breng. Voor het eerst zien we dat elkaar beconcurrerende autofabrikanten samen met de overheden in nu al vijf lidstaten — Zweden haakt binnenkort waarschijnlijk ook aan — en twee navigatiebedrijven hebben besloten om informatie op het gebied van verkeersveiligheid met elkaar te gaan uitwisselen. Dat begint met "is er ergens een ongeval?", "zijn er wegwerkzaamheden?", maar op den duur, als het goed gaat lopen, kun je steeds meer informatie eraan gaan koppelen. Dat kan ook maatwerk — ik kijk nu naar mevrouw Kröger — ten aanzien van het weer zijn: wordt het glad op de weg? Dat werkt niet in een systeem waarin een individuele auto iets registreert en dat niet deelt met de auto's van allerlei andere merken. Dan heb je er niet zo veel aan. Maar als het met alle auto's wordt gedeeld, hoeven er maar een paar mensen over een stukje te rijden waar het glad is om alle auto's daarachter te waarschuwen. Dat zijn allemaal ontwikkelingen die net starten maar die wel kansen bieden voor de toekomst.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nog even over die 30 en 50 kilometer in de bebouwde kom. De minister zegt dat dat helemaal aan de gemeentes is, dat het gemeentelijke beleidsvrijheid is en gemeentelijk maatwerk. Nu is het zo dat we vanuit het Rijk zeggen dat het 50 kilometer is en dat je mag afwijken voor een woonerf of de omgeving van een school. We kunnen toch net zo goed als Rijk zeggen dat de norm 30 is en dat je mag afwijken als er geen verkeersonveilige situaties zijn? Dan draai je het dus om. Ik snap de logica van de minister dat het bij de gemeentes ligt niet zo, aangezien we als rijksoverheid wel degelijk een norm stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie geen aanleiding of noodzaak om die norm bij te stellen. Ik heb vertrouwen in de lokale democratie, zeker nu we ook nog die risicoanalyse eroverheen laten gaan. Ik heb er echt vertrouwen in dat als uit een risicoanalyse blijkt dat in gemeente X of Y er heel veel ongevallen gebeuren op 50 kilometerwegen, of dat nu in de buurt van een school is of ergens anders, die gemeenten dan zelf wel maatregelen gaan nemen. Ik zie dus niet de noodzaak om het te gaan omdraaien.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben ongelofelijk blij dat de RAI Vereniging die noodzaak wel ziet. Ik citeer uit hun persbericht: "Van alle door de politie geregistreerde dodelijke verkeersslachtoffers naar wegtype in 2017 verongelukte 29% op een 50 km/u-weg binnen de bebouwde kom." Dat is dan toch die aanleiding? Ik hoop echt dat de minister bereid is om de oproep van de RAI en ook van ons heel serieus te bekijken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk wordt het aspect van de snelheid serieus meegewogen, ook in al die risicoanalyses, maar er zijn meer factoren die een rol spelen. We hebben ook met elkaar vastgesteld dat de meeste dodelijke slachtoffers op de fiets vallen. Door verschillende van u is gevraagd naar de fietsinfrastructuur; de heer Von Martels noemde vrijliggende fietspaden. Misschien kan dat op een bepaalde plek wel meer invloed hebben dan de snelheid op zich. Je moet die dingen in het totaalplaatje meenemen. Je kunt niet zeggen dat je dit met één maatregel allemaal kunt oplossen. Ik denk echt dat die risicoanalyse breed uitgevoerd moet worden en daar helpen we gemeenten ook bij. Mocht het dan echt daarop terug te voeren zijn, dan heb ik er vertrouwen in dat de gemeenten die maatregel zelf wel zullen nemen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het beeld van de regionale en lokale wegen, waar mevrouw Van Brenk naar vraagt, kan ik nu helaas dus nog niet schetsen. Maar ik hoop echt eind dit jaar daarin een heel stuk verder te zijn, zodat we in 2020 richting de uitvoering kunnen gaan.

De heer Drost vroeg hoe je de hoge doelen van de mobiliteitstransitie moet rijmen met de toename van kwetsbare deelnemers. Ook dat is onderdeel van die risicogestuurde aanpak. We zien inderdaad dat we met de vergrijzing meer kwetsbare verkeersdeelnemers krijgen die ook meer dan in het verleden gebruikmaken van de fiets en ook meer dan in het verleden van elektrische fietsen. Ze fietsen dus meer en ook verder maar ook sneller. Wat daar allemaal de consequenties van zijn, beginnen we nog maar net in de gaten te krijgen. Daar zal dus voortdurend de vinger aan de pols gehouden moeten worden. Dat doen onze kennisinstellingen zeker; die zitten daar bovenop. Ik noemde net al acties als Doortrappen enzovoorts. Daar moeten we echt volop op blijven inzetten.

De heer Stoffer vroeg ...

De voorzitter:

De heer Drost heeft nog een vraag, minister.

De heer Drost (ChristenUnie):

We zijn het denk ik eens over de gevolgen van de verandering in mobiliteit: meer fietsers op de weg. Ik had gevraagd of dat wellicht aanleiding is om eens goed te kijken naar landelijke normeringen voor de breedte van fietspaden. Die zijn er nu niet. Volgens mij hebben we er ook geen beeld van of dat invloed heeft op de verkeersslachtoffers. Misschien is het goed om dat te onderzoeken. Is de minister daartoe bereid? Misschien gaat ze de stap wel zetten, of denkt ze erover na, om te komen tot een landelijke norm voor de breedte van fietspaden en fietsstroken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik val een beetje in herhaling, maar dat zijn natuurlijk allemaal juist dingen die uit zo'n risicoanalyse breed over het land naar voren zouden kunnen komen. Dan hebben wij pas goed in beeld wat er nou eigenlijk aan de hand is in al die gemeenten. Als wij dat beeld hebben, kunnen wij natuurlijk ook bekijken of een rode draad er vaker uitkomt. Dan kan blijken blijkt dat heel veel ongelukken juist gebeuren op wegen waar geen vrijliggende fietspaden zijn en helemaal niet in gemeenten waar die er wel zijn. Ik versimpel het wat, maar dat zijn dingen die daaruit kunnen komen. Wij moeten echt dat totaalbeeld hebben. Daarnaast is er ook nog het onderzoek van OVV naar allerlei soorten voertuigen en hun plek op de weg. Dat is natuurlijk ook niet onbelangrijk; ik kom daar zo op terug. We moeten de uitkomsten daarvan afwachten; ik heb begrepen dat die eind van dit jaar te verwachten zijn. Dan kom je toch voor die bredere discussie te staan over de massa van het voertuig en de snelheid van het voertuig in combinatie met de plek op de weg. De heer Laçin had bijvoorbeeld vragen over light electric vehicles. Wij zullen dat allemaal opnieuw met elkaar moeten bekijken in perspectief.

De voorzitter:

Leidt dit tot een vervolgvraag, meneer Drost? Nee. Dan vervolgt de minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de vraag van de heer Stoffer. Hij noemde in de top tien van meest onveilige trajecten van onderzoeksbureau VIA de N34. Hij vroeg wat daar aan de hand is. Sinds 2011 is de weg geen rijksweg meer, maar een weg in beheer bij de provincies Overijssel en Drenthe. Ik kan daarom niet direct antwoord geven op die vraag, maar ik zal dit bij de provincie navragen. Ik zal daar graag later bij u op terugkomen bij een volgend AO over verkeersveiligheid. Voor die tijd zal dit worden uitgezocht.

De heer Stoffer heeft ook nog gevraagd of ik bij gemeenten kan afdwingen dat zij het kader van de RES ook toepassen voor ledverlichting langs de wegen. Nee, dat kan ik niet. Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de vergunningverlening voor reclameschermen en ook voor de led-reclameschermen. De vigerende richtlijn Lichthinder van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde is van belang. Rijkswaterstaat hanteert die handreiking wel en die is ook afgestemd met de VNG. Gemeenten die die niet willen toepassen, krijgen dus ook van de VNG dat advies, niet alleen van RWS. In de praktijk gaan wij wel met gemeenten in gesprek als wij de indruk hebben dat er echt sprake is van afleiding door te fel verlichte borden of van overstraling door te veel licht. We kunnen hen niet helemaal verplichten, maar wij gaan wel het gesprek aan als Rijkswaterstaat of andere zien dat dit wordt vermeld.

Tijdens het vorige AO heeft de heer Von Martels gevraagd of de verkenning naar de grootste risico's op rotondes en kruispunten op schema ligt. Het korte antwoord is ja, maar ik zal dit iets scherper maken: we zullen deze verkenning eind van dit jaar naar de Kamer sturen.

Er is gevraagd of het veiliger is als fietsers voorrang hebben op een rotonde of juist niet, of wanneer zij aan komen rijden. Dat moet dus ook nog uit de verkenning blijken. Ik kan daar nu niet op vooruitlopen.

Mevrouw Van Brenk vroeg hoe het gesprek met de VNG over de veiligheid van seniorenvoetgangers is gegaan. De VNG geeft net als andere betrokken partijen aan dat

zij zich ook uit de eigen verantwoordelijkheid graag inzet voor de veiligheid van voetgangers. De VNG geeft ook aan dat veel gemeenten een meldpunt hebben waar burgers meldingen kunnen doen van gevaarlijke situaties, van losliggende stoeptegels tot gaten in de weg, kapotte lantaarnpalen en dat soort zaken. Daarnaast investeren wij op verschillende manier in kennis over seniorenvoetgangers bij de gemeenten. Het kennisnetwerk waar wij mee bezig zijn, zal ook specifieke kennis over de combinatie ouderen en verkeersveiligheid blijven ontwikkelen en verspreiden onder gemeenten en provincies.

Mevrouw Van Brenk heeft verder gevraagd naar de NOVI. Wij hebben er zeker voor gezorgd en bewaakt dat de plek voor de voetgangers erin zit, zoals ik u heb toegezegd. De NOVI komt, als het goed is, zeer binnenkort naar de Kamer. Als daar in de komende tijd geen heel gekke dingen mee gaan gebeuren, kan ik u verzekeren dat in die NOVI op verschillende plekken aandacht zal zijn voor de voetganger.

Wij hebben vorige keer een omissie moeten erkennen, namelijk dat wij geen rekening hadden gehouden met de ouderenbonden en met leder(in), de organisatie voor mensen met een beperking. Dat hebben wij nu wel gedaan. Wij zullen hen betrekken bij de veilige voetgangersinfrastructuur en zij werken op dit moment ook een specifiek voetgangersbeleid uit. We zijn ook een van de initiatiefnemers van het Platform Ruimte voor Lopen waarin ruim twintig maatschappelijke organisaties en overheden samenwerken. Het streven is om na de zomer een gezamenlijke lijn gereed te hebben. Ik hoop u dus voor het volgende overleg hierover meer te kunnen melden.

De helmplicht voor de snorfiets en de e-bikes.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk heeft nog een vraag naar aanleiding van het vorige punt.

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

De vorige keer ben ik heel specifiek op één onderwerp doorgegaan en daarvan heeft u gezegd: daar zal ik aandacht aan besteden. Het gaat dan om het doortrekken van zebrapaden op het fietspad. Je ziet het wel op de weg, maar niet op de fietspaden. Kan daar nog iets over gezegd worden?

Ik heb toen ook gezegd dat er een apparaatje is voor mensen die slecht ter been zijn waardoor zij bij het oversteken op een zebrapad iets meer tijd krijgen. Is daar nog iets over te zeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar overvalt u mij nu mee, omdat u dit niet in uw eerste termijn heeft genoemd. Als u het goed vindt, kom ik daar in tweede termijn op terug met wat meer details.

Dan de helmplicht. U benoemde het allemaal: de e-bike wordt steeds populairder. Wij stimuleren natuurlijk ook heel graag het gebruik van de fiets. Naast de positieve kant, is er natuurlijk ook weer een keerzijde. Het opvoeren van snorfietsen komt ook voor. We kijken nu op uw verzoek inderdaad naar een generieke helmplicht. Ik kijk nu naar de heer Von Martels. U heeft gevraagd hoe het daarmee staat. Het ontwerpbesluit komt voor de kerst naar de Kamer en dan gaat het traject verder lopen. U kunt dit dus nog voor de kerst verwachten.

De voorzitter:

Daar heeft de heer Von Martels een vraag over.

De heer Von Martels (CDA):

De minister stelt mij wel teleur door te zeggen dat dat pas in december komt, want de motie is al in januari ingediend en er werd enige spoed achter gezet. De bijna algehele ondersteuning in de Kamer was dat de helmplicht voor de snorfiets moet worden ingevoerd. Nu begrijp ik dat er nog onderzoek moet worden gedaan en zo duurt het maar door en voort. Waarschijnlijk is de helmplicht dan in 2022 eindelijk ingevoerd terwijl het volgens mij zoveel sneller kan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook al is er brede steun in de Kamer voor een wetsvoorstel, dan neemt dat niet de noodzaak weg dat ik het toch heel degelijk moet onderbouwen. Het zal u vast ook overkomen zijn. Ik heb ik mijn mailbox heel veel reacties gekregen van mensen die er niet blij mee zijn en het moet straks wel overeind kunnen blijven. Ik kan de voorbeelden geven van mensen die schrijven dat zij heel lang hebben gespaard voor twee snorfietsen voor hun pensioenperiode en dat dit nu allemaal in duigen valt. Om het goed voor elkaar te krijgen, is dat gedegen onderzoek echt nodig. Wij kunnen helaas niet een wetsvoorstel naar de Kamer sturen met de opmerking: de hele Kamer wil het, dus het zal wel goed zijn.

De voorzitter:

Meneer Von Martels, hoe ziet uw mailbox eruit?

De heer Von Martels (CDA):

Die is opgeschoond. Inmiddels hebben ook zeventien gemeenten een brief gestuurd, want zij zien ook de voordelen ervan. Ik vraag me toch echt af welk onderzoek de minister wil gaan doen om te kunnen onderbouwen dat het niet zou moeten doorgaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga geen onderzoek doen waarom het niet zou moeten doorgaan. Het gaat gewoon om een impactanalyse. Als je dit doet, wat betekent dit dan? Betekent dit dan dat mensen in plaats van een snorfiets massaal overgaan op een elektrische fiets, al dan niet opgevoerd? Je moet de consequenties en mogelijke verschuivingseffecten goed kunnen onderbouwen en daar gaat wat tijd mee heen. Wij doen het echt zo snel mogelijk, maar het wordt toch echt voor de kerst.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. De heer Van Aalst heeft daar een soort van vervolgvraag op gesteld. Hoe gaan we dan met fietsers om? Moeten we die dan ook een helm op gaan zetten? Of gaat iedereen dan op verboden speelgoed of gemotoriseerde longboards aan de gang? Dat is allemaal onderdeel van een brede verkenning. Ik gaf al aan, ook in de richting van de heer Laçin, dat elektrische voertuigen natuurlijk zeker een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid van steden. Tegelijkertijd moeten we ook kijken naar de drukte op het fietspad en moet je ook weer veiligheidsaspecten in ogenschouw nemen, overigens niet alleen van degene die op dat elektrische voertuig staat. In de verhalen van Parijs lees je bijvoorbeeld dat het meestal niet de stepper zelf is die in de problemen komt, maar

degene die wordt aangereden door een step. Dat is allemaal onderdeel van die verkenning.

Er is ook een aantal vragen gesteld specifiek over het Amsterdamse experiment. De Amsterdamse ervaringen gaan we natuurlijk zeker meenemen in de verkenning. Uw Kamer vraagt wanneer die evaluatie klaar is. Ik heb al eerder, na de motie-Dijkstra, toegezegd om die evaluatie zo snel mogelijk naar u toe te sturen. Ik heb begrepen dat dat het einde van het jaar ook gaat gebeuren. Dat geldt zowel voor de evaluatie als die bredere verkenning naar het gemotoriseerde vervoer in de stad.

Er is gevraagd naar het omkeuren van snorfiets naar bromfiets. Ik kan me inderdaad voorstellen dat sommige snorfietsers ervoor kiezen om hun snorfietsen om te laten keuren tot brommer. Dan moeten ze ook altijd een helm op en altijd op de rijbaan, maar mogen ze wel 45 km/u. Die mogelijkheid bestond al, maar tot voor kort moest je daarvoor naar het testcentrum in Lelystad en recent heeft Amsterdam dus, samen met RDW, in verband met hun experiment de mogelijkheid gecreëerd om die omkeuring ook in Amsterdam te laten doen. Voor de details daarvan zou ik u willen verwijzen naar Amsterdam.

Ik heb net al iets gezegd over de elektrische stepjes. De heer Laçin vroeg nog naar een pilot. De fabrikanten van die stepjes kunnen sinds 2 mei een aanvraag doen om aangewezen te worden. Sinds 2 mei kan dat. Dat past in het brede nieuwe toelatingskader. Ik heb daar nog geen aanvragen voor gehad, dus ik wacht dat af.

De voorzitter:

Meneer Laçin heeft daar nog een vraag over.

De heer Laçin (SP):

De minister had het net over de verkenning die eraan komt, waarin ook de elektrische steps zitten. Komt die aan het einde van het jaar? Misschien heb ik dat gemist. Dan stel ik meteen mijn volgende vraag. Als zo'n aanbieder een type goedkeuring aanvraagt en krijgt, betekent dat dan meteen dat iedereen erop mag rijden als zo'n pilot ergens wordt gestart? Is dat het gevolg ervan? Zijn die elektrische steps dan gewoon toegestaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hangt er een beetje vanaf hoe het product er precies uitziet. Er zijn een aantal varianten die gaan vallen onder de categorie "bijzondere bromfietsen". Daar moeten ze gewoon een aanvraag voor indienen. Er zijn natuurlijk ook speelgoedvarianten. Er zijn een heleboel dingen die soms op de rijbaan belanden terwijl dat absoluut niet is toegestaan. Daar hebben we met de ACM over gesproken. Die gaan aan de slag. Dat gaan we samen doen. Er moet betere voorlichting worden gegeven bij de verkoop van die producten, omdat heel veel ouders van kinderen, maar ook volwassenen zelf, soms met die dingen aan de haal gaan en ze helemaal niet weten dat ze absoluut niet op de rijbaan mogen of überhaupt niet op de openbare weg mogen.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij zit hier dan ook een klein beetje het probleem. De minister noemt de elektrische step nog steeds speelgoed. Dat is niet meer van toepassing. Het is gewoon een vervoersmiddel dat steeds meer gebruikt wordt, waarvoor pilots komen. Ik denk dat we dat in ons denken en in de wetten en regels die we gaan vaststellen moeten gaan wijzigen en dat we dat gewoon gaan zien als vervoersmiddel, dat we dat mogelijk gaan

maken, ook voor de bereikbaarheid van de steden en duurzaamheid van de steden. Ze nemen bijna geen plek in beslag. Ik wil dus van deze minister horen wanneer wij gewoon de weg op kunnen met de elektrische step, zonder daarin onderscheid te maken tussen speelgoed en wat dan ook. Heel veel jongeren willen het gebruiken of gebruiken het al terwijl het eigenlijk niet mag. Dus de vraag is: hoe gaan we dat nou rechtbreien?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik eerst even herstellen dat ik zou hebben gezegd dat een elektrische step speelgoed is. Dat heb ik niet gezegd. Ik heb het voorbeeld genoemd dat er ook veel speelgoedvarianten zijn bij de "light electric vehicles". De elektrische step bestaat in de vorm van speelgoed, maar kan zeker ook in de vorm van een volwaardig vervoermiddel bestaan. Wanneer zou het op de openbare weg mogen? Dan moet er gewoon een aanvraag worden ingediend en moet het goedgekeurd worden. Zolang ik van geen enkele fabrikant, ook niet van degenen die zich hebben aangemeld om te experimenteren, een aanvraag krijg, kunnen we ze dus ook niet toelaten. We gaan natuurlijk niet niet-goedgekeurde voertuigen op de weg laten.

De voorzitter:

Ik sta de heer Laçin één korte vervolgvraag toe over de step of de step 18-plus.

De heer Laçin (SP):

De minister heeft het over een aanvraag voor een type goedkeuring van een fabrikant, maar ik kan nu, op het moment dat we dit debat aan het voeren zijn, op bol.com gewoon zo'n step bestellen. Dan is hij morgen binnen en rijd ik er morgenavond mee. Dan komt er geen fabrikant aan te pas. Hoe gaan we voorkomen dat ik, een individu dat het kan bestellen en wil gebruiken, het ook mag en kan gebruiken? Dat is de vraag. Wanneer gaan we dat regelen? In de omliggende landen is het al geregeld. We lopen achter. Wanneer gaan we dat inhalen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan moeilijk een voertuig op de openbare weg toestaan als het daar niet eerst een aanvraag voor ingediend heeft. Dat zullen die fabrikanten toch echt moeten doen. We hebben met elkaar het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen. We komen straks nog op de Stint. Dan moeten ze toch wel gewoon eerst een goedkeuring aanvragen. Zolang ze dat niet doen horen ze dus niet thuis in de categorie die op de openbare weg mag. Zolang dat niet zo is, moeten we er voldoende voorlichting over geven, zodat mensen ook weten dat ze niet met hun hoverboards of elektrische step op die weg mogen en zou het ook gewoon een kwestie van handhaving zijn, want die dingen mogen niet op de openbare weg.

Een beetje in dezelfde sfeer blijvend: de heer Von Martels heeft nog gevraagd naar het onderzoek naar de e-bakfietsen. Ook dat zal in het najaar gereed zijn, conform uw motie. Dat past eigenlijk in dat hele kader. Ik herhaal nog maar dat ook dat een onderdeel is van de brede afweging waar ook de OVV naar kijkt, dus die analyses moeten natuurlijk wel bij elkaar komen.

Mevrouw Van Brenk heeft nog gevraagd naar de scootmobielen. Ik heb, zoals de vorige keer beloofd, een rondgang gemaakt rond de belangrijkste fabrikanten en branchepartijen en verkend wat er mogelijk is aan verbeteringen aan die scootmobiel zelf of een betere begeleiding voor aankoop en gebruik. Er zijn natuurlijk wel degelijk

veilige scootmobielen. U hebt zelf ook al gerefereerd aan het feit dat de stabielere scootmobielen, met vier of vijf wielen, echter vaak duurder zijn. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor begeleiding bij aankoop. Vaak is er maar een beperkt budget om de aanschaf en begeleiding te realiseren. Mensen die zelf een scootmobiel kopen, dus buiten de Wmo om, kiezen in de praktijk vaker voor een stabielere en veiliger model. Die krijgen vaker een uitgebreidere begeleiding, dus ik wil daarom ook zeker met brancheorganisaties en VWS gaan praten over wat er nog mogelijk is aan verbeteringen daarvan. SWOV heeft overigens ook aangegeven dat de infrastructuur natuurlijk op orde moet zijn. Dat nemen we nu ook al mee in het kennisnetwerk dat we in het kader van het SPV aan het opstellen zijn.

Dan had mevrouw Van Brenk nog een specifieke vraag over de noodknop. Daar hebben we ook specifiek over gesproken met fabrikanten en brancheorganisaties. Het klopt dat er verschillende remsystemen zijn. Soms rem je door in een hendel te knijpen, maar heel vaak ook weer door die los te laten. Per gebruiker wordt er zorgvuldig gekeken naar welk soort rem het beste past bij de vaardigheden van de bestuurder. De vraag is of de duidelijkheid van één soort rem opweegt tegen de voordelen van het maatwerk waar gebruikers ook weer heel erg blij mee zijn. Ik kan me de reflex voorstellen. Iedereen is natuurlijk opgegroeid met fietsen waar je in de handremmen moet knijpen, maar we moeten ook rekening houden met situaties dat er gebruikers van scootmobielen zijn die bijvoorbeeld niet de kracht in hun handen hebben om dat te doen. Dat vraagt dus maatwerk. Daar is het laatste woord nog niet over gezegd. We zullen nader met deskundigen spreken over wat nu echt de beste oplossing is. Het gesprek loopt nog. U hebt er wel degelijk iets mee aangekaart.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk, u greep naar de noodknop?

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

Ik neem in tweede instantie mee wat ik graag zou willen van de minister.

De voorzitter:

Prima. Dan vervolgt de minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dan kom ik bij de Stint. Daar is door bijna iedereen naar gevraagd. Hoe staat het met de Stint? Hoe staat het met het convenant? De beleidsregel is op 1 mei gepubliceerd en op 2 mei in werking getreden. De RDW is klaar met de implementatie van de beleidsregel, dus de fabrikanten zijn nu aan zet. Ze kunnen aanvragen indienen, zo ook de fabrikant van de Stint. Ik heb nog geen formele aanvraag ontvangen. Dat betekent niet dat we ondertussen stilzitten, want met de fabrikant van de Stint is bijvoorbeeld een prekeuring georganiseerd. Dit is nog niet de formele beoordeling door de RDW. Een prekeuring is vooral bedoeld om de fabrikant een indicatie te geven: is hij op de goede weg? Het is dus een proactieve keuring die mooi aansluit, dachten wij, bij de oproep van uw Kamer om ons in te spannen om de Stint voor het nieuwe schooljaar weer op de weg te hebben. De regie van dat tijdspad ligt natuurlijk vooral bij de fabrikant. Aan hem is natuurlijk de taak om aan te tonen dat voldaan wordt aan alle eisen uit de beleidsregel.

Verder lopen er gesprekken met de kinderopvangbranche over het convenant. De uitgangspunten die uw Kamer daarbij heeft meegegeven in de aangenomen motie van

de heren Schonis en Van Dijk zijn uiteraard leidend in de besprekingen. Mevrouw Kröger noemde het net ook nog even: er moet sprake zijn van harde, juridisch afdwingbare afspraken. Dat blijkt toch een bijzonder complexe juridische puzzel te zijn, niet in het minst ook voor de sector zelf. Ik kan daar nu nog geen eindoordeel over geven, maar ik wil u daar graag nog voor het reces over informeren. Wij hechten zelf namelijk ook echt aan die uitgangspunten. Het mag allemaal niet vrijblijvend zijn als de kinderopvangbranche met een Stint tien kinderen wil gaan vervoeren.

Dan misschien toch nog een keer de opmerking dat dit een kader is voor álle bijzondere bromfietsen, en niet alleen voor de Stint. Maar de beleidsregel houdt daar ook rekening mee, doordat fabrikanten ook de gelegenheid hebben om aan te tonen hoe ze op een alternatieve wijze zouden kunnen voldoen aan het veiligheidsniveau waar die beleidsregel voor staat.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft hierover een korte vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat de minister ons nog voor het reces hierover gaat informeren. Ik vraag me dan wel af of er voor ons dan nog de mogelijkheid is om ons hierover te buigen, als het ook de bedoeling is dat hij vanaf september weer ingezet kan worden in de kinderopvang. Mijn vraag gaat eigenlijk over de formulering die de minister kiest. Ze zegt: het moet wel bindend zijn, als de kinderopvang tien kinderen wil vervoeren. Maar er moeten toch sowieso afspraken zijn over het goed opleiden van mensen et cetera, ongeacht hoeveel kinderen het zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker, maar het ging er natuurlijk ook om dat we in de beleidsregel eigenlijk acht hadden staan, en dat we met uw Kamer tot de conclusie zijn gekomen dat je dat eventueel ook zou kunnen uitbreiden naar tien, maar dan moet er ook echt wel worden voldaan aan het totaalplaatje, met de veilige routes van en naar school en alle andere voorwaarden die we ook stellen, bijvoorbeeld ten aanzien van rijvaardigheidstraining, leeftijd enzovoort. Natuurlijk moet er aan het totaalplaatje worden voldaan. We hadden aan uw Kamer beloofd dat ter informatie met u te delen. En het is natuurlijk altijd aan u om, wanneer u die informatie krijgt, te testen of wij ons geheel aan de voorwaarden hebben gehouden. Dat is zeker zo. We proberen het zo snel mogelijk te doen, maar het is ook voor de kinderopvangbranche niet makkelijk om dit in juridische afspraken goed op te schrijven. Er wordt dus hard aan gewerkt.

De voorzitter:

Een allerlaatste vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En dan moet de 130 nog komen, want daar zit ik op te wachten. Daar kan ik dan niet meer op interrumperen, maar goed ...

Toch hecht ik er wel aan om dit punt over het aantal kinderen even te markeren. Want volgens mij hebben wij als Kamer in dat debat uitgebreid gesproken over de noodzaak van een goede rijvaardigheidstraining voor eenieder die een Stint gaat besturen, of eigenlijk: eenieder die kleine kinderen vervoert. Het ging om het vervoeren van kleine kinderen. De minister koppelt dat nu eigenlijk een beetje aan: we gingen eerst iets op

acht doen, en toen heb ik de Kamer toegezegd dat tien zou kunnen, áls er dan een bindend convenant is. Maar volgens mij is het zo dat wij als Kamer hebben gezegd dat we dat bindende convenant willen, ongeacht hoeveel kinderen er vervoerd worden, om te zorgen dat een bestuurder gewoon een rijvaardigheidstoets heeft gehad.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Als ik me daar verwarrend over heb uitgelaten ... We zijn het daar gewoon over eens.

De voorzitter:

Prima. Dan vervolgt de minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Stoffer vroeg of ik ADAS-systemen financieel wil stimuleren. Nou, ik heb zonet al iets gezegd over die ADAS-alliantie. We gaan samen met alle partners kijken of we daar nog verbeteringen in kunnen aanbrengen. Het grote probleem bij ADAS zijn ook de rijtaakondersteunende "gadgets", zou je bijna zeggen, die in de auto zitten, bijvoorbeeld de adaptieve cruisecontrol, zodat je automatisch afstand houdt en je binnen de lijntjes kleurt als je op de weg rijdt. Dat soort systemen zit nog lang niet in alle auto's, maar het vervelende is dat het ook in de auto's waar het wél in zit het maar in 15% van de gevallen gebruikt wordt, omdat je bij heel veel mensen nog een stereotiepe reactie krijgt. Als je vraagt: wat doet u met die systemen, zodra u de showroom hebt verlaten? Veel mensen zeggen dan: ja, uitzetten. En dat willen we niet, dus we moeten ook in die ADAS-alliantie met elkaar zorgen dat mensen ook echt de voordelen ervan inzien en zelf beseffen dat het veiliger is. Ik reed pas ook nog langs een file die veroorzaakt was doordat een auto achterop een andere auto was gereden. Dat zijn hele praktische zaken die je met die systemen kunt voorkomen. Dus ik hoop echt dat we er samen met de fabrikanten die daar nu ook werk van willen maken en met de verzekeraars voor kunnen zorgen dat mensen, als ze die systemen hebben, die ook echt gaan gebruiken.

De voorzitter:

Ik zie dat dat tot een reactie leidt van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ben op zich wel blij met het antwoord, maar volgens mij is mijn vraag niet helemaal volledig beantwoord. Het ging mij namelijk ook om het stimuleren van inbouw in bestaande auto's. Daarin is misschien ook iets met verzekeraars en dergelijke te doen. Ziet de minister daar ook kansen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is voorlopig niet in de aanpak opgenomen, nee. Ook Europees wordt er ingezet op het steeds meer richting een verplichting gaan bij nieuwe auto's. We richten ons dus vooral ook op het laten zien van de voordelen aan mensen, zodat als ze in de showroom een keuze hebben tussen wel of niet een pakket nemen van dit soort zaken, veiligheid daarbij voor mensen ook echt iets wordt waar men in wil investeren. En je wilt vooral dat daar waar het er al is, er zeker ook gebruik van wordt gemaakt. Voor wat betreft de vraag die u daarbij had over snelheidsverlaging bij slecht weer: dat is nou bij uitstek ook iets waarbij dit in de toekomst echt zou kunnen gaan helpen.

Een beetje in dezelfde lijn was er een vraag van de heer Von Martels naar een voorziening voor vrachtauto's zodat er minder dodehoekongevallen komen. De

Europese Commissie heeft in de verordening voor algemene veiligheid voor voertuigen het effect van extra voorzieningen voor zichtveldverbeterende systemen, zoals het dan heet, onderzocht. Die blijken inderdaad effectief te zijn. Dus in EU-verband zijn er recent extra toelatingseisen opgenomen met betrekking tot die zichtveldeisen voor bedrijfsauto's. Vanaf 2022 moeten nieuwe typen vrachtauto's extra voorzieningen hebben om die risico's op dodehoekongevallen verder terug te dringen.

Hoe zit het met de Kroatische tachograafkaarten? Dat is weer een heel ander onderwerp! Toen bleek dat KIWA niet tijdig in staat was om die Nederlandse tachograafkaarten te leveren, hebben we alle creativiteit en denkkraft van de sector en het ministerie bij elkaar gelegd om te kijken welke opties we hadden om hier uit te komen. Met een zoektocht door Europa naar waar ze die dingen dan wél konden leveren en de vraag of dat dan wettelijk ook allemaal kon, heeft dat uiteindelijk geleid tot de oplossing met de Kroatische werkplaatskaarten, zodat we acute problemen hebben kunnen voorkomen.

Dat was niet de enige vraag over de tachograafkaarten. De heer Von Martels heeft er ook vragen over gesteld. Op dit moment is het nog wachten op de laatste administratieve stappen, zodat de kaartproducent IDEMIA een typegoedkeuring kan ontvangen. De productie kan direct gestart worden, wanneer die typegoedkeuring binnen is. De verwachting is dat de eerste Nederlandse kaarten voor het einde van de maand in productie kunnen gaan en kunnen worden uitgeleverd. Het wordt wel een raar verhaal, maar het is nou eenmaal niet anders dan het is: tot die tijd ontvangen kaartaanvragers Britse kaarten, met dezelfde functionaliteit als de Nederlandse kaart, zodat niemand zonder geldige kaart hoeft te komen te zitten. Dus we zijn echt internationaal aan het shoppen geweest om er in ieder geval voor te zorgen dat onze Nederlandse bedrijven niet in de problemen komen. Dus via Kroatië en de Britten hebben we toch tot een oplossing kunnen komen.

Dan het prijsverschil tussen de tachografen: wat gaan we daaraan doen? Het is natuurlijk bekend dat er prijsverschillen zijn tussen de verschillende lidstaten. Met het eerder toegezegde benchmarkonderzoek hoop ik hier ook meer inzicht in te krijgen. Sommige tarieven liggen hoger dan in andere landen en andere tarieven liggen weer lager. Dus daarom kijken we graag naar het hele tarievenstelsel in plaats van naar individuele producten. Dat zal later in het jaar gereed zijn. We komen dus voor het einde van het jaar met een nieuwe tariefregeling naar u toe. Dan zal ook duidelijk worden met welk percentage de tarieven van tachograafkaarten kunnen dalen. Want dat die moeten dalen, daar zijn we het met elkaar over eens.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, u gaat een kaart trekken?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga een kaart trekken, voorzitter! Het is positief dat de minister in ieder geval het Oostblok in gereisd is om daar op de zwarte markt kaarten te gaan organiseren. Ze is ongeveer half Europa door gereisd. Maar wat me een beetje irriteert en wat ik de minister toch wil vragen, is het volgende. Ze geeft aan dat de prijzen omlaag moeten, maar de minister koopt deze kaarten voor een appel en een ei in, en ze zet ze voor grove prijzen weer in de markt. Bij bijvoorbeeld de Kroatische kaarten ligt het tarief veel lager. Waarom hanteren we niet gewoon de tarieven van de plek waar ze vandaan komen? We verbieden onze ondernemers om ze ergens anders in te kopen, maar

vervolgens vragen we wel de hoofdprijs in Nederland. Dus ziet de minister mogelijkheden om die tarieven gewoon naar beneden bij te stellen, eigenlijk nu meteen al? Ze zou dat namelijk eigenlijk al doen vanaf 2014.

De voorzitter:

Dat is de handelsgeest van de minister, begrijp ik?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, we hebben ze niet op de zwarte markt gekocht, laat ik dat vast even zeggen. De heer Van Aalst suggereerde dat, maar zo ver gaan wij zeker niet. Het is allemaal keurig volgens wet- en regelgeving gegaan, maar we hebben wel onze creativiteit moeten inzetten om inderdaad in Kroatië terecht te komen. U vraagt eigenlijk: kun je nou niet die lagere prijs hanteren door altijd die kaarten in het buitenland aan te schaffen? Europese regels voor tachografen, om precies te zijn verordening nr. 165 uit 2014, schrijven voor dat tachograafkaarten moeten worden afgegeven door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft. Dus in het geval van Nederland is het KIWA-register aangewezen als bevoegde autoriteit om tachograafkaarten uit te geven. We hebben dus ook niet alleen met die lidstaten moeten schakelen, maar ook met de Europese Commissie om er goedkeuring voor te krijgen dat wij in deze noodsituatie kaarten uit andere lidstaten mochten gebruiken. Het is dus niet mogelijk om dat standaard te doen, en dus ook niet om bij die tarieven aan te sluiten.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, leidt dat tot een vervolgvraag? Ik begrijp wel dat deze minister, met de minister van Justitie naast zich, niet gaat beamen dat ze op de zwarte markt is geweest. De minister gaat verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook als de heer Grapperhaus er niet bij is, ga ik dat niet beamen, want we doen het ook gewoon niet.

Dan de lage bandenspanning. Dat is ook weer een heel ander onderwerp. Er zijn al bandenpompen waarbij gratis lucht gepompt kan worden. Bij het grootste deel dient inderdaad betaald te worden. Op die manier wordt voorzien in onderhoud en reparatie van die pompen. In het kader van het klimaatakkoord wordt samen met de partners uit de branche ingezet op het stimuleren van het op spanning houden van de banden. De campagne "Geef je banden lucht" is daar een voorbeeld van. Er zijn ook acties bij verschillende pompen. Een belangrijke sleutel ligt daarbij natuurlijk ook gewoon in bewustwording. Het zit 'm niet zozeer in de kosten van de bandenpomp zelf, want automobilisten zouden zich toch ook moeten realiseren dat het ook voor de eigen portemonnee gewoon veel beter is om die banden op spanning te houden, want je verbruikt daalt daarmee gewoon. In de zomer en in het najaar zijn er steeds campagnes. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de omwisseling van zomer- en winterbanden. We zien dan dat de bewustwording dan even omhooggaat. Maar hoe houden we die nou langer vast? Dat is nog een uitdaging. Misschien dat we daar in het kader van het klimaatakkoord ook nog eens een nieuwe impuls aan kunnen geven.

Dan de motor. De heer Dijkstra vroeg daar aandacht voor. De motor biedt natuurlijk vrijheid en flexibiliteit op een manier die andere voertuigen niet geven. Ik mag inderdaad zelf ook graag achterop de motor zitten. Ik was er dan ook erg tevreden mee dat we eind 2018 samen met de partners in het veld ook het tweede Actieplan verbetering

verkeersveiligheid motorrijders hebben kunnen presenteren. Aan de uitvoering daarvan wordt hard gewerkt. En om even concreet te worden: het CROW heeft reeds een handboek gemotoriseerde tweewielers voor veilig wegontwerp. Dat handboek zullen we nogmaals bij de wegbeheerders onder de aandacht brengen. En voor wat betreft de voortgezette rijopleiding: als de heer Dijkstra van plan is om die te gaan doen, dan kan ik hem dat zeker aanbevelen. Het is, samen met de partners van het Motorplatform, en onder andere natuurlijk de KNMV, de BOVAG, de RAI en politie, echt een hele goede actie. Ik heb het voorbeeld weleens vaker genoemd: als je de opdracht krijgt om eens een noodstop te oefenen, maakt het nogal wat uit of je dat in je auto doet of op een motor. Iedereen kan zich voorstellen dat je in dat laatste geval toch net iets meer schrik voelt. Dat soort oefeningen kun je bij die voortgezette rijopleiding doen. Dat bevel ik dus van harte aan.

Dan vroeg de heer Stoffer nog naar de cable barriers in de CROW-richtlijnen. Ik ben met CROW in overleg gegaan om te bezien of in die richtlijnen een aanbeveling kon worden opgenomen. CROW is, zoals u weet, een onafhankelijk kennisplatform. Zij hebben aangegeven dat er momenteel vanuit de andere wegbeheerders geen vraag is naar het opnemen van richtlijnen voor cable barriers. O, dat was ook een vraag van de heer Dijkstra, begrijp ik. Hij zat vandaag even in de motorhoek.

Dan nu wel de heer Stoffer, denk ik: wil de minister in overleg gaan met haar VWS-collega om aandacht te geven aan verkeersveiligheid bij alcoholverslaving? Er is contact tussen IenW en VWS over alcohol in het verkeer. Dat zit aan de preventiekant, dus de aanpak aan de bron. Maar wij zullen graag het punt van verkeersdeelname bij behandeling voor een alcoholverslaving aan die gesprekken toevoegen.

De heer Drost heeft nog gevraagd: wat gaat u doen om mensen tijdig te informeren over de inwerkingtreding van artikel 61a en het boetebedrag. Dat gaat natuurlijk over — dat weet iedereen direct! — het verbod op appen op de fiets. We gaan bestuurders vooraf informeren via online kanalen. En via een persbericht hopen we dat de media daar ook nog een keer aandacht aan besteedt. Direct na inwerkingtreding informeren we de fietsers ook nog een keer extra, met posters door het hele land, op plekken waar fietsers vaak langskomen. De middelen zijn klaar en zijn getest. Daarnaast hebben ook provincies, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en TeamAlert al acties toegezegd via hun kanalen. Dus we gaan ervoor zorgen dat iedereen daar nog een keer op gewezen wordt.

Mevrouw Kröger vraagt: waarom wordt er bij de sjoemeldiesels gekozen voor een vrijwillige terugroepactie? Op dit moment is er geen wettelijke grondslag om een software-update voor het verbeteren van milieuprestaties van een voertuig aan te duiden als een formele terugroepactie. Voor Volkswagen AG is in 2016 een uitzondering gemaakt om aan te sluiten bij de classificatie die destijds aan de update werd gegeven door de Duitse goedkeuringsautoriteit. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Europese verordening voor markttoezicht en typegoedkeuring van motorvoertuigen, op 1 september 2020, komen er wel meer mogelijkheden om dit soort updates aan te merken als formele terugroepactie. Daar zullen we dan dus in dat kader naar gaan kijken.

Dan blijf ik even bij de terugroepacties. De heer Van Aalst vroeg: wordt er dan ook gekeken naar problemen met elektrische auto's? Terugroepacties hebben betrekking op alle soorten auto's, zowel elektrisch als diesel of benzine. Wanneer er sprake is van ernstige mankementen, zal ook bij elektrische auto's worden overgegaan tot een

terugroepactie. De RDW is op dit moment bezig met een verkenning naar hoe de effectiviteit van terugroepacties in z'n algemeenheid kan worden verhoogd. En zoals ik net in de richting van mevrouw Kröger zei: de aangepaste richtlijnen per 2020 zullen in dat kader worden gezien. Het resultaat van de verkenning verwacht ik in augustus. Daarna zal ik uw Kamer uiteraard informeren over de vervolgstappen om het effect van terugroepacties te verbeteren.

"Wat gaat de minister doen aan de toename van het aantal aanrijdingen van wegininspecteurs bij de afgekruste rijstroken, maar ook in bredere zin?" Als ik nou ergens ontzettend boos van word, is dat het wel. Mensen staan daar gewoon in weer en wind en voor dag en dauw in gevaarlijke situaties langs de weg. Ik word er echt helemaal doodziek van dat men zich daar niks van aantrekt en dat die mensen dus keer op keer in gevaar worden gebracht. We proberen daar al sinds 2014 maatregelen voor te nemen. De politie handhaaft, en bijna 50 van onze RWS-inspecteurs hebben een boa-status en mogen boetes uitdelen voor het negeren van rode kruizen. U weet dat dat aantal wordt verdubbeld naar 100. Daar wordt aan gewerkt. Rijkswaterstaat heeft op bijna 40 plekken borden langs de weg geplaatst met nog eens aandacht hiervoor: bij een rood kruis is de rijstrook echt dicht. De MONO-campagne speelt hier natuurlijk ook nog een rol in, maar daar kan collega Grapperhaus misschien dadelijk nog iets over zeggen. Rijkswaterstaat en het OM zijn ook een pilot gestart met een slimme camera om die roodkruisnegatie te kunnen bekeuren.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Dijkstra een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben heel blij met die uitbreiding van het aantal Rijkswaterstaatsmensen en boa's, en ook met dat ze kunnen gaan handhaven. Maar ik las dat er een verschil zit tussen de mensen van Rijkswaterstaat en de boa's als het gaat om camera's die ze mogen gebruiken. Bij de boa's zou dat dan agressie uitlokken van automobilisten die door rode kruizen rijden en dan ineens verhaal gaan halen, blijkbaar bij de boa die dan alleen is en die dan gevaar zou lopen. Ik vind dat een hele rare formulering, die ik in de brief aantrof. Ik wil daar graag een toelichting op, want ik vind dat mensen zich moeten gedragen. En als mensen door rode kruizen rijden, dan moeten ze gewoon bekeurd kunnen worden en dan moeten we niet uit angst de boa's de tools ontzeggen om zichzelf gewoon te beschermen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De bevoegdheden en het al dan niet uitbreiden daarvan voor boa's, laat ik graag aan collega Grapperhaus. Hij zal daar dadelijk ongetwijfeld iets over zeggen.

Dan ga ik door met fietsverlichting, waar mevrouw ...

De voorzitter:

Wacht even. Meneer Dijkstra, komt u daar zo meteen op terug als de heer Grapperhaus beantwoordt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan verwacht ik daar van de heer Grapperhaus een antwoord op, als dat kan. Ik wilde het vanavond ook aan de orde stellen, omdat we het dan over roekeloos rijden hebben en het daar een beetje raakvlak mee heeft. Die mensen werken hard voor ons, ze zijn

onze oren en ogen en ze zorgen ervoor zorgen dat de weg veilig is. En als ze dan iets zien en een overtreding zien, dan moeten ze dat ook kunnen filmen of wat dan ook. Ze moeten het kunnen constateren. We moeten niet zeggen dat we bang zijn dat ze in elkaar worden geslagen, en dat ze daarom geen camera krijgen en RWS wel. Ik zie het verschil niet goed.

De voorzitter:

Maar u komt er zo meteen op terug als de minister van Justitie hierop antwoordt. We geven nu weer het woord aan de minister van IenW.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan ieder geval zelf wel al een verschil aangeven dat daarbij van invloed is. Dat is dat de weginspecteur in z'n algemeenheid in z'n eentje in de auto zit, en dat dat bij de politie natuurlijk anders is. Maar goed, daar komen we dan nog op terug.

Fietsverlichting; wat wordt daarvoor geregeld? Zoals u weet ondersteunen we verschillende maatschappelijke partijen, zoals TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland. Ik mocht afgelopen jaar ook nog mee om fietslampjes uit te delen bij de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne. De kwaliteit van de fietsverlichting moet echt omhoog. We blijven daar, ook in die jaarlijkse campagnes, op hameren. Maar ik evalueer op dit moment ook de campagne die sinds 2009 loopt, om te bezien of die wel effectief is of dat het beter kan. Dat is einde van dit jaar klaar, dus ik hoop daar voor het volgende overleg iets meer over te kunnen zeggen.

Dan de effectiviteit van de MONO-campagne. Na drie weken is er een evaluatieonderzoek gedaan, waaruit bleek dat meer dan 50% van de ondervraagden de MONO-campagne al kende. Dat is een erg hoge score voor zo'n korte termijn. Mensen snappen ook de boodschap, waarden de campagne en 90% geeft ook aan erachter te staan. Ik ben er ook trots op om te kunnen melden dat de MONO-campagne in de top drie is geëindigd bij de accent awards uit de reclamewereld, voor de beste adverteerder van 2018. Bob heeft daar de eerste prijs gewonnen voor de categorie langlopende reclames. En we komen dus in september weer met een nieuwe ronde.

"Hoe staat het met de voortgang van de wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen uit 1993?" De wijziging van de wet is op 19 december 2018 bekrachtigd. Voordat die in werking kan treden, moeten het besluit en de regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 nog worden gewijzigd. In juli zal een concept van de wijziging van dat besluit via internetconsultatie worden gepubliceerd. In het najaar, wanneer er meer duidelijkheid is over de wijzigingen in de onderliggende regelgeving, zal ik uw Kamer per brief informeren over de stand van zaken, waarbij ik ook zal ingaan op de door uw Kamer aangenomen moties over de WRM. Dus we weten voor het volgende overleg hopelijk meer.

Mevrouw Van Brenk vroeg: kunt u ervoor zorgen dat de zebrapaden ook over de fietspaden worden doorgetrokken? Daar is ie dan toch! Daar zijn al richtlijnen voor. Afhankelijk van de afstand van het fietspad tot de rijbaan moet zebramarkering worden doorgetrokken op het fietspad. Boven de 5 meter hoeft dat bijvoorbeeld niet, dus dat is al geregeld. Het kennisnetwerk zal ondersteuning bieden bij wegbeheerders waarbij dat mogelijk nog niet helemaal duidelijk is of niet goed gaat.

"Welke innovatieve verkeerslichten zijn er voor fietsers en voetgangers?" Daar zijn

allerlei producten voor op de markt, bijvoorbeeld de wachttijdvoorspeller die we overal zien. Die telt af. Een ander voorbeeld is de radardetectie, zodat fietsers en voetgangers beter en eerder door het verkeerslicht worden gesignaleerd zodat ze minder lang hoeven te wachten. Belangrijk is wel dat als wegbeheerders voor zo'n systeem kiezen, ze die systemen dan veilig toepassen. Deze ontwikkelingen volgen we ook met de regionale wegbeheerders in de Smart Mobility-krachtenbundeling. Dus daar kijken we ook in gezamenlijkheid naar.

Over de maaltijdbezorgers is ook een vraag gesteld, want daarmee zien we in toenemende mate ongevallen gebeuren. Dat komt natuurlijk ook gewoon omdat er steeds meer zijn. Veilig Verkeer Nederland heeft hierop heel actief ingezet en afspraken gemaakt om met voorrang in te zetten op een goede opleiding van die maaltijdbezorgers. Wij subsidiëren Veilig Verkeer Nederland daar ook in. Ik heb begrepen dat er ook steeds meer maaltijdbezorgers en andere soorten bezorgers zich daarvoor aanmelden, maar we zullen graag reclame maken, zodat ook die organisaties die dat nog niet doen, dat wel doen, want het lijkt heel erg behulpzaam.

Even kijken ...

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk wil nog een vraag stellen.

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

Ja, even over dat punt van het oversteken. Mijn vraag was of de minister daar dan ook met leder(in) over gesproken heeft. We merken namelijk dat er veel mooie innovaties zijn. Als mensen slecht ter been zijn, zijn er bijvoorbeeld apparaatjes om het groene licht iets langer groen te houden, totdat men aan de overkant is. Sommige mensen hebben daar gewoon iets meer tijd voor nodig dan anderen. Is dat ook een van de dingen waar de minister mee bezig is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het kader van de tijd stel ik voor dat we in de Smart Mobility-krachtenbundeling ook nog eens even expliciet kijken of de leder(in)-aanbevelingen en de zaken waar zij tegenaan lopen daar een goede plek in kunnen krijgen. Dan kan ik u daar bij het volgende overleg vast meer over vertellen.

Dan de laatste vraag die ik volgens mij nog heb liggen, van mevrouw Kröger over de 130. De Algemene Rekenkamer is daar toch kritisch over. We hebben natuurlijk kennisgenomen van die data-analyse over de invoering van die maximumsnelheid van 130. De argumenten voor het kabinet om daartoe te besluiten, waren destijds dat die snelheid beter aansluit op de rijbeleving van de automobilist en dat het de reistijd zou verkorten met maximaal 8%. Van de in het Rekenkamer-rapport genoemde 8% reductie is bij de besluitvorming in de Kamer al aangegeven dat het een theoretisch maximum is en dat de werkelijke reductie lager zal liggen, waarschijnlijk rond de 1%. Nou, dat beeld uit het Rekenkamer-onderzoek komt in grote lijnen overeen met wat er bij die besluitvorming destijds al is gecommuniceerd. Het is ook in lijn met een onderzoek dat de Rekenkamer al eerder heeft gedaan. Als u verwijst naar de doeltreffendheid en doelmatigheid in de Comptabiliteitswet: bij de besluitvorming voor die snelheidsverhoging in 2011 is al aan de Tweede Kamer meegegeven dat er tegenover de reistijdwinst op rustige momenten ook een beperkt verlies aan reistijdbetrouwbaarheid staat, maar per saldo is er nog steeds reistijdwinst.

Dat is het.

De **voorzitter**:

Daarover heeft de heer Van Aalst een vraag.

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

Die hele beleving kwam net natuurlijk al even voorbij. Mijn vraag aan de minister is: is de minister bereid om te verkennen wat het verder verhogen van de maximumsnelheid doet met het reistijdvoordeel?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb nog niet de indruk dat er een heel groot draagvlak is in de Kamer voor het verder verhogen van de snelheid. Wanneer dat wel het geval is, ga ik me daarover buigen. Maar ik heb, zoals u zag, al zó veel vragen moeten beantwoorden. Ik heb al genoeg om handen, dus daar hou ik het voorlopig even bij.

De **voorzitter**:

Prima. Dan bent u door uw beantwoording heen. Dan geef ik nu het woord aan de minister van Justitie en Veiligheid.

Minister **Grapperhaus**:

Voorzitter, dank. De laatste cijfers over het aantal doden in het verkeer, 613 in 2017 naar 678 in 2018, zijn zorgwekkend. We zullen er pas in slagen om een betekenisvolle stap richting een verlaging van het aantal verkeersdoden en -gewonden te zetten als iedereen in onze samenleving z'n schouders eronder zet om de verkeersveiligheid te vergroten. Ik wil daar graag zelf aan bijdragen door binnen de mogelijkheden die ik heb een goede bijdrage te leveren aan de verkeershandhaving. In dat kader streef ik ernaar de pakkans te verhogen.

Ik werk ook aan een tweetal wetsvoorstellen. Het eerste wetsvoorstel betreft het Wetsvoorstel Aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Dat wetsvoorstel strekt ertoe de strafmaat voor een aantal ernstige verkeersdelicten te verhogen. Ik bespreek dat vanavond met uw Kamer. De heer Dijkstra verwees daar al naar.

Voorzitter. Ik kom op de beantwoording van vragen. Ik hoop u daar met enige gezwindheid en voortvarendheid doorheen te kunnen nemen.

Ik begin meteen bij de handhaving ten aanzien van het appverbod. De heren Dijkstra en Drost vroegen naar dat appverbod: gaat er gehandhaafd worden? Het handhaven past helemaal binnen de taken van de politie. Het kan probleemloos meegenomen worden bij de andere verkeershandhavende taken van de politie. Afleiding is een van de prioriteiten die het Openbaar Ministerie voor de Teams Verkeer van de politie heeft vastgesteld. Zodra het gewijzigde verbod in werking is getreden, kan en zal de politie het gewijzigde verbod gaan handhaven. De politie heeft dat ook zelf al aangegeven, dus vanaf begin juli is eenieder gewaarschuwd en gaat de politie daarop handhaven.

Ik kom straks overigens nog even op een aantal andere punten die handhaving en inzet van boa's en dergelijke betreffen. Ik kom daar zo op. Ik wilde eerst even een aantal inhoudelijke punten afgaan, met name ook van de heer Dijkstra.

De begeleiding door motards bij wielerrondes. Er is vanuit de samenleving een constante vraag om politie-inzet. De politie en het bevoegd gezag moeten daarbij voortdurend prioriteiten stellen. Er is nou juist geen sprake van bezuiniging. Dat werd in de vraagstelling gezegd. Integendeel, dit kabinet investeert structureel in de politie: 290 miljoen. Ik heb vorig jaar bij het kabinet de handen op elkaar gekregen om daarbovenop nog eens 90 miljoen incidenteel te investeren. Momenteel is er overleg tussen politie en sportorganisaties, waaronder de wielervedicatie, de KNWU, om een oplossing te vinden voor de behoefte aan begeleiding en beschikbare politiecapaciteit. Ik hou op dat punt een vinger aan de pols. Ik zie op dit moment nog geen reden om vrijwillige motorrijders als verkeersregelaar, de zogenaamde "motard", wettelijk mogelijk te maken. Pas als we moeten vaststellen dat het overleg tussen politie en KNWU niet tot een goede oplossing leidt, zal ik bezien, wil ik hier in ieder geval aan de heer Dijkstra toezeggen, hoe we dan een oplossing zouden kunnen vinden en of daarbij de vrijwillige motorbegeleider ook een rol zou kunnen spelen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat zou ik mooi vinden. Het is goed dat de minister aangeeft dat het geen bezuiniging betreft, want dan is dat misverstand ook uit de wereld. Je ziet wel dat de politieagenten die dit graag doen, dit minder kunnen en mogen doen, om wat voor reden dan ook. Je ziet dat er wielervedicatie in gevaar komen. Dat is gewoon jammer. Dan gaan ze alleen maar rondjes rijden in plaats van mooie koersen. Zelfs de Ronde van Nederland heeft een gebrek aan goede begeleiding. Dat kan toch niet waar zijn? Het zijn mensen die vaak serieus motorrijden. Als die een bepaalde certificering hebben en u bent in gesprek met die wielervedicatie en ook met die lui die de trainingen geven voor die motoren, dan moet het toch mogelijk zijn om daar een oplossing voor te vinden? Ik hoop dat de minister zich daar echt voor inzet. En ik hoop dat hij niet alleen maar afwacht wat er gaat gebeuren, maar dat hij ervoor zorgt dat de wielervedicatie in Nederland gewoon door kunnen gaan. Zo meteen begint de Tour de France weer. We willen allemaal kleine Tom Dumoulin'tjes op onze weg zien om ze over tien jaar in Frankrijk te zien fietsen. U bent ook een sportman. Bent u dat met me eens?

Minister Grapperhaus:

Ik moet hier zelfs oppassen voor belangenverstrengeling, want ik ben zelf een enthousiast wielervedicatie. Ik ben echter nooit van het niveau geweest dat Tom Dumoulin nu op de weg weet te brengen. Mijn postuur zou dat bij voorbaat verhinderen, maar ik wil in ieder geval zeggen dat de politie hier echt serieus naar kijkt. Ik vind het beeld dat zo langzamerhand alle wielerrondes van de kalender zouden verdwijnen, iets te somber, maar ik herhaal wat ik eerder heb gezegd: wij hebben hier echt serieuze aandacht voor, want we willen zeker kijken hoe we hiermee verder kunnen.

Enigszins in het verlengde van mijn eerste ding, over de handhaving en de daling van het aantal staandehoudingen, had de heer Drost een vraag. Misschien is het goed, en ik heb het vaker in uw gremium gezegd, om het misverstand weg te nemen: het aantal staandehoudingen neemt sinds 2015 toe, tot en met eind vorig jaar. De politie verwacht dat dat aantal ook in 2019 verder zal toenemen. De heer Drost vroeg of er voldoende aandacht blijft voor het aantal staandehoudingen, en specifiek daarbij voor het rijden onder invloed van alcohol. Nogmaals, ik vind het heel erg belangrijk, en het is dus goed dat we het bespreken, dat het aantal staandehoudingen omhoog blijft gaan. Ik wil wel aangeven, en dat is goed om hier te zeggen, dat de inzet uiteindelijk telkens wordt bepaald door het lokaal gezag oftewel de driehoek van burgemeester, Openbaar

Ministerie en politie. Maar binnen de mogelijkheden kijken we wat wij kunnen doen om via de korpsleiding te stimuleren dat het aantal staandehoudingen wordt verhoogd. Dat heeft er ook toe geleid dat de politie daar juist meer aandacht voor heeft. Het handhaven op alcohol en drugs ...

De voorzitter:

De heer Drost heeft daar nog een vraag over.

Minister Grapperhaus:

Mag ik dit met nog één zinnetje hierover afmaken?

Het handhaven op alcohol en drugs is en blijft een van de prioriteiten van de politie en een van de grote prioriteiten in de verkeershandhaving. Vanavond komen wij daar zeker ook nog over te spreken bij de behandeling van dat wetsvoorstel, maar ik vind dat echt, en dat heb ik bij het begin van mijn ministerschap ook aan uw commissie aangegeven, een onderwerp met grote prioriteit.

De heer Drost (ChristenUnie):

Met dat laatste ben ik het helemaal eens, en ik ben ook blij met die insteek.

Ik heb hier de cijfers van de SWOV over de staandehoudingen voor mij staan, die toevallig gisterenavond werden gepresenteerd aan de gemeenteraad van Den Haag. Het klopt wat de minister zegt: sinds 2015 is daarbij een stijgende lijn te zien. Echter, in 2018 daalt het weer, en ook flink. Dus ik wil heel concreet het volgende aan de minister vragen. Misschien kan het niet nu, maar wil hij er schriftelijk bij mij op terugkomen of de cijfers die daar gisterenavond gepresenteerd zijn en die ik hem ook kan doen toekomen, kloppen? Is het wellicht een incident? Of is er echt een trend ingezet? Het gaat dus om het aantal staandehoudingen. Dus het is in lijn met wat de minister zegt, maar ik zie een daling voor mij staan in 2018.

Minister Grapperhaus:

Voor alle duidelijkheid: het zou kunnen dat er aan het aantal staandehoudingen wordt gerefereerd. In het eerste tertiaal van dit jaar is er, vergeleken met het eerste tertiaal van vorig jaar, sprake van een kleine daling. Dat is te verklaren, omdat een deel van de staandehoudingen die eind 2017 zijn verricht vanwege een defect in het systeem pas begin 2018 in de systemen konden worden gezet, zo is mij gezegd. Daardoor zijn de staandehoudingen uit 2017 in de aantallen van 2018 meegenomen. En als de cijfers over 2018 daarvoor worden gecorrigeerd, zet de stijgende lijn van het aantal staandehoudingen die in 2015 is ingezet wel degelijk door. We komen natuurlijk gewoon met de cijfers ten aanzien van de staandehoudingen bij uw Kamer terug op de manier zoals dat gebruikelijk geregeld is.

De voorzitter:

Meneer Drost, de cijfers tot en met april zijn bijgewerkt, maar misschien heeft u nog een vervolgvraag?

De heer Drost (ChristenUnie):

Kijk, de inzet van de minister is duidelijk.

Minister Grapperhaus:

Ik heb de cijfers hier overigens letterlijk voor me.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dat is goed. We wachten dus gewoon de nieuwe rapportage af en dan kijken we hoe die trend eruitziet.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt de minister zijn betoog.

Minister **Grapperhaus**:

Nou, dan toch in ieder geval even het volgende, want ik ken de heer Drost als uiterst constructief. Dus ik vind het toch wel even goed om hem te zeggen: in 2015 241.000 — vergeeft u me even de getallen achter de punt — in 2016 357.000, in 2017 384.000 en in 2018 403.000. En de cijfers van dat eerste tertiaal 2019 ga ik allemaal niet herhalen, want dan wordt u duizelig van de getallen, maar daar moet dus nog een kleine correctie plaatsvinden. Maar de verwachting is nog steeds dat er ook in 2019 sprake zal zijn van een stijging.

Voorzitter. Dan de boa's. Wanneer komt er meer ruimte voor de boa's om boetes uit te delen voor lichte verkeersovertredingen? Het is misschien goed om vandaag even helder te maken dat er op dit moment verschillende verkenningen lopen rondom de bevoegdheden van boa's. Boa's zijn, voor de mensen die zich afvragen wat dat nou betekent, buitengewoon opsporingsambtenaren. Een van de verkenningen op dit moment is gericht op het ervaren handhavingstekort in het verkeer. Dat is een verkenning waar inderdaad ook de VNG bij betrokken is, en onder meer het Openbaar Ministerie en de politie. Ik wil de uitkomsten van de verkenning afwachten, alvorens ik een beslissing neem over het al dan niet uitbreiden van de bevoegdheden. Maar uw Kamer wordt nog voor de aanvang van het zomerreces over de stand van zaken van die verkenningen geïnformeerd.

De **voorzitter**:

Ik zie een hele korte vraag bij de heer Van Aalst.

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

Ja, een korte vraag. We hebben twee bewindspersonen. Het is dus wat lastig om alles heen en weer te schuiven. Collega's gaven dat ook al aan. Ik had gehoopt dat de heer Drost nog even door zou vragen. Ik vind het mooi dat de minister het aantal staandehoudingen noemt, maar de mobiliteit is gigantisch gegroeid. In hoeverre heeft de minister dat meegenomen? Wat zegt de stijging van het aantal staandehoudingen als je die afzet tegen de groei van de mobiliteit? Als die groei groter is, is het aantal staandehoudingen procentueel gezien juist omlaag gegaan. Dan klopt het verhaal van de heer Drost dus juist wel.

Minister **Grapperhaus**:

Dan gaan we het hebben over allerlei factoren die een rol kunnen spelen, waaronder factoren die te maken hebben met veranderingen in mobiliteitsgedrag. Die spelen ook een rol op het punt van de verkeersdrukke. Ik heb mij weleens laten vertellen dat een toename van de verkeersdrukke geestig genoeg niet automatisch leidt tot een toename van de mobiliteit, maar dat dat juist ook weer kan leiden tot een afname van overtredingen, respectievelijk staandehoudingen. We zien een lineaire lijn, maar ik ben wel bereid om bij de eerstvolgende cijferrapportage nog eens wat dieper in te gaan op het punt van de heer Van Aalst, want ik vind het op zichzelf een interessant punt.

Misschien kan het aantal staandhoudingen van mensen met elektrische steps daar dan ook in worden meegenomen. Ik zeg "misschien".

De voorzitter:

Dat was enigszins uitlokking natuurlijk, maar vooruit. De heer Laçin krijgt één vraag.

De heer Laçin (SP):

Zeker weten. Dit is uitlokking. Ik heb wel een serieuze vraag hierover. Gebeurt dat überhaupt? Wordt er gehandhaafd op elektrische steps in het verkeer? Volgens mij ligt dat op dit moment bij de politie. Gebeurt dat, ja of nee?

Minister Grapperhaus:

Ik kom daar zo dadelijk nog op terug, want het is een van mijn antwoorden. Laten we de plot niet al meteen verklappen.

De heer Laçin had nog een vraag over de verkeershandhaving. Heeft die nu meer prioriteit en gaat dat ten koste van andere feiten? Dat is een terechte vraag, die eigenlijk ook een beetje correspondeert met wat we eerder bespraken op het punt van de wielerscooters. De samenleving vraagt terecht om meer politie-inzet. De politie is in ieder geval een intern traject gestart om actief handhaven in het publieke domein een impuls te geven. Het gaat dan echt om het handhaven van de zogenaamde kleine norm, waaronder dus lichte verkeersovertredingen. Dat betekent dat agenten er eerder op acteren als ze verkeersovertredingen constateren. Dat sluit aan bij de beweging die de korpsleiding van de politie in 2016 heeft ingezet om verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak sterker neer te zetten. Daardoor wordt gericht gestuurd op meer zichtbare handhaving door middel van staandhoudingen. Ik vind het ook een manier om tot een stijging van het aantal staandhoudingen te komen, zonder dat dat aanvullende capaciteit kost of ten koste gaat van andere taken. Kortom, je gaat gericht werken, zodat je eigenlijk meer ineens hebt.

Voorzitter. Even voor alle duidelijkheid: er wordt in ieder geval gehandhaafd op elektrische fietsen. Het OM heeft aangegeven dat de regels voor elektrische stappen in principe duidelijk zijn. Er wordt niet specifiek op gehandhaafd, omdat ze nog nauwelijks voorkomen en omdat ze (nog) verboden zijn. Ze worden dus nog niet veel gezien in het verkeer.

Voorzitter. De volgende vraag gaat over de snorfietsen.

De voorzitter:

Wacht even, minister, want de heer Laçin heeft hier nu wel een vraag over, denk ik.

De heer Laçin (SP):

Ik heb heel veel vragen, voorzitter. Als u mij de ruimte maar geeft.

De voorzitter:

U krijgt er een.

De heer Laçin (SP):

De minister van JenV zegt dat elektrische steps verboden zijn en dat we ze daarom nog nauwelijks zien. Ik zeg ook niet dat we ze al in hele groten getale, op grote schaal zien. Ik zie ze wel al redelijk vaak in Rotterdam. Ik heb de volgende vraag daarover. Ze zijn

verboden, maar ze zijn wel overal gewoon te bestellen. Er is geen handhaving op. En dan vinden we het eigenlijk gek dat ze de weg op komen. Dat strookt niet met elkaar. Wat doen we met speelgoed, of vervoersmiddelen die verboden zijn, maar die wel de weg op komen en waarop niet gehandhaafd wordt? Begrijpt de minister van JenV ook dat dat niet klopt?

Minister Grapperhaus:

We moeten even goed oppassen dat ik op mijn eigen terrein blijf, of dat nu met of zonder een elektrische step is. Het Openbaar Ministerie zegt dat er nog niet specifiek op wordt gehandhaafd. De politie neemt dat dus niet helemaal actief mee in haar handhaving, zoals in het kader van het appen op de fiets gebeurt. Dat doet er niet aan af dat ze verboden zijn en dat je zou moeten kijken of ze ook in de actieve handhaving zouden moeten worden meegenomen wanneer ze meer voorkomen dan het nauwelijks, waar volgens het OM nu van sprake is. Het is uiteraard niet aan mij om me te bemoeien met de vraag in hoeverre elektrische stepjes wel of niet toegelaten moeten worden.

De voorzitter:

Heeft de heer Laçin nog een vervolgvraag of is dat nauwelijks het geval?

De heer Laçin (SP):

Dat er niet specifiek op gehandhaafd wordt, kan ik begrijpen. Ik probeer me er alleen een voorstelling van te maken. Stel een politieagent rijdt ergens, ziet een elektrische step voorbijkomen en weet dat dat verboden is: wat doet hij dan?

Minister Grapperhaus:

Een politieagent ...

De heer Laçin (SP):

In mijn beleving rijden ze gewoon door. Dan wordt er dus niet gehandhaafd, niet specifiek en ook niet op het moment dat het gezien wordt.

Minister Grapperhaus:

Wacht even. U zegt: ik zie ze in Rotterdam en ik zie dat de politie ze ook ziet, maar er niks aan doet. Ik vind dat een opvallende waarneming. Ik beloof u dat ik die zal doorgeven aan de korpsleiding. In beginsel is het gewoon zo dat de politieagent als die iemand tegenkomt die op een elektrische step deelneemt aan het verkeer, deze persoon zal aanspreken. Dat is het uitgangspunt. Het gaat er dan wel om dat iemand deelneemt aan het verkeer. Dit is niet het geval als iemand in zijn voortuin heen-en-weer rijdt met zo'n stepje, want dat is wat anders.

Voorzitter. Dan hebben we nog een andere categorie. De heer Van Aalst vroeg naar de handhaving op snorfietsen. Dit speelt vooral in Amsterdam. Daar wordt daadwerkelijk op gehandhaafd. Amsterdam gaat voor het eind van het jaar de effecten evalueren. Ik begrijp dat mijn collega van IenW naar aanleiding van de motie-Dijkstra toegezegd heeft om uw Kamer te informeren over de evaluatie van de handhaving op snorfietsen.

Voorzitter, u stelde zelf als lid Schonis de vraag hoe het zit met de kosten van de camera's. Dat punt is eerder aan de orde gekomen tijdens dit AO. Ik heb u daar op 11 december 2018 uitvoerig over geïnformeerd per brief. Ik heb hier ook het Kamerstuknummer: 29398, nr. 641. Ik ben bereid om dat hier nog een keer inhoudelijk voor te dragen, maar ik weet niet of dat verstandig is in het licht van de tijd. Ik hoor dat

de heer Schonis de brief gaat opzoeken.

Voorzitter. De handhaving van de e-bikes hebben we gehad. Dan de alcoholmeter. Tegen de heer Dijkstra zeg ik dat ik wil benadrukken dat het niet zo is dat het met de alcoholmeter niet zo loopt als gepland. De instroom van de pilot in 2017 is laag geweest. De pilot is in 2018 voortgezet om de doelgroep te verbreden. Dat heeft tot een hogere instroom geleid. Ik heb uw Kamer al in december geïnformeerd over de evaluatie van het eerste pilotjaar. De evaluatie van het tweede pilotjaar verwachten we in het vierde kwartaal van 2019. Dan zullen we met elkaar besluiten over de eventuele landelijke invoering en de wijziging van de wet. Uiteraard ga ik uw Kamer daar tijdig over informeren.

Voorzitter. De heer Stoffer zei dat het aspect "rijden onder invloed" wordt gemist in de evaluatie van de alcoholmeter. De proef is erop gericht dat personen die zich onder invloed van alcohol schuldig hebben gemaakt aan het plegen van een delict en een alcoholverbod opgelegd hebben gekregen, op vrijwillige basis worden voorzien van een alcoholmeter. Daarom is het ook een pilot. Het alcoholverbod en de alcoholmeter kunnen ook worden opgelegd voor rijden onder invloed. Dat loopt dus mee in de proef en in de evaluatie. Uit de eerste analyse blijkt dat de alcoholmeter gedurende de proef zo'n zeventien keer is ingezet voor rijden onder invloed van alcohol.

Ik had nog een vraag van de heer Drost over de terugkoppeling van de pilot alcoholmeter. Ik neem aan dat die beantwoord is tijdens de beantwoording van de vorige vragen. Ik wil hem nog wel zeggen dat het eerste pilotjaar een beperkt aantal van 26 personen kende. Vandaar dat we het in 2018 hebben voortgezet.

De heer Stoffer vroeg of er een alcoholverbod of een alcoholmeter voor een langere periode dan 75 dagen kan worden opgelegd. De rechter gaat bepalen of een alcoholverbod wordt opgelegd. De duur daarvan is niet gebonden aan 75 dagen. Die 75 dagen hebben wij puur voor de proef gekozen. Voor de evaluatie is het niet relevant of de alcoholmeter 75 dagen of langer of korter is opgelegd.

Voorzitter. Ten slotte had ik nog een vraag van de heer Dijkstra over de tellerfraude. Op 11 juni heb ik u samen met mijn collega van lenW een brief daarover gestuurd. Daarin staat een aantal maatregelen om de fraude met tellerstandens aan te pakken, zoals een verbod op het tellerblokkadeapparaat en het verbeteren van de samenwerking tussen het OM en de Vereniging Aanpak Tellerfraude. In de brief zijn ook nog een aantal andere dingen beschreven die op dit moment al lopen. In die zin is die brief echt te zien als een actieplan op dit punt. We gaan daar nu eerst verder mee aan de slag.

Ten slotte de pilot over de vermijding van de rode kruizen. Het is zo dat wij daarover met lenW gesproken hebben en dat men gezegd heeft dat men het vanwege veiligheidsoverwegingen toch niet goed zou vinden als de inspecteurs die een bepaalde functie op de weg hebben, met die camera's zouden rijden. Dat is hun overweging die wij bij JenV respecteren.

Voorzitter, dan ben ik er doorheen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan had de heer Dijkstra nog een vraag.

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

Over die tellerfraude. Wij hebben die toen geagendeerd. U heeft een uitgebreide brief geschreven waar echt wat goede dingen in staan, maar er zijn ook een paar dingen aangedragen waar dan eigenlijk weinig mee is gebeurd en u noemt vooral allerlei redenen waarom een en ander niet kan. Kijk, de uitwisseling met andere landen is goed. Internationaal en met België doen we dat goed. Wat minder is het niet-opnemen in het vrijwaringsbewijs en dat de koppeling niet wordt gemaakt tussen het artikel dat het op heterdaad moet en het begrip "oplichting" in het strafrecht. Dat zou een hele mooie zijn, want dan kun je mensen ook gaan vervolgen. Dan kun je die bewijslast bij zo'n dealer leggen en zeggen: u heeft daar een voorraad en daar zitten auto's tussen waar wij de boel niet vertrouwen; toont u maar aan dat dat goed zit. De minister gaat daar wat mij betreft nog wat te makkelijk overheen. Wat ik wil, is dat we die lui kunnen aanpakken die dat willens en wetens doen, die rondrijden met kastjes die verboden worden, maar die op bestelling bij dealers standaard terug te draaien zijn, waardoor consumenten gewoon duizenden euro's te veel betalen. Dat wordt veel te weinig aangepakt, blijkt als ik lees hoe vaak dat wel gebeurd is, namelijk heel weinig. We hebben wel een wetsartikel, maar we kunnen het niet bewijzen. Ik denk dat we daar echt wat meer schwing aan moeten geven dan nu wordt voorgesteld. Ik hoop op dat punt nog op wat meer van de minister.

Minister **Grapperhaus**:

Op het gevaar af dat ik al te veel ga citeren uit mijn brief van 11 juni, wil ik toch even een paar dingen zeggen. Laat ik het even parafraseren. We hebben erop gewezen dat het aantal onlogische tellerstanden al sterk is teruggedrongen. Ik schreef ook in de brief dat we nog een aantal aanvullende maatregelen hebben genomen om dat terugdringen verder te versterken. Ik heb ook dit uitgelegd in de brief: als je in een wetsartikel mensen strafbaar stelt voor het rijden in een auto waarvan bewijsbaar is dat er met de tellerstanden is geknoeid, dan gaat het de verkeerde kant op als je met een omgekeerde bewijslast wordt geconfronteerd. Ik ga dat hier niet uitvoerig uitleggen, maar dat zijn gewoon strafrechtelijke principes die we goed moeten toepassen, anders gaan we het zogeheten strafrechtelijke paard achter de wagen spannen doordat we zoiets zouden invoeren.

Dat neemt niet weg dat er bij de inzet van het strafrecht op tellerfraude echt wel een stijgende lijn is te zien. In 2015 waren er drie zaken, in 2018 zijn elf zaken van tellerfraude in behandeling genomen. Ik heb ook uitgelegd dat we bij ernstige gevallen geen aanwijzing hebben dat specifieke strafbaarstelling extra houvast zou gaan bieden. Ik wil er toch echt voor pleiten dat we de maatregelen die de collega en ik genoemd hebben in de brief van 11 juni, nu verder gaan uitrollen. We streven ernaar dat die aantallen nog meer toenemen dan de afgelopen jaren al is gebeurd. Mochten we in een tweede evaluatie over enige tijd vaststellen dat dat niet zo is, dan moeten we kijken wat er nog meer kan. Ik wil u best toezeggen dat ik daarop bij u terugkom.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra heeft nog een vervolgvraag.

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

Ja, graag. Het is fijn dat u daarop terugkomt. We zijn dan van drie zaken naar elf gegaan, maar de gepleegde fraude is geprognosticeerd op 160 miljoen euro per jaar. Dan vind ik elf veroordelingen of elf zaken in een jaar wel weinig. Het is goed dat de minister daar verder mee aan de slag gaat, maar ik wil ook van hem weten wat de Vereniging Aanpak Tellerfraude daarvan vindt. Daar zitten alle organisaties in die er

verstand van hebben, waaronder geloof ik Koos P. en mensen van de RAI en van de BOVAG. Zijn die hier tevreden mee? Daar ben ik wel heel benieuwd naar en dat ga ik ook even checken bij ze. Als zij tevreden zijn, dan hou ik verder mijn mond, maar als zij zeggen: er kan nog meer, dan kom ik daar nog wel op terug.

Minister Grapperhaus:

Wij zijn ook in gesprek met die vereniging VAT, Vereniging Aanpak Tellerfraude. Van hen kwam het voorstel om het in bezit hebben van een auto met een onjuiste tellerstand strafbaar te stellen. Ik heb net al uitgelegd dat ik als minister van Justitie en Veiligheid zeg dat zo'n maatregel moeilijk in te passen valt in ons strafrecht, want dan krijg je een omkering van de bewijslast en die past voor dit soort delicten niet in ons Nederlandse strafprocesrecht. Maar we blijven zeker met de VAT in gesprek, omdat we ook goed met elkaar willen kijken hoe we nog effectiever kennis kunnen binnenhalen over dit soort fraudes.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik dank de ministers voor hun beantwoording.

Ik stel voor dat we gelijk overgaan naar de tweede termijn. Ik geef iedereen anderhalve minuut spreektijd en ik wil als eerste het woord geven aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik dank beide ministers voor hun beantwoording. Ik heb volgens mij alles genoemd en mijn vragen kunnen stellen. Op naar een verkeersveiliger Nederland!

De voorzitter:

Dat is een mooie boodschap, en lekker kort! Dan geef ik het woord aan de heer Drost.

De heer Drost (ChristenUnie):

Ik sluit me aan bij meneer Dijkstra.

De voorzitter:

Nog korter en nog beter. Dan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Excuses, voorzitter, ik ben iets langer. Er is nog een item van de minister van Infrastructuur en Waterstaat waar ik graag iets meer helderheid over wil. Ik had namelijk de vraag gesteld of er een eerste investeringsplan verkeersveiligheid zou kunnen zijn voor de begrotingsbehandeling. Ik begrijp uit de risicogestuurde aanpak dat dat er niet zal liggen. Eigenlijk is mijn vraag nu welke informatie wij wel voor de begrotingsbehandeling krijgen. Zou het misschien een suggestie zijn dat wij een brief krijgen met de stand van zaken op dat moment zodat wij in ieder geval weten waar wij dan staan? Als de minister een betere suggestie heeft, sta ik daar ook voor open.

De voorzitter:

Prima, dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb toch nog wel een aantal punten. Het eerste gaat over de 30 km als norm. De minister zegt dat zij de beleidsvrijheid van gemeenten niet wil aantasten, maar als je als norm voor de bebouwde omgeving 30 km oplegt, is er

beleidsvrijheid om af te wijken naar 50 km. Wil de minister toch met gemeenten, de VNG, hierover in gesprek gaan en dan zeker over de omgeving rond scholen? En wil zij daar voor de begrotingsbehandeling bij ons op terugkomen?

Dan over de 130 km. De minister schetst dat de rijbeleving het doelmatige en doeltreffende gegeven uit artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet is. Dan zou ik heel erg graag inzichtelijk krijgen hoe de rijbeleving is verbeterd door deze maatregel. Ik denk dat de minister daar niet helemaal uitkomt. Zij zegt dat al is aangegeven dat het doel 8% was en dat het 1% snelheid werd. Vindt de minister dat dit nu werkelijk in lijn is met de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de maatregel, ook gegeven de hoge maatschappelijke kosten die de 130 met zich mee brengt? Wil de minister hier schriftelijk op terugkomen?

Ten slotte over de terugroepacties. Zou de minister hier toch wat meer over kunnen zeggen? Hoe kan het dat er op dit moment geen juridisch kader is om als de gezondheid in het geding is, wat het geval is bij sjoemeldiesel, wel degelijk tot terugroepacties over te gaan?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat de heer Van Aalst hierover een interruptie wil plegen.

De heer Van Aalst (PVV):

Het verbaast mij enigszins dat GroenLinks inbrengt dat zij de rijbeleving een vreemde situatie vindt. Wat ik een vreemde situatie vindt, is dat GroenLinks in Zandvoort vooraan staat als het gaat om de vip-kaarten voor de Grand Prix in Zandvoort. Dan is de rijbeleving blijkbaar wel interessant. Ik vind u niet echt consistent in de lijn van GroenLinks. Vindt u dat zelf ook niet?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het moet de heer Van Aalst nagegeven worden dat hij wel creatief is. Als wij het hebben over de 130 en je neemt een maatregel met grote gevolgen, dan moeten volgens mij de doeltreffendheid en doelmatigheid aantoonbaar zijn. Dat is het hele idee van de Comptabiliteitswet. Als de minister dan zegt dat het eigenlijk om rijbeleving gaat ... Ik denk dat dat precies is waar de Rekenkamer kritisch op is. Dat is niet doelmatig en doeltreffend. Er zijn wel heel hoge maatschappelijke kosten aan verbonden, want laten wij wel wezen: 130 betekent meer uitstoot en meer verkeersonveilige situaties. Er zitten hoge maatschappelijke kosten aan en dan moeten de baten wel degelijk echt inzichtelijk zijn. Daar hoor ik de minister onvoldoende over.

De heer Van Aalst (PVV):

De reistijdverkorting is er wel degelijk en of het nu 8% of 1% is, dat is lager, maar er is wel een rijtijdverkorting. Dat geeft de Rekenkamer ook aan: die is beperkt. Ik heb niet gehoord dat de verkeersveiligheid in het geding zou zijn. Ik heb volgens mij net geopperd — en ik reken op uw steun, mevrouw Kröger — om te gaan verkennen wat het doet voor de reistijd als wij de snelheid verhogen. Dan kunnen wij die hele doelstelling van de rijbeleving laten varen. Dan kunnen wij de reistijdverkorting nog meer vergroten. Dan gaan wij naar het Duitse systeem: geen maximumsnelheid. Lijkt mij een goed plan. Ik reken op uw steun.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, ik nodig de heer Van Aalst uit om het rapport even goed te lezen, want de Rekenkamer geeft aan dat die 130 juist vaak ook tot reistijdverlenging leidt. Het is dus een maatregel die niet effectief is. Eigenlijk is het enige argument dat de minister heeft, dat het bijdraagt aan de rijbeleving van de automobilist. Volgens mij moet zij dat toch iets beter kunnen beargumenteren gegeven de grote maatschappelijke kosten. Dat is het hele doel van de Comptabiliteitswet. Als het de heer Van Aalst gaat om het bevorderen van het doorrijden, dan hoop ik dat hij met mij blijft strijden voor rekeningrijden, wat van die maatregel zegt iedereen in de sector dat het dé manier is om te zorgen voor doorrijden.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik zie mevrouw Van Brenk voor haar bijdrage.

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

Dank, voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor een aantal toezeggingen. Ik zal straks kijken of ze ook genoteerd zijn; daar ga ik zeker vanuit.

Ik zit nog op een punt te kauwen. De minister zegt: wij hebben een afspraak, ik heb gesproken met de scootmobielhandelaren. Wij zien dat het aantal doden is opgelopen tot 44. We weten uit het SWOV-rapport dat mensen als hun iets overkomt, een schrikreactie hebben en dan eerder knijpen, wat gas geven is, dan loslaten; vandaar ook die noodknop. Ik snap het punt van het maatwerk dat naar voren is gekomen. Ik zou nu aan de minister willen vragen of het mogelijk is dat dit onderdeel wordt meegenomen in het onderzoek waar de OVV nog mee bezig is. De vraag is dan wat het handelingsperspectief van een scootmobiel is voor mensen.

Ik zou willen afsluiten met een compliment. De minister zegt dat Veilig Verkeer Nederland bezig is om ervoor te zorgen dat maaltijdbezorgers goed worden opgeleid. Ik weet dat Veilig Verkeer Nederland ook scootmobielcursussen verzorgt in het land. Dan doen zij fantastisch en daarvoor wil ik al die vrijwilligers een compliment maken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Waarvan akte. De heer Von Martels.

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

Voorzitter. Ik zal niet voortborduren op de bezorgde tijden voor de bezorgde maaltijden, maar ik wil vooral inzoomen op het feit dat politiek bedrijven iets van een lange adem is. Het belooft natuurlijk een heel mooi najaar te worden, want er zijn vandaag tal van toezeggingen gedaan over de uitkomsten van lopende onderzoeken en we kunnen zelfs een wetsvoorstel voor de invoering van een helmplicht tegemoet zien. Ik zie echt uit naar het AO Verkeersveiligheid in december waar zal blijken dat al dit soort dingen zijn geïmplementeerd of tot ons zullen komen. Dan kunnen wij spijkers met koppen slaan.

We moeten zeker blijven inzetten op een veilige infrastructuur, op verkeerseducatie — het onderwerp is nauwelijks aan bod gekomen vandaag, maar het is wel heel belangrijk — en op adequate handhaving. Ik hoor de minister van JenV spreken over 384.000 staandhoudingen. Het is best moeilijk te interpreteren of dat nou voldoende is. Dat zijn 90 aanhoudingen per provincie per dag. Is dat indrukwekkend veel? Ik kan niet zo goed

beoordelen of dat nou de aantallen zijn waar wij naar streven. Het moet adequaat zijn. Daarom vraag ik aan de minister van JenV wat in die zin een optimum is. Aan welke aantallen denken wij dan? Dit was mijn laatste oproep om die vraag beantwoord te krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Von Martels. Het is nog wat vroeg, maar ik begrijp dat uw hart vol verwachting klopt richting het eind van het jaar.

Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik wijs erop dat wij haast moeten maken met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en dat het ministerie zo snel mogelijk met concrete acties moet komen en niet moet blijven hangen in convenanten en volle zalen. We hebben een hoge ambitie; laten wij die ook samen waar maken.

Ik heb specifiek gevraagd wanneer de WRM ingaat. Wanneer wordt die wet van kracht? Ik heb geen antwoord gekregen op die vraag. De minister zegt dat er in het najaar consultatie komt, maar wanneer gaat die wet in? Dat wil ik graag horen.

Ik heb het Charter for Walking aangekaart; dat komt misschien terug in de NOVI.

Ik wil eindigen met de elektrische step. Natuurlijk moeten wij handhaven, maar mijn oproep is vooral dat wij het zo snel mogelijk mogelijk maken dat dit een regulier vervoersmiddel wordt. Wij moeten kijken welke eisen eraan worden gesteld. Iedereen die dat wil, moet zo'n elektrische step kunnen gaan gebruiken, vooral in binnensteden. Dat is vooral mijn oproep. Ik wil ook dat iedereen die zo begrijpt. Natuurlijk moet er waar nodig worden gehandhaafd, maar dat geldt voor alles. Dus nogmaals die oproep in de richting van de minister.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. En dan als laatste de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Volgens mij had ik nog een vraag c.q. opmerking openstaan over de Stint. Is de minister het met mij eens dat de manier waarop de situatie zich nu afspeelt, wel heel cru is? Er is nog steeds geen rapport van TNO, de OVV moet nog een uitspraak doen over het ongeval en de fabrikant gaat over tot de orde van de dag. Dat is toch wel spijtig. Ik hoop dat de minister hier nog haar licht over wil laten schijnen.

Dan een opmerking in de richting van de minister van JenV over de handhaving in Amsterdam. Het is leuk dat wij gaan handhaven op de snorscooter op de rijbaan, maar hoe moet ik dat zien? Gaat u zo meteen de omaatjes van het fietspad halen en een zware bekeuring geven omdat zij het niet aandurven om de rijbaan op te gaan? Dat is nu juist het probleem dat hier speelt. Ik merk inmiddels bij collega's dat de steun hiervoor afbrokkelt. Het is jammer dat zij toen hebben ingestemd met de wet. Ik hoopte dat zij dat niet zouden doen en dat überhaupt niet mogelijk hadden gemaakt, maar wat betekent dit?

In de richting van de minister van IenW vraag ik wat het betekent voor de

veiligheidscijfers als dit zich gaat verspreiden over andere gemeenten. Die vraag heb ik in eerste termijn al gesteld. Ik snap dat er een evaluatie komt, maar ik maak mij hier wel zorgen over.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk heeft hier een vraag over.

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

De heer Van Aalst maakte in mijn beleving een karikatuur van arme omaatjes. Wij hebben afgelopen dinsdag een petitie aangeboden gekregen van een heel krasse dame van in de tachtig uit Amsterdam die haar snorfiets heeft laten upgraden tot bromfiets zodat zij tenminste wat tempo kan maken. Zij had het juist het omgekeerde gevoel; zij was heel boos over de hoeveelheid geld die dat kostte, en terecht, maar zij heeft helemaal niets van een kwetsbaar omaatje.

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

Nee, maar de betreffende dame is hier al een keer eerder geweest, en toen gaf zij ook al aan dat zij niet blij is dat zij naar de rijbaan moet. Ze heeft er nu voor gekozen om dan maar met die snelheid mee te gaan, maar ik vind het heel vervelend voor mensen, niet alleen ouderen, die kiezen voor het fietspad omdat zij de snelheid te hoog vinden of het te gevaarlijk vinden op de rijbaan. Dan komt oom agent eraan, die trekt hen van de scooter en zegt: dit gaan wij dus niet doen. Dat is precies wat wij niet willen. Dat is ook wat ik bij de minister aangaf. Hadden wij niet moeten overgaan tot een snelheid op het fietspad en de beslissing dat je wel gebruik kunt maken van het fietspad als je niet harder wilt dan die snelheid? Die hele regelgeving kraakt aan alle kanten. Het ene moment mag je op het fietspad zonder helm, dan weer op de rijbaan met helm. Daar word je toch knettergek van. Ik zie al voor me dat mensen hun helm afdoen op het moment dat zij het fietspad op rijden. Ik snap niet dat iemand dit bedenkt. Het was dus niet bedoeld om een karikatuur te maken van een arm omaatje, maar ik vind het heel triest als mensen die een beperkte mobiliteit hebben en hiervoor kiezen, op deze manier worden aangepakt en stevige boetes tegemoet kunnen zien. Daar wordt dus blijkbaar wel prioriteit aan gegeven. Ik heb de burgemeester van Amsterdam andere prioriteiten horen noemen en horen spreken over een beperking van haar capaciteit als zij moet handhaven. Ik vind dit een bijzondere vraag.

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk, meneer Van Aalst. Wil mevrouw Van Brenk hierop reageren? Nee. Dan heeft u nog even om uw punt af te maken, meneer Van Aalst.

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

Ik laat de tachograaf maar even voor wat hij is voor wat betreft het tarief.

Ik wil nog wel terugkomen op de cijfers die de heer Von Martels noemde over de staandehoudingen. Het zijn er inderdaad gemiddeld 90 per dag per provincie. Als ik het goed begrijp zitten daar zelfs ook die vreselijke laserguns bij. Op het moment dat je daarmee schiet en je wordt aangehouden, is dat ook een staandehouding. Die zijn er eigenlijk alleen maar om de staatskas te spekken. Vallen die daar ook nog onder? Wat blijft er dan nog over aan interessante staandehoudingen die ook echt wat doen voor de verkeersveiligheid?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Dan heeft iedereen zijn bijdrage geleverd. Ik geef de minister van Justitie als eerste de gelegenheid om de gestelde vragen te beantwoorden, omdat hij zo meteen naar een debat moet.

Minister Grapperhaus:

Dank voor uw begrip, voorzitter, en via u ook aan de collega en aan uw leden.

Ik heb twee vragen van de heer Von Martels, allereerst het optimum van het aantal staandehoudingen. Het is moeilijk om dat aan te geven. Er is niet een streefwaarde te noemen, want we doen niet aan bonnenquota. Van belang is de combinatie van staandehoudingen en digitale handhavingsmiddelen. Ik heb u gezegd dat u mij er op aan mag spreken dat ik maatregelen tref om de pakkans te verhogen, onder andere door het aantal staandehoudingen te laten stijgen, maar ook door de wetgeving aan te scherpen op die punten waarvan we in het kader van het verkeer zeggen dat daar extra regelgeving nodig is voor justitie. In dat verband: laserguns vallen onder staandehoudingen, mobiele radarsets overigens niet.

De heer Van Aalst had een vraag over de snorfietsen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft eerst nog een vraag over het vorige punt.

De heer Van Aalst (PVV):

Als die laserguns eronder vallen, maak ik me toch wel zorgen. We pleiten hier niet voor bonnenquota, maar als de pakkans zo laag is, gaan mensen zich niet aan de regels houden. We willen volgens mij de pakkans juist omhoog hebben met elkaar. Als ik constateer dat het aantal staandehoudingen zo laag zijn ... Zelfs de laserguns moeten er nog van af. Ik vind dat echt een beperkt aantal. U kijkt mij aan alsof het er heel veel zijn, maar als de laserguns er ook nog van af moeten, denk ik dat de individuele staandehoudingen heel beperkt zijn.

Minister Grapperhaus:

De mobiele radarsets zijn de grote aantallen, en niet de laserguns. Het is dus niet zo dat een groot aantal van die staandehoudingen wordt uitgemaakt door mensen die met een lasergun ... ik weet niet wat ze doen; op een elektrische step heen en weer rijden of wat dan ook.

Voorzitter. De heer Van Aalst vroeg ook naar handhaving van snorfietsen in Amsterdam. Er is gewoon wetgeving. De exacte invulling van het handhaven wordt lokaal bepaald. Daarvan kan ik in ieder geval zeggen dat er gehandhaafd wordt. Hoe die praktijk uiteindelijk is, is, nogmaals, aan het lokale gezag. Maar eind van dit jaar krijgen we de evaluatie van Amsterdam en kunnen we verder kijken hoe dat in de praktijk heeft uitgepakt. Maar nogmaals, zo werkt ons stelsel, zo werkt onze verantwoordelijkheid. Uiteindelijk ligt die bij het gezag in Amsterdam of welke stad dan ook.

De voorzitter:

Prima, dank u wel. Ik zie geen reacties van de Kamerleden meer. Dan dank ik u voor uw antwoorden en uw aanwezigheid. Dan geef ik het woord aan de minister van IenW voor de andere antwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank voor alle complimenten. Waar ze niet voor ons zijn, zijn ze zeker voor de organisaties die zich allemaal heel hard inspinnen voor verkeersveiligheid. Ik sluit me ook graag aan bij de complimenten die mevrouw Van Brenk uitsprak voor alle vrijwilligers die zich op het gebied van verkeersveiligheid inzetten. We mogen er heel dankbaar voor zijn dat zo veel mensen hier zo veel vrije tijd in steken.

Ik kom op de specifieke vragen. De heer Stoffer vroeg om een investeringsplan vóór de begroting. Dat lukt helaas niet. We moeten alles echt goed in kaart hebben en daar hebben we de regionale overheden ook bij nodig. Ik kan u wel toezeggen dat we in elk geval inzichtelijk maken wat we vanuit het Rijk doen met de 10 miljoen die met het amendement beschikbaar is gemaakt voor verkeersveiligheid. Ik zal u uiteraard voor het volgende overleg, dan wel voor de begroting — in het kader daarvan zullen we er ongetwijfeld ook over spreken — informeren over de laatste stand van zaken.

Ik kom bij mevrouw Kröger. 30 kilometer moet de norm zijn in plaats van 50. Ben ik bereid om dat om te draaien? Het antwoord is: nee, ik zie daar de noodzaak niet toe. Maar dat zal u niet verrassen.

Mevrouw Kröger vroeg over de 130 of ze een en ander op schrift kan krijgen. In principe kan dat wel, maar er komt geen nieuwe informatie uit naar voren dan de informatie die ik in eerste termijn gaf en die ik wel vaker heb gemeld. Overigens is die informatie consistent. In zowel de Kamerdebatten destijds bij de invoering van 130 als in een eerder Rekenkamerrapport uit 2013 geloof ik, werd nagenoeg hetzelfde geconstateerd. Het voegt dus niet zo veel toe om daar nog een keer iets aan toe te voegen.

Dan de sjoemeldiesels.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het gewoon heel erg lastig dat wij hier een heel debat voeren over verkeersveiligheid, waarbij de minister en de Kamer zeer bezorgd zijn over het feit dat de cijfers omhooggaan en de Rai Vereniging zegt dat grote aantallen op 50 kilometerwegen in de gebouwde omgeving vallen, maar dat de minister zegt "ik zie de noodzaak ertoe niet". Ik zou haar echt willen vragen om in gesprek te gaan met de Rai over hun oproep en om met wat meer diepgang en feiten te reageren op het voorstel om 30 de norm te maken, waarbij er uiteraard beleidsvrijheid blijft bestaan voor gemeenten om te zeggen dat het op bepaalde locaties 50 moet zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan verval ik toch in een herhaling van zetten. Ik heb aangegeven dat ik vertrouwen heb in de lokale democratie. Ik heb er ook vertrouwen in dat gemeenten en provincies serieus werk maken van de risicoanalyses. Als daaruit blijkt dat het grootste probleem op hun 50 kilometerwegen zit, dan moeten we nog kijken wat de beste oplossing is. Zit 'm dat in de weginrichting die bij die 50 kilometer hoort? Wordt het anders of beter als je er 30 van maakt? Dat is allemaal onderdeel van die risicoanalyse. Ik heb er alle vertrouwen in dat gemeenten en provincies dat ook heel serieus oppakken, met hulp van de kennisinstellingen. Ik zie deze omdraaiing dus echt niet als een noodzaak.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, nog een korte vervolgvraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De maximumsnelheid is duidelijk het heilige huisje van deze VVD-minister, maar dat staat toch wel op gespannen voet met de noodzaak om beter beleid op verkeersveiligheid te voeren. Dan ga ik toch even naar die 130. De minister zegt dat ze eigenlijk niets toe te voegen heeft, maar ...

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, ik zei "een korte vervolgvraag", maar u probeert nu een nieuw punt te maken, begrijp ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een korte vervolgvraag is: hoe duidt zij 1% mogelijke versnelling, waar de Rekenkamer vraagtekens bij plaatst, als doeltreffend en doelmatig, zoals aangegeven in de Comptabiliteitswet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar heb ik eigenlijk al antwoord op gegeven. De reistijdwinst is beperkt, gemiddeld over 24 uur van de dag. Het ene moment van de dag is het meer en het andere moment van de dag is het minder. Dan kom je inderdaad niet op een heel hoog percentage uit. Maar van begin af aan is dat ook altijd onderkend in de Kamerdiscussies. Die Comptabiliteitswet hebben we ook al langer dan vandaag, dus er is eigenlijk niks nieuws onder de zon.

De **voorzitter**:

Prima, dan vervolgt u nu uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik blijf nog even bij mevrouw Kröger, want zij had ook het punt van de sjoemeldiesels en de vrijwillige terugroepactie. Ik heb al gezegd dat er op dit moment geen wettelijke grondslag is en dat er vanaf september 2020 wel meer mogelijkheden komen. Daar gaan we naar kijken. Van die sjoemeldiesels, van de individuele auto, is het effect op de luchtkwaliteit in zijn totaliteit bijna te verwaarlozen. Daarom kan het via een reguliere update en kunnen we het niet verplichten. Er is op dit moment echt geen wettelijke grondslag voor. We kijken met de RDW hoe het hele systeem van de updates verbeterd kan worden, ook in het licht van de wetswijziging in september 2020.

De **voorzitter**:

Een allerlaatste vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Klopt het dat bij zo'n aanscherping van die terugroepacties ook de gezondheidsimplicaties of een onderwerp als sjoemeldiesels aan de orde gesteld zou worden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er komen meer mogelijkheden. Hoe die zich precies gaan vertalen en hoe daar gezondheid in betrokken wordt, dat zullen we nog eens navragen bij RDW, die daar vooral mee aan de slag is. Maar er komen in ieder geval verruimde mogelijkheden voor die terugroepacties.

De voorzitter:

Prima. De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Brenk had het over de scootmobiel en de noodknop et cetera. Ik vind het een waardevolle suggestie om dat nog bij de OVV neer te leggen en te kijken of ze dat mee zouden kunnen nemen. Misschien hebben ze het al in hun onderzoek meegenomen, dat weet ik niet, maar ik vind het in ieder geval een goede tip om het te vragen. Zij zijn uiteraard onafhankelijk en het is aan hen om daar al dan niet iets mee te doen, maar we zullen het graag overbrengen.

Over de Charter for Walking had ook de heer Laçin nog vragen. Terecht. Ik was vergeten om daarop te antwoorden. Het is heel klein begonnen, met maar twee gemeenten die eraan meededen. Inmiddels zijn dat er toch achttien, kan ik zeggen, dus er zit schot in. Als we tot een soort sneeuwbaaleffect of een schaakbordeffect kunnen komen, dat je iedere keer een verdubbeling krijgt, dan zou dat heel mooi zijn. Maar er is dus nog wel werk aan de winkel om dit echt veel verder op te schalen, want u weet net als ik dat er heel veel meer dan achttien gemeenten in het land zijn. Daar is nog wel wat te doen.

Er is ook gevraagd naar de WRM. Hoe snel we daarmee door kunnen gaan, is een beetje afhankelijk van wat er uit die internetconsultatie komt, maar het streven is dat die van kracht wordt op 1 januari 2020.

De elektrische step. Ik ben niet van plan om die dingen zelf te gaan fabriceren, dus ik kan ook zelf geen aanvraag indienen. We zijn echt afhankelijk van de fabrikanten van die dingen. Zij moeten een aanvraag doen om ze op de weg toegelaten te krijgen. De deur staat open. Vanaf 2 mei kan iedereen die aanvraag indienen, maar wij hebben ze nog niet ontvangen.

De heer Laçin (SP):

Dat antwoord had de minister al gegeven. Ik ben van mening dat de houding van de minister tegenover een vervoersmiddel dat op dit moment overal verkrijgbaar is en dat in het dagelijks beeld al te zien is, tekortschiet. Daarom wil ik bij dezen alsnog, met u welnemen, een VAO aanvragen. Dat waren we net geloof ik vergeten. Ik wil de minister op dit punt echt wel bijsturen, zodat zij zelf wat actiever aan de slag gaat, want het antwoord "we wachten op een fabrikant", terwijl het al gebruikt wordt, vind ik echt onvoldoende.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vraag me toch echt af wat ik dan meer moet doen. Als ik zo'n fabrikant was, dan zou ik die aanvraag indienen, want het is toch heel raar dat je een product verkoopt met een beperkte gebruiksmogelijkheid, terwijl er een wettelijk kader ligt waar je dat product gewoon aan kunt laten toetsen om het wel toegelaten te krijgen? Maar ik kan ze niet dwingen om bij ons een aanvraag in te dienen. Ik heb net gezegd: de deur staat open. Ze zijn welkom. Dan kan de RDW gaan checken of ze veilig zijn. Ik zie niet in wat ik hier meer aan zou kunnen doen.

De heer Van Aalst vroeg of ik het niet vervelend vind hoe het nu met de Stint gaat, nu we al bezig zijn om hem spoedig weer op de weg te krijgen. Ik besef heel goed dat het

bij nabestaanden iedere keer dat er iets in het nieuws komt over de Stint, weer wonden openrijt. Je kunt je er geen begin van een voorstelling van maken wat die mensen iedere keer dan weer meemaken. Dus wij doen vanuit onze kant ons best om de mensen tijdig te waarschuwen wanneer wij bijvoorbeeld weten dat er, zoals nu, een algemeen overleg gaat plaatsvinden waarin dat onderwerp weer besproken gaat worden. Maar ja, wat daar verder aan publiciteit over is, kan ik natuurlijk ook niet altijd inschatten. Maar de heer Van Aalst heeft echt een punt: het is voor die mensen ongelofelijk zwaar om iedere keer weer die confrontatie daarmee te moeten aangaan. Dat ben ik zeer eens.

Over de tachografen hebt u nog opmerkingen gemaakt. We doen ons best om daar ook zo snel mogelijk vorderingen in te maken en duidelijkheid te geven, maar ik kan ook geen ijzer met handen breken, ook niet op tachograafgebied.

De voorzitter:

Die zijn volgens mij van papier. Ik kijk even naar de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, volgens mij stond nog de vraag open wat de minister doet met de verkeersveiligheidscijfers in Amsterdam voor wat betreft de handhaving van de snorscooter op de rijbaan. We hebben de filmpjes allemaal voorbij zien komen wat dat doet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Terechte vraag, dat is zeker een belangrijk onderdeel van de evaluatie, maar die is wel breder. Het gaat daarin niet alleen om de verkeersveiligheid, maar ook om de bredere effecten van die snorfiets op de rijbaan. Dat komt allemaal in de evaluatie aan de orde, maar verkeersveiligheid is daar zeer zeker een belangrijk punt in.

Dan was ik er doorheen, dacht ik, voorzitter.

De voorzitter:

Prima, dank u wel. Ik bedank u voor de beantwoording en u allen voor de aanwezigheid. Ik constateer dat de heer Laçin op de valreep een VAO heeft aangevraagd, dus dat zal dan wel worden ingepland.

In dit AO zijn de volgende toezeggingen gedaan:

- De minister van IenW zegt toe aan de heer Stoffer dat zij voor het volgende AO Verkeersveiligheid een brief stuurt over de onveiligheid van de N34. Dat is die weg die van het Rijk aan de provincie is overgedragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, een aparte brief toesturen heb ik volgens mij niet beloofd, maar we zullen het wel even uitzoeken en het in aanloop naar een volgend AO in een verzamelbrief of anderszins laten weten.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, daar ben ik het mee eens. Dat klopt.

De voorzitter:

Er komt hierover een brief, en die komt ook bij meneer Stoffer. Prima.

De tweede toezegging:

- Voor het eind van dit jaar stuurt de minister de resultaten van de verkenning van gevaarlijke kruispunten en rotondes naar de Kamer.
- Voor de kerst van 2019 stuurt de minister het ontwerpbesluit ten aanzien van de helmplicht voor de snorfiets naar de Kamer.
- Voor het eind van het jaar ontvangt de Kamer de resultaten van de verkenning van het breder gedefinieerde gemotoriseerd verkeer inclusief de lichte elektrische voertuigen LEV's. Ook daarbij de evaluatie van het experiment in Amsterdam voor de snorfiets op de rijbaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mag ik daarbij nog even aantekenen dat we dan wel ook het OVV-rapport moeten hebben, want dat moeten we echt in samenhang bekijken. Het is ook de verwachting dat we dat eind van het jaar hebben, maar ik weet natuurlijk niet of de OVV dat precies kan nakomen.

De heer Laçin (SP):

Kan de minister verduidelijken welk OVV-rapport ze bedoelt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het OVV-onderzoek naar aanleiding van de Stint.

De voorzitter:

Prima. Er komt dus een brief, zodra het OVV-rapport er ligt.

- Nog voor het zomerreces informeert de minister de Kamer per brief over de stand van zaken met betrekking tot het convenant dat nu wordt gesloten met de kinderopvangbranche over het gebruik van de Stint.
- In het najaar stuurt de minister een brief over de stand van zaken van de lagere regelgeving gerelateerd aan de Wet rijonderricht motorrijtuigen, inclusief een reactie op de moties.
- De minister van JenV zegt toe aan de heer Dijkstra dat hij met de Wielerunie zoekt naar een oplossing voor de motorbegeleiding bij wielervoertuigen. Dat probeert hij dan ook voor het volgende AO Verkeersveiligheid te doen.
- En de minister van IenW komt voor de begrotingsbehandeling in een brief terug op de laatste stand van zaken ten aanzien van investeringen in maatregelen voortkomend uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, het SPV. Dat is een toezegging aan de heer Stoffer, maar die is ook al eerder gedaan aan de Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die was niet eerder in deze vorm gedaan, want ik heb ook tegen de heer Stoffer gezegd wat er specifiek gedaan wordt met het amendement van de Kamer van die 10 miljoen.

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

Volgens mij was er nog een toezegging van de minister van JenV voor wat betreft de staandehouding in combinatie met de groei van de mobiliteit.

De **voorzitter**:

Ja, die kan ik mij inderdaad ook herinneren.

- De minister van JenV heeft toegezegd bij de eerstvolgende komst van de cijfers nadrukkelijker te kijken naar de staandehoudingen in combinatie met de groei van de mobiliteit.

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

Ik had er nog twee, voorzitter.

De **voorzitter**:

Roept u maar!

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

Volgens mij heeft de minister aan mij toegezegd dat zij voor een volgend overleg komt met meer info rondom de fietsverlichtingscampagne. Dat doet zij in het najaar.

De **voorzitter**:

Die staat bij dezen genoteerd.

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

Ook heeft zij toegezegd dat zij met leder(in) in overleg gaat om mensen met een beperking in het kader van het oversteken mee te nemen in Smart Mobility.

De **voorzitter**:

Dat is een overleg dat de minister gaat hebben. Ik denk dat mevrouw Brenk bedoelt dat wij daar dan een terugkoppeling van krijgen in een brief. Dat zou de toezegging zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar kom ik op terug in een volgend AO Verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Dan voegen we die twee punten nog toe aan de lijst van toezeggingen.

Ik dank u allen hartelijk voor uw aanwezigheid.

Sluiting 16.50 uur.

