Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1252

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 16 juli 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 21 mei 2026 overleg gevoerd met de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weel, Minister van Justitie en Veiligheid, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2026 inzake uitvoering moties nationale veiligheidsrisico's van slimme (elektrische) voertuigen (Kamerstuk 30 821, nr. 331);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2026 inzake de Aanpak Fatbikes (Kamerstuk 29 398, nr. 1220);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2026 inzake de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR) (Kamerstuk 29 398, nr. 1222);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2026 inzake stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2026 (Kamerstuk 29 398, nr. 1223);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2026 inzake voortgang voertuigautomatisering (Kamerstuk 31 305, nr. 538).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

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

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

kst-29398-1252
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Voorzitter: Kröger
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Bikkers, Van Brenk, Van Duijvenvoorde, Goudzwaard, Grinwis, Heutink, De Hoop, Jumelet, Kröger, Van Leijen, Prickaertz en Stoffer,

en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weel, Minister van Justitie en Veiligheid.

Aanvang 13.01 uur.

De **voorzitter**:
Goed. Hierbij open ik deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We zijn vandaag bijeen voor een commissiedebat over verkeersveiligheid. Ik heet de leden heel graag welkom, de heer Goudzwaard van JA21, de heer Stoffer van de SGP, de heer Van Leijen van D66, mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de heer Bikkers van de VVD, de heer Heutink van de Groep Markuszower, de heer Jumelet van het CDA, de heer Prickaertz van de PVV, de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA en twee bewindspersonen, de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Justitie en Veiligheid, de heer Van Weel. We hebben vijf minuten spreektijd. Ik wil graag met de leden afspreken dat we vier interrupties doen. Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u wel, voorzitter. Laat ik ermee beginnen dat deze inbreng mede namens BBB is. Afgelopen december heb ik dit punt ook al benoemd. Helaas is het opnieuw noodzakelijk. Het is nog altijd kinderlijk eenvoudig om via onlineplatforms spotgoedkoop allerlei verkeersongelukken in spe te bestellen. Veel van de fatbikes, vaak afkomstig uit China, voldoen al direct uit de verpakking niet aan de geldende wet- en regelgeving. De handhaving is ontegenzeggelijk ingewikkeld, maar juist daar ligt de sleutel voor een structurele oplossing van het fatbikeprobleem.
Voorzitter. Het is goed dat politie, Douane, ILT en NVWA nauwer gaan samenwerken, maar een echte, coherente handhavingsstructuur die zich specifiek richt op de import en verkoop van illegale fatbikes ontbreekt nog altijd. ILT en NVWA hebben bovendien al een breed takenpakket en controleren vooral reactief naar aanleiding van meldingen. De vraag is dus of deze aanpak wel is opgewassen tegen de omvang van het probleem. Daarbij komt dat dit probleem niet pas in Nederland ontstaat, maar al aan de grenzen van de interne markt. Daarom heb ik een aantal vragen aan Onze Minister.
Hoe beoordeelt de Minister de rol van de e-commerceplatforms bij de verspreiding van illegale fatbikes? Welke mogelijkheden ziet de Minister om de verkoop via deze platforms daadwerkelijk te beperken? Is de Minister het met JA21 eens dat Nederland niet kan wachten tot er mogelijk in 2028 een centrale Europese douanehub operationeel is? Welke concrete resultaten verwacht de Minister volgend jaar van het convenant tussen IenW en de Douane?
Voorzitter. Een klein stukje over de verzorgingsplaatsen. Het Ministerie van IenW legt momenteel de laatste hand aan het wetsvoorstel voorzieningen op verzorgingsplaatsen. Wat JA21 betreft is dit een bijzonder ondoordacht voorstel. Deelt de Minister de zorg dat het opdelen van verzorgingsplaatsen in afzonderlijke kavels voor tanken, laden en voorzieningen leidt tot meer zoekverkeer, onoverzichtelijke verkeerssituaties en daarmee een verslechtering van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid? De overheid moet verkeersveiligheid en bereikbaarheid organiseren en niet

via tekentafelbeleid goed functionerende familiebedrijven uit de markt drukken.

De **voorzitter**:
Ik zie een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dank aan JA21 dat zij beginnen over verzorgingsplaatsen. Ik kon het niet meer in mijn tekst kwijt, maar ik vind het heel erg fijn dat zij dat doen. Dat geeft mij de gelegenheid hierover wat vragen te stellen. In mei 2025 hebben we samen met de BBB en de VVD een motie ingediend om bij de nieuwe verzorgingsplaats van de toekomst tenminste één kavel te veilen waar zowel een shop als laden en fossiel wordt aangeboden. Die motie is aangenomen maar het kabinet heeft die motie eigenlijk niet goed uitgevoerd. Mijn vraag aan JA21 luidt: hoe kijkt JA21 daarnaar? Is het uitgangspunt nog steeds dat dit het toch zou moeten gaan worden in het uiteindelijke voorstel?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Kan de heer Heutink nog even kort toelichten wat hij bedoelt met «dit»?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat kost mij nu natuurlijk een interruptie.

De **voorzitter**:
Ja, want anders komen we wel in een hele vrije debatvorm terecht. Dus ja, de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Als u mij heel even de ruimte geeft... In die motie riepen wij er destijds toe op – dat vinden wij nog steeds – dat bij het nieuwe systeem van veilen van verzorgingsplaatsen tenminste één kavel moet worden geveild die zowel laden en shops als fossiel bevat. Dan heb je namelijk als kleine ondernemer de kans om niet uit de markt te worden geprezen ten aanzien van brandstof en tegelijkertijd nog iets te kunnen verdienen op elektrisch laden. Het kabinet heeft nu per brief gezegd, oké, we gaan dat in de migratieperiode in een tijd waarin geen enkel kavel wordt geveild, toch aanbieden. Dat is leuk, maar er wordt niets geveild. Mijn vraag is of dat de weg is die we met elkaar op moeten gaan of dat we hier richting het kabinet wat strakker op moeten zitten om het toch te regelen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dan is de vraag helder. Nee, dat is niet de kant die we moeten opgaan. Zeker niet. We hebben niet voor niets die motie gesteund. Ik noemde het net in mijn betoog al. Ik zou graag willen doorgaan. Ik vind het een zeer onverstandig wetsvoorstel.
Voorzitter, ik ga verder met mijn betoog als dat kan. Is de Minister bereid vóór verdere behandeling van dit wetsvoorstel in gesprek te gaan met een afvaardiging van familiebedrijven die door dit voorstel direct geraakt gaan worden? Graag een reactie.
Voorzitter. Dan het roekeloze rijgedrag met soms fatale gevolgen. We zien steeds vaker berichten over dodelijke ongevallen die worden veroorzaakt door totaal onnodig en onverantwoord rijgedrag. Dat is niet alleen op basis van de krantenkoppen. Hoewel het aantal verkeersdoden sinds de eeuwwisseling sterk is gedaald, zien we de laatste jaren opnieuw een zorgelijke stijging. Van 2024 naar 2025 was er sprake van een toename van 12%. Het is niet altijd helder uitgesplitst wat precies de oorzaak is. Het past wat JA21 betreft wel in een breder patroon van normvervaging en verhuftering in het verkeer. Bij roekeloos rijgedrag met dodelijke afloop staat de strafmaat wat ons betreft lang niet altijd in verhouding tot het

veroorzaakte leed. Kijk, dit is geen JenV-debat. Wij beperken de vraag dan ook tot de kwestie van de rijontzeggingen. Hoe legt de Minister aan nabestaanden uit dat iemand die door extreem roekeloos rijgedrag een ander doodrijdt, in sommige gevallen na enkele jaren alweer legaal achter het stuur mag zitten? Het besturen van een auto is geen recht, maar een voorrecht. Dat voorrecht kun je verdienen maar ook verspelen.
Voorzitter. Tot slot de verkeersboetes. Het is alom bekend dat de verkeersboetes in Nederland uitzonderlijk hoog zijn, zelfs wanneer er aanmaningskosten bovenop komen. Het heeft er steeds meer de schijn van dat verkeersboetes worden gebruikt als pleister op de begroting. De relatie met verkeersveiligheid wordt steeds minder duidelijk. Daarbij komt dat de motie-El Abassi onlangs is aangenomen waarin de overheid wordt verzocht boetes uitsluitend als verkeersveiligheidsinstrument in te zetten. Mijn laatste vraag aan de Minister is – en dan ben ik klaar met mijn verhaal – of de Minister kan uitleggen waarom Nederland zulke hoge verkeersboetes en aanmaningskosten hanteert en in hoeverre deze hoogtes bijdragen aan verkeersveiligheid in plaats van extra inkomsten voor de schatkist te genereren. Hoe gaat de Minister uitvoering geven aan de aangenomen motie-El Abassi?
Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:
Keurig binnen de tijd. De heer De Hoop heeft een interruptie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb een vraag aan de heer Goudzwaard over met name het roekeloze rijgedrag. Ik deel met hem dat het eigenlijk niet te verkopen is aan nabestaanden dat mensen best wel snel weer achter het stuur mogen kruipen. Een logische oplossing zou bijvoorbeeld een alcoholslot zijn. Maar een alcoholslot wordt nu vaak als strafmaatregel gezien, terwijl het eigenlijk een tegemoetkoming is aan de dader. Je mag namelijk wel weer achter het stuur, maar onder voorwaarde dat je geen druppel drinkt. Is de heer Goudswaard het met ons eens dat je dat eigenlijk niet eens zozeer als strafmaat moet zien, maar als een maatregel dat iemand wel achter het stuur mag maar onder toezicht van het alcoholslot? Het is dus niet een straf maar eerder een tegemoetkoming aan de dader.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank voor deze vraag. JA21 is het eens met het standpunt van de heer De Hoop. Ook wij zijn voorstander van het invoeren van een dergelijk alcoholslot. Het betekent overigens niet dat roekeloos rijgedrag altijd hand in hand gaat met alcoholgebruik. Daarin moet wel echt even een verschil worden gemaakt. Ik ben het eens met de heer De Hoop dat er met de inzet en met de veiligheid op de weg meer valt te halen wanneer we kijken naar de inzet van een alcoholslot.

De **voorzitter**:
Geen andere interrupties. Ik geef graag het woord aan de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank, voorzitter. Bijna 760 verkeersdoden vorig jaar waaronder ruim 100 jongeren. Dat kunnen we niet accepteren. Het is nota bene het hoogste aantal in bijna twintig jaar. Ik weet dat de verkeersminister het belang en de urgentie van verkeersveiligheid ziet en ook voelt. Maar de investeringsagenda van de coalitie en het kabinet geven de verkeersveiligheid geen prioriteit. Integendeel. Het kan toch niet zo zijn dat de jaarlijkse investering in verkeersveiligheid op de weg daalt naar 6 miljoen euro, terwijl de jaarlijkse maatschappelijke schade van de verkeersongevallen meer dan 30 miljard euro is. Dan heb ik het nog niet eens over al het persoonlijke leed dat daarmee samenvalt. Ik roep kabinet en coalitiepartijen op ervoor

te zorgen dat bij de komende begrotingsbesprekingen ten minste wordt gezorgd voor zicht op verlenging van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.
Daarbij komt dat 30% bezuinigd wordt op ondersteuning van belangrijke maatschappelijke partners. Ik noem SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland. Ondertussen neemt de inflatie ook nog eens toe en dat is bijvoorbeeld voor een organisatie als SWOV niet houdbaar. We hebben deze kennis hard nodig om schaarse middelen zo effectief mogelijk in te zetten. De aanpak van bijvoorbeeld de fatbikeproblematiek kan niet zonder inzetten op gedragsverandering. Wil de Minister het budget voor de maatschappelijke partners ten minste op peil houden? Dat geldt tegelijkertijd ook voor de ondersteuning van het Rijk voor ontsluiting van ziekenhuis- en ambulancedata.
Voorzitter. Afgelopen maandag was ik op werkbezoek bij de ANWB. Ik kan het iedereen aanraden. Het was mooi om te zien hoe data ingezet kan worden om heel effectief onveilige locaties op te sporen. Op basis van remdata werd gesignaleerd dat bij een oversteekplaats voor fietsers vaak en hard op de rem werd getrapt. Toen bleek dat de situatie echt onoverzichtelijk was. Na het eenvoudig rood kleuren van de fietsoversteek minimaliseerde het aantal noodstoppen. Het beter ontsluiten van verkeersveiligheidsdata zit in de landelijke aanpak Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Mijn vraag is welke slagen daarin nog worden gemaakt en of daarbij wordt samengewerkt met de ANWB zodat die data steeds breder kunnen worden ingezet.
Net kwam in een interruptiedebatje het alcoholslot al aan de orde. Wat ons betreft moet dat programma snel terugkomen. De justitieminister schrijft dat hij voor de zomer de verkenning naar herinvoering in het strafrecht zal afronden en op basis daarvan een keus zal maken. Jurisprudentie leert dat het alcoholslot een plek kan krijgen in zowel het straf- als bestuursrecht als je het wettelijk goed regelt. Dan is het bereik veel breder. Ik zou er bij de Minister op willen aandringen dit nog eens goed te bekijken en mee te nemen in de verkenning. Mijn vraag is of de Minister voor de zomer de knoop gaat doorhakken en een richting gaat kiezen.
De SGP ziet graag meer inzet van boa's bij verkeershandhaving in bijvoorbeeld de 30 kilometerzones. Er worden gesprekken gevoerd, maar vervolgens kan worden bezien wat de mogelijkheden zijn, aldus de justitieminister. Het onderwerp is niet nieuw, de pilots zijn uitgevoerd, dus mijn vraag is of de Minister het nut van boa-inzet ziet en of hij, als het even kan, deze rol wil versterken. Gaat hij dat snel uitwerken?
Licht in het donker. Dat is altijd positief, maar niet als het verblindt. We krijgen steeds meer signalen dat autokoplampen steeds feller schijnen en minder goed staan afgesteld en dus ook sneller verblinden. Dat geldt ook voor e-bikeverlichting. We hebben allerlei normen en de apk, maar de vraag is wat hier nu misgaat. Ik vraag de verkeersminister in te zetten op scherpere normering en apk en om bijvoorbeeld koplampentestapparatuur op te nemen in het RDW-register meetmiddelen.
Ik kom op de jonge motorrijders. Steeds meer jongeren gaan motorrijden. Ik kan me dat best voorstellen, maar het heeft wel als gevolg dat het aantal verongelukte jonge motorrijders in drie jaar tijd is verdrievoudigd. Jongeren nemen meer risico en juist op die motor ben je extra kwetsbaar. Mijn vraag is hoe die risico's worden meegenomen in rijopleidingen en campagnes. Is versterkte inzet op dit punt nodig?
De fatbikes. Bij de aanpak van fatbikes is effectieve handhaving van illegale en opgevoerde fatbikes cruciaal. In dit verband een paar vragen. Een groot probleem bij het toezicht op import en handel is de versnippering. De bevoegdheden van ILT, Douane, NVWA en politie sluiten niet goed op elkaar aan. Dat is tenminste mijn indruk. ILT en NVWA kunnen niet zo veel als het gaat om onlinehandel in illegale fatbikes. Dan blijft het dweilen met de kraan open. Mijn vraag is of er wordt gekeken naar meer onorthodoxe maatregelen om grip te krijgen op deze importstroom.

Wordt in de periodieke rapportages zo concreet mogelijk inzicht gegeven in de aantallen inbeslagnames, herstelmaatregelen en sancties? Zou het niet wijs zijn op korte termijn een integrale ketenanalyse voor e-bikes uit te voeren?
Iets heel anders. De verkeersminister wil de terugkeurprocedure voor onder meer campers en caravans afschaffen. Ik snap dat het lastig is om op overbelading te handhaven, maar de impact is veel groter dan gesuggereerd wordt. Het raakt ook de gemeentelijke brandweer en gladheidbestrijding, om maar wat te noemen. Ik begrijp dat sectorpartijen niet zijn geconsulteerd. Mijn vraag is hoe de Minister gaat zorgen voor een zorgvuldige afhandeling.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Ik zie geen interrupties, dus ik geef graag het woord aan de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank, voorzitter. Verkeersveiligheid gaat niet alleen over asfalt, regels of statistieken. Het gaat over mensen, over ouders die hun kinderen veilig naar school willen laten fietsen, over ouderen die zelfstandig onderweg willen blijven en over jongeren die na sport of werk weer veilig thuis willen komen. Juist daarom is het goed dat we steeds vaker kijken naar risico's, voordat het misgaat in plaats van na een ernstig ongeluk. We moeten wel eerlijk zijn over waar we nu staan want de cijfers zijn zorgwekkend. In 2025 kwamen 759 mensen om in het verkeer, het hoogste aantal sinds 2007. Ook het aantal ernstig gewonde fietsers stijgt fors. Als we niks extra's doen, lopen die aantallen de komende jaren alleen nog maar verder op. Nul verkeersdoden gebeurt niet vanzelf. Daarvoor zijn duidelijke keuzes, betrouwbare data en concrete maatregelen nodig.
Voorzitter. We moeten niet wachten totdat er meer slachtoffers vallen voordat we in actie komen. Juist door eerder naar risico's te kijken, kunnen we ongelukken voorkomen. Daarom zijn SPI's, Safety Performance Indicators, zo belangrijk. Tussensignalen die laten zien of het verkeer veiliger wordt, nog voordat je dat terugziet in de aantallen verkeersslachtoffers. Denk aan snelheidsovertredingen, gevaarlijke kruispunten of onveilige fietspaden. Dat zijn precies de factoren waarop je kunt ingrijpen om ongelukken te voorkomen. Die SPI's zijn inmiddels benoemd. Dat is heel goed, maar er zijn nog geen concrete doelen. Juist die tussendoelen maken het mogelijk om goed te sturen en op tijd bij te sturen als maatregelen niet genoeg blijken te zijn. Daarom wil ik de Minister vragen wanneer er concrete en meetbare tussendoelen per risicofactor komen, zodat we niet alleen een einddoel hebben maar ook kunnen volgen of we echt op de goede weg zitten.

De **voorzitter**:
Ik zie een interruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank voor de bijdrage van de heer Van Leijen. Heel herkenbaar. Hij had het natuurlijk over concrete zaken enz. Het belangrijkste wat daar nog bij hoort, is de pecunia, het geld. Ik heb zojuist gepleit voor het verlengen van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Concreet is mijn vraag of de heer Van Leijen er ook zo in staat.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank voor deze interruptie. De heer Stoffer heeft natuurlijk gelijk. Er moet op een gegeven moment boter bij de vis komen. Dat snap ik heel goed. We zien ook dat dit een begroting is die enorm onder druk staat. Over de IenW-begroting hebben we het maandagavond ook gehad. Ik heb sterk de

wens om dat te kunnen regelen. Ik moet eerlijk bekennen dat ik tot nu toe zelf nog niet de puzzel heb kunnen leggen hoe we dat met elkaar kunnen regelen. Als de heer Stoffer daarvoor concrete suggesties heeft, zou ik daarover graag met hem in gesprek gaan. Als we dat met elkaar kunnen regelen, denk ik dat dat de verkeersveiligheid ten goede komt.

De heer **Stoffer** (SGP):
Het geeft in ieder geval aanleiding om met elkaar in gesprek te gaan. Dat doen we uiteraard graag. Tussen nu en ergens rond Prinsjesdag moet dat natuurlijk wel georganiseerd zijn. Heeft verkeersveiligheid voor D66 een dusdanige prioriteit dat D66 ervoor knokt om ervoor te zorgen dat met alles wat de heer Van Leijen maar ook mijn buurman en ik zojuist noemden en wat dadelijk nog komt, het aantal verkeersslachtoffers, doden en gewonden, zo veel mogelijk terug te brengen? Niet naar nul – dat is onze ambitie en die moeten we houden – maar wel zo ver mogelijk. Geld is een heel belangrijke factor. We weten dat deze begroting enorm onder druk staat. Maar goed, dit is juist de periode dat je over begrotingen heen kunt kijken. Is het daarmee echt topprioriteit voor D66 om het gewoon met elkaar te gaan doen? Ik weet dat het niet makkelijk is, maar als we hier met elkaar die ambitie uitspreken, moet het ons toch lukken om in ieder geval die impuls voort te zetten.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik geloof er oprecht in dat voor alle partijen die hier aan tafel zitten, van links tot rechts, ondanks onze ideologische verschillen, verkeersveiligheid een topprioriteit is. Dat geldt uiteraard ook voor D66.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank, voorzitter. Juist vandaag, op de Fiets naar je Werk Dag, zien we hoe belangrijk het is dat iedereen veilig en ontspannen de fiets kan pakken. Als we kijken naar verkeersveiligheid moeten we extra aandacht hebben voor kwetsbare verkeersdeelnemers en dan met name voor ouderen op de fiets. Bijna de helft van de fietsdoden en ernstig gewonden is inmiddels 70 jaar of ouder. Dat aantal stijgt. Mensen blijven langer actief, fietsen vaker en stappen steeds vaker op de e-bike. Dat is een grote verbetering van de vrijheid en mobiliteit, een groot goed. Het vraagt wel om extra aandacht voor hun veiligheid.
Tegelijkertijd zien we ook een zorgelijke stijging van slachtoffers onder jongeren. Daarom is het goed dat de Minister met maatregelen is gekomen rondom fatbikes en om gevaarlijke situaties onder jonge verkeersdeelnemers serieus op te pakken. Ambulancedata kunnen helpen om beter inzicht te krijgen in waar het achteraf misgaat, als aanvulling op de preventieve inzet met SPI's. Door die gegevens beter te benutten en te delen met lokale wegbeheerders kunnen gevaarlijke situaties sneller worden aangepakt.
Daarover heb ik twee vragen aan de Minister. In de brief van de Minister aan de Kamer staat dat er nog gesprekken lopen over de juridische waarborgen rond het koppelen van ambulancedata aan andere databronnen. Kan de Minister toezeggen dat de Kamer in september een tussenupdate ontvangt over de juridische mogelijkheden en waarborgen, zodat we deze informatie tijdig kunnen betrekken bij de begrotingsbehandeling voor volgend jaar? We zien dat steeds meer partijen de meerwaarde van ambulancedata erkennen, onder meer bij het verbeteren van verkeersveiligheid en het sneller signaleren van risicolocaties.

De **voorzitter**:

Ik keek even of er een logisch punt was en dat is nu gekomen. Mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Voor ons is ongevalregistratie ook belangrijk. We zien wel dat er ongevalscijfers zijn over aantallen slachtoffers, maar onvoldoende over de oorzaken van het ongeval. Is dat nu waar D66 op uit is door dit verzoek om aandacht voor die ambulance?

De heer **Van Leijen** (D66):
Grotendeels wel ja. Ik denk inderdaad dat ambulancedata een behoorlijke bron kunnen vormen van aanvullende data over verkeersongevallen. Absoluut.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Leijen** (D66):
Deelt de Minister deze brede waardering voor de toegevoegde waarde van ambulancedata ook? Kan hij concreet aangeven hoe hij ervoor zorgt dat die meerwaarde niet alleen wordt erkend maar ook daadwerkelijk structureel wordt geborgd?
Voorzitter. Juist omdat we met betere data steeds scherper zien waar en bij wie het misgaat, moeten we ook kunnen inzetten op oplossingen die ongelukken helpen voorkomen. Bewustwording speelt daarin een belangrijke rol. De Zet 'm op!-campagne van Minister Karremans over het dragen van een fietshelm is daarbij een goede stap. We worden erg blij van de filmpjes van de Minister met helm op de bakfiets. Deze keer gelukkig zonder paard en met T-shirt. Dat vinden we ook een flinke stap. Maar wij worden vooral blij van concrete oplossingen. Als we het aantal verkeersslachtoffers echt willen terugdringen, moeten we kiezen voor maatregelen die bewezen effectief zijn. Daarom zijn wij net als heel veel andere organisaties voor meer 30 kilometerzones in woonwijken en rondom scholen. Drempels en klinkers kunnen helpen bij de naleving daarvan. Dit is belangrijk want lagere snelheden zorgen aantoonbaar voor minder ongelukken en minder ernstig letsel als het toch misgaat. Zeker voor fietsers, kinderen en ouderen maakt dat een groot verschil. Een aanrijding bij 30 kilometer per uur heeft simpelweg veel minder ernstige gevolgen dan een aanrijding bij 50 kilometer per uur.
Daarom zou ik de Minister willen vragen naar de huidige stand van zaken rondom het aanpassen van 50 kilometerwegen naar 30 kilometerzones. Veilige infrastructuur, duidelijke keuzes en slimme data moeten daarbij hand in hand gaan. Nul verkeersslachtoffers is geen vanzelfsprekendheid. Dat vraagt om beleid dat niet alleen ambitieus klinkt, maar ook iedere dag zichtbaar veiliger verkeer oplevert.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik denk dat de heer Van Leijen terecht zegt dat als je 30 kilometer per uur rijdt het ongeval vaak wat minder ernstig zal zijn dan wanneer je 50 kilometer per uur rijdt. Het afwaarderen van wegen zie je best veel in het land. Tegelijkertijd zie je ook heel vaak dat er gewoon een bord 30 kilometer neergezet wordt en men hoopt dat mensen 30 kilometer gaan rijden. In mijn ogen leidt dat vooral tot verkeersonveilige situaties, want men gaat ervan uit dat mensen 30 kilometer gaan rijden, maar dat doen ze niet. Is de heer Van Leijen het met de VVD eens dat bij het invoeren van 30

kilometerwegen expliciet de herinrichting van die weg hoort en dat we het anders eigenlijk niet moeten willen?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik ben het met de heer Bikkers eens dat dat hand in hand gaat. Dat zat ook in mijn inbreng, in mijn betoog. Dat gaat samen met andere weginrichting, met klinkers. Ik ben zelf vader van twee kinderen op een school waarbij dat nog niet is geregeld en waar gewoon nog 50 kilometer gereden wordt. Ik zou willen dat het per morgen geregeld zou zijn, mét die weginrichting en mét die lagere snelheden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We weten natuurlijk allemaal dat D66 niet per definitie de meest autovriendelijke partij is. Zoveel is duidelijk. Ik ben het met D66 eens dat de fietsveiligheid omhoog moet. Maar wie moet daarvoor boeten? Volgens D66 de automobilist. Volgens mij kunnen we het best allebei doen. Volgens mij kunnen we die 50 kilometerwegen waar dat veilig kan, prima houden zoals ze zijn. Sterker nog, ik denk dat dat noodzakelijk is om vlot van A naar B te komen en dat het de vrijheid bevordert die heel veel automobilisten ervaren op het moment dat ze autorijden. Tegelijkertijd moet we de gemeente oproepen om bijvoorbeeld gesplitste fietspaden te maken. Fietspaden die gescheiden zijn van rijbanen. Daar moeten ze maatregelen nemen. Dat kan prima hand in hand zonder dat de auto opnieuw daarvan de dupe wordt. Dat zeg ik tegen D66 en ik wil dat D66 daar serieus naar gaat kijken.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik denk de heer Heutink en ik het eens zijn dat gescheiden fietswegen heel sterk kunnen bijdragen aan de veiligheid. Verder vind ik het wel erg boud gezegd. Stel dat je de ouder bent van wie het kind in het verkeer is overleden en je zit naar dit debat te kijken. We hebben het hier over 30 kilometerzones rond scholen en binnen de bebouwde kom. Dat is wat ik heb aangegeven. Je hoort de heer Heutink zeggen: dat straft de automobilist. Dat gaat om de straf dat je 20 kilometer minder hard mag rijden in een straat waar kinderen naar school gaan. Waar heeft u het over?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Waar hebben we het over? Op het moment dat iemand overlijdt door een ongeval, wanneer dan ook, is dat natuurlijk verschrikkelijk. We weten allemaal dat het hek van de dam is als D66 nu pleit voor veel meer zones van 50 kilometer naar 30 kilometer terugbrengen. We zagen in gemeenten als Amsterdam waar de snelheid werd teruggebracht van 50 kilometer naar 30 kilometer, dat het een grote chaos in die stad werd. Files, opstoppingen, mensen die vast kwamen te staan en niet meer van A naar B konden rijden. Het werd een groot drama. Is dat nu werkelijk het Nederland dat D66 voor zich ziet, waar mensen tot stilstand komen? Waar mensen niet meer kunnen rijden om maar dat wereldbeeld van fietsen te realiseren waarvan D66 zo'n groot voorstander is?

De heer **Van Leijen** (D66):
Meneer Heutink is politiek aan het bedrijven en iets heel groots aan het maken van iets wat heel serieus is, namelijk verkeersslachtoffers. U blaast het enorm op. U zegt dat we allemaal niet meer kunnen doorrijden en dat het hek dan van de dam is. Grote woorden die eigenlijk nergens op slaan. Ik heb het over wijken waar scholen zijn, binnen de bebouwde kom, waar je 30 kilometer per uur kan gaan rijden. Volgens mij is dat heel logisch. De heer Heutink doet aan politieke stemmingmakerij. Dat helpt niet bij dit debat.

De **voorzitter**:

Ik had de microfoon nog niet aan. Er is een interruptie van de heer Van Duijvenvoorde van Forum.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik hoorde de heer Van Leijen het nu terugbrengen naar woonwijken met scholen, maar in zijn gehele betoog heb ik vernomen dat het gaat om nul verkeersslachtoffers, fietsers die helmen moeten gaan dragen, die hele obsessie met veiligheid, en dat er nul risico mag zijn in de samenleving. Volgens mij is dat een heel groot thema. De heer Heutink stipt dat aan. Hoe denkt de heer Van Leijen nul verkeersslachtoffers te gaan bereiken zonder dat je in een soort totalitaire staat terechtkomt waarin iedere komma van het verkeer wordt geregeld door camera's, bekeuringen en boetes? Het leven moet toch ook een beetje vrij kunnen ademen in het verkeer?

De heer **Van Leijen** (D66):
Allereerst een groot compliment aan Forum dat het zelfs in dit debat kan beginnen over een totalitaire staat. Dat vind ik echt knap. Mooi dat u zelfs die complottheorie ook hier kunt toepassen. Volgens mij ben ik heel concreet geweest. Het gaat om SPI's, concrete tussendoelen, ambulancedata ontsluiten en om 30 kilometer rijden op plekken waar scholen zijn en binnen de bebouwde kom. Dat heb ik letterlijk gezegd in mijn betoog. Het gaat om concrete maatregelen. Zo simpel is het.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Als de heer Van Leijen de vorige keer bij het verkeersdebat was geweest, had hij mijn betoog kunnen volgen. Het is namelijk een gevolgtrekking. Als je nul verkeersslachtoffers wil – wat per definitie onmogelijk is – zul je een totalitaire staat moeten bouwen. Dat is geen complottheorie. Het leven heeft risico. Het is dus een beetje een vreemde reactie van de heer Van Leijen. Als we logisch nadenken en je nul verkeersslachtoffers wil, moet je iedere komma gaan controleren. Het kan namelijk niet anders. De vraag is dus welk risico acceptabel is voor de heer Van Leijen om enerzijds veiligheid te waarborgen en anderzijds het menselijk oordeelsvermogen en de vrijheid om in het verkeer te bewegen. Dat is de vraag.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank voor uw inbreng. Het vorige commissiedebat was ik nog geen Kamerlid, anders had ik graag geluisterd. De vraag die u stelt, klopt niet. De vraag is hoe we die aantallen verkeersslachtoffers gaan terugbrengen. We staan op een punt waarbij we zien dat er meer mensen om het leven komen en waarbij we zien dat de daling van het aantal verkeersslachtoffers stagneert. Er zijn organisaties die voorspellen dat de aantallen gaan stijgen. De vraag is hoe we dat tij gaan keren. De essentie van mijn inbreng was welke concrete maatregelen we met elkaar gaan nemen om dat tij te keren. Voor de rest vind ik het allemaal een beetje stemmingmakerij.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
De heer Van Leijen heeft een aantal keer de term «nul verkeersslachtoffers» gebruikt, dus ik denk dat dat geen stemmingmakerij is. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we die afwegingen steeds blijven maken. Desalniettemin ben ik het met de heer Van Leijen eens: indien ze stijgen, moeten we dan niet nadenken over hoe we ze kunnen minimaliseren? Dat is alleen iets anders dan tot nul terugbrengen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik vind het heel positief dat we het met elkaar eens zijn. Ik ben ook benieuwd welke concrete maatregelen u voor zich ziet. Ik heb er een paar genoemd. Ik denk dat het toch belangrijk is dat we die nemen.

De **voorzitter**:
Ik zie nog een interruptie van de heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik hoor het betoog van meneer Van Leijen en denk bij mezelf: wil D66 nu in alle woonwijken de maximumsnelheid terugbrengen naar 30, of gaat het specifiek om de straat? Als ik namelijk kijk naar mijn gemeente, zie ik dat de snelheid in de straten waar scholen zijn al is teruggebracht naar 30 kilometer per uur, maar dat je in de overige straat nog gewoon nog 50 mag rijden. Dat lijkt mij een uitstekende regel. Mijn partij wil wel voorkomen dat we op een gegeven moment overal, in elke woonwijk, nog maar 30 mogen rijden. Hoe staat meneer Van Leijen daarin?

De heer **Van Leijen** (D66):
Dat hangt natuurlijk heel erg af van de verkeerssituatie in die wijk. Er zijn echt nog wel wijken waar geen 30 kilometer per uur wordt gereden, maar waar wel een school is. Laten we daar nou eens beginnen, want dat is echt een onveilige situatie.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is niet echt een antwoord op mijn vraag. Mijn vraag is als volgt. Ik zal hem wat simpeler stellen. Wil meneer Van Leijen in alle woonwijken, of er nou een school staat of niet, de maximumsnelheid terugbrengen naar 30 of wil hij dat alleen in de stukjes waar scholen staan?

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik ga nog een keer mijn antwoord geven: dat wil ik in gebieden en op plekken waar onveilige verkeerssituaties zijn. Dat zal echt niet in alle wijken binnen de bebouwde kom zijn. Als er geen onveilige verkeerssituatie is, hoef je dat niet te doen. Er zijn wel plekken met evident onveilige verkeerssituaties. Een plek met een school is daar een heel goed voorbeeld van.

De **voorzitter**:
Dat roept geen verdere vragen op. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dank, voorzitter. Het is al even geleden dat ik mij namens 50PLUS bezighield met deze portefeuille. De toenmalige VVD-minister Van Nieuwenhuizen wilde toewerken naar nul verkeersdoden. Dat halen we van geen kanten. Het is net al genoemd: het gaat om 759 mensen vorig jaar.
De veiligheid van ouderen in het verkeer is en blijft een belangrijk thema voor ons. Daarom zit ik hier, want de cijfers zijn verontrustend. 42% van de verkeersdoden is 70 jaar of ouder. Het lijkt ook iets vaker te gaan om scootmobielen. Ook blijkt dat oudere voetgangers en zeker ook fietsers een veel hoger risico hebben op overlijden door een ongeval dan jongeren. Zo kan ik nog wel even doorgaan. Zonder ingrijpen zal dit niet minder worden, want het aantal ouderen neemt alleen maar toe. Het gaat zowel over de vitale als de kwetsbare; ik hecht eraan te zeggen dat ook in het verkeer «de oudere» niet bestaat.
Ik heb het destijds al aangekaart: vindt de Minister het een goed idee om nú werk te gaan maken van een deelplan verkeersveiligheid voor ouderen, in samenhang met de nationale strategie verkeersveiligheid? Er zijn hier immers veel aspecten bij betrokken, van een veilige en seniorvriendelijke weginrichting tot medische conditie. Misschien moeten we ook stoppen met «seniorvriendelijke» weginrichting roepen en dit omdopen tot «mensvriendelijke» weginrichting. We zijn immers allemaal gebaat bij overzichtelijkheid in het verkeer; dat heeft niet eens te maken met leeftijd.

Voorzitter. Ook heb ik destijds geopperd om een noodknoop op scootmobielen in te stellen. Is daar ooit nog iets mee gebeurd? Wij horen dat een actieve rem goed zou zijn. Sowieso is het een goed idee dat een scootmobiel zo intuïtief mogelijk te gebruiken is, aangezien niet alle gebruikers ervaring hebben als verkeersdeelnemer of met techniek. De veiligheid van de scootmobiel is belangrijk. Ik lees in de update van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat opfriscursussen voor het gebruik van scootmobielen worden geactualiseerd. Dat is mooi. Maar wordt er bij de start van het gebruik van de scootmobiel, dus bij de uitgifte, ook een behoorlijke training gegeven? Ik ben benieuwd of de Minister daarop kan antwoorden.
Hoe kijkt de Minister verder aan tegen het verbeteren van de ongevallenregistratie? Mijn collega zij het net ook al. Op dit moment zeggen de ongevallencijfers te weinig over de oorzaken van het ongeval. Ze zeggen alleen maar wat over de slachtoffers. Het lijkt ons een goed idee om dat wel te gaan registreren. We horen dat er een onderregistratie is van scootmobielen in cijfers. Dat moet veranderen. Ik hoor ook daar graag een reactie op.
Het is net al genoemd: de fatbikes, of misschien inmiddels de skinnybikes. Het is, wat ons betreft, een grote irritatie en zorgt voor veiligheidsrisico's in het verkeer, niet in de laatste plaats voor ouderen. De fatbikes gaan zo hard dat zij soms de snelheid daarvan niet goed kunnen inschatten. Dat geldt waarschijnlijk ook voor jonge kinderen en misschien zelfs voor u en mij. Het is goed dat daar meer regels voor komen. Toch hoop ik dat de Minister een mogelijkheid ziet om die aanpak te versnellen, zonder daarbij de zorgvuldigheid uit het oog te verliezen.
Het is net ook al genoemd door de collega van de SGP: is het nou wel een goed idee om te gaan snijden in het budget van SWOV? Daar horen we graag een reactie op.
Dan, voorzitter, als u het mij toestaat, iets wat een beetje buiten de orde is. Als je als oudere je auto niet meer kan gebruiken, aangewezen bent op het openbaar vervoer en in Utrecht woont, dan heb je het niet best. Daar zit een gedeputeerde van de VVD die nog wel wat hulp kan gebruiken. Dus als de Minister zijn talenten kan aanwenden, dan houd ik mij aanbevolen. Het zou mij ook schelen.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik kan veel delen van de inbreng van mevrouw Van Brenk. Ik heb een vraag aan haar over iets waar ik zelf ook wel over dub. Dat gaat over de helmplicht die er in 2027 komt voor jongeren onder de 18. Moeten we toch ook niet kijken hoe we ouderen zo veel mogelijk kunnen stimuleren om ook die helm op te zetten? En ik deel de inbreng van mevrouw Van Brenk helemaal, die vanuit 50PLUS schetst hoe belangrijk het voor de vitaliteit van heel veel ouderen is dat zij op de fiets stappen. Tegelijkertijd zien we dat juist heel vaak de ouderen in een situatie terechtkomen waarbij sprake is van hoofdletsel. Ik was benieuwd – het is niet zozeer de stellingname, maar vooral een vraag – of mevrouw Van Brenk inmiddels voor een helmplicht is voor bijvoorbeeld 65-plussers of niet en waarom. Progressief Nederland twijfelt daar ook over. Het is best een lastige discussie en ik ben benieuwd hoe 50PLUS daarover denkt.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Wij zijn inderdaad voor een helmplicht bij de e-bikes en alles wat sneller gaat. Ik zie dat steeds meer ouderen dat gelukkig ook doen. We weten namelijk – we hebben hier traumachirurgen gehad die daarop aangedrongen hebben – wat de gevolgen zijn van het vallen en dan met name

bij ouderen. Het gaat over heupletsel maar vooral over hersenletsel als je valt, dus dat is behoorlijk heftig. Dus ja, wij zijn zeker voorstander. Wij kunnen ons daar echt wel in vinden.

De **voorzitter**:
Meneer Van Duijvenvoorde, uw laatste interruptie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik hoorde iets interessants van mevrouw Van Brink, namelijk dat ouderen al vaker een helm dragen. De ontwikkeling is dus al gaande. Waarom zou mevrouw Van Brink dan voor een plicht zijn als het zichzelf al aan het organiseren is? Waarom moet de Staat daar dan invloed op uitoefenen?

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Brénk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Inderdaad, het is een «e» in plaats van een «i». Maar ja, u ziet mij veel te weinig hier, dus ik begrijp het volkomen.
Wij zien inderdaad dat zij het steeds meer gaan gebruiken, maar wij zouden het eigenlijk nog meer willen stimuleren, omdat we zien dat de zorgkosten oplopen. Daar heeft iedereen ook veel commentaar op. Dat snap ik, we zijn ook met meerderen. Ik weet niet of de collega weleens in Utrecht geweest is en de files op de fietspaden in Utrecht kent. Dat is niet kinderachtig. Dus wij zouden dat zeer willen stimuleren, maar als we zien dat het onvoldoende is en dat er dus een grotere belasting is op ziekenhuizen en dergelijke, dan staan wij niet afwijzend tegenover een plicht.

De **voorzitter**:
Goed. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Toen ik gisteren dit debat aan het voorbereiden was, zat ik mij rot te ergeren aan onnodig getoeter van een fatbike die bij mijn huis over de stoep heen reed. Te veel jonge gasten rijden gevaarlijk hard, zonder enig besef welk risico zij voor zichzelf en hun omgeving veroorzaken. De problemen met fatbikes zijn duidelijk. Er zijn meer ongelukken, overlast en veel opgevoerde voertuigen, en daar moet gericht op ingegrepen worden. Ik ben ook blij dat de Minister dit onderwerp direct na zijn aantreden beet heeft gepakt.
Er ligt een breed pakket aan maatregelen, waar ik er enkele uit zou willen halen. Het kabinet kiest voor een helmplicht voor jongeren op elektrische fietsen. De VVD staat open voor maatregelen die bijdragen aan veiligheid, maar wil wel goed begrijpen hoe deze keuze zich verhoudt tot het probleem. Daarom de vraag aan de Minister: hoe onderbouwt hij de keuze voor een brede helmplicht in relatie tot het specifieke probleem rondom de fatbike? Hoe verhoudt dit zich tot de afspraken om te komen tot een aparte voertuigcategorie? En hoe wordt geborgd dat deze maatregel ook echt bijdraagt aan minder ongelukken?
Minstens zo belangrijk, voorzitter, is de handhaving. Opgevoerde fatbikes rijden overal rond en zijn ondanks de vele technische snufjes best goed te herkennen. Als iemand zijn benen niet beweegt en toch hard gaat, dan trek je hem, wat mij betreft, zo snel mogelijk naar de kant.

De **voorzitter**:
Een moment. Ik zie een interruptie van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
De eerste zin van de heer Bikkers zijn bijdrage leidt natuurlijk wel tot de vraag: is de irritatie van de heer Bikkers een goede basis voor beleid?

Maar oké, dat terzijde. Mijn vraag is als volgt. Je kunt je wel ergeren aan de fatbike en zeggen dat de maatregelen daarop moeten toezien. Vervolgens begint de heer Bikkers over handhaafbaarheid en dat dat allemaal best wel te doen is. Maar ambtelijk zijn ze hier al een paar jaar op aan het puzzelen en komt men iedere keer tot de conclusie: als je de fatbike wil aanpakken, moet je ook de skinnybike aanpakken en moet je eigenlijk voor alle elektrische fietsen maatregelen treffen. Hoe ziet de heer Bikkers dat?

De heer **Bikkers** (VVD):
Het gaat niet zo zeer om mijn irritatie, maar om het feit dat ik die irritatie had bij het voorbereiden van dit debat en dat graag met u wilde delen. Misschien zien we ook wel breder in de samenleving dat die irritatie gedeeld wordt. Ik hoor dat in ieder geval wel om me heen en dan is het, denk ik, goed om dat ook in dit debat naar voren te brengen.
Als het gaat om de handhaafbaarheid denk ik dat er een heleboel dingen al kunnen. Zoals ik al zei, op het moment dat je als motoragent langs een fatbike rijdt waarbij de bestuurder zijn benen niet beweegt maar wel vooruitgaat, dan is een ding heel duidelijk: dit is geen fatbike zoals deze ooit verkocht is. Dus wat mij betreft kunnen we daar beter op handhaven. Zo zijn er nog wel een aantal van dat soort elementen die, in mijn ogen, naast het plan van de Minister, veel sneller aangepakt kunnen worden. Tegelijkertijd zie ik dat de Minister ervoor kiest om een aantal goede, gedegen onderzoeken uit te voeren en die na de zomer onze kant op te sturen om ervoor te zorgen dat we op dat moment ook beleidskeuzes kunnen maken. Ik zie ook dat hij parallel daaraan werkt aan een aparte voertuigcategorie en aan de leeftijd voor de helmplicht. Ik zie een pakket waar we, denk ik, best tevreden mee kunnen zijn binnen de ruimtes die we hebben met elkaar en waarmee we er uiteindelijk voor kunnen zorgen dat het gewoon een stuk veiliger wordt op de weg.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Een korte vervolgvraag. Ik snap natuurlijk allemaal wat de heer Bikkers zegt. Maar als je eindeloos moet studeren op een specifieke helmplicht alleen voor fatbikes, voor bestuurders jonger dan 18 jaar, terwijl je misschien morgen al een helmplicht zou kunnen invoeren voor alle elektrische fietsen voor bestuurders jonger dan 18 jaar... Dan is het namelijk ook snel afgelopen met de populariteit van de fatbike. We weten dat het niet echt cool is om als 14-jarige met een helm op een fatbike te zitten.

De heer **Bikkers** (VVD):
Het is fijn dat u het antwoord op de vraag die ik aan de Minister stelde al probeert te geven. Ik ben benieuwd of de Minister dat ook zo ziet. Tegelijkertijd zie je dat de populariteit van de e-bike dan ook zal afnemen. De vraag is dan wel of die 16- of 17-jarige die net wat verder van de middelbare school af woont, dan nog op de e-bike stapt of toch de bus terug ingaat. Dat moeten we, volgens mij, voorkomen, want ik denk dat het goed is dat mensen blijven bewegen en, zeker op die leeftijd, zo veel mogelijk op de fiets gaan zitten. Ik ben dus gewoon benieuwd naar hoe de Minister die afweging gemaakt heeft. Het plan is nu namelijk om een algehele helmplicht voor 18-minners in te voeren. Ik vraag de Minister om daarop te reflecteren.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik noemde de opgevoerde fatbikes. Ik vraag de Minister of we daar op korte termijn meer inzet op kunnen zien. Wanneer gaan de mensen dat op straat ook terugzien?
Voorzitter. Het plan lag er snel. Wat de VVD betreft gaan we met diezelfde snelheid ook aan de slag om concrete maatregelen te krijgen. De Minister verwacht namelijk na de zomer de uitkomst van de onderzoeken. Op basis daarvan gaan we beleidskeuzes maken. In september volgend jaar verwacht de Minister de helmplicht in te voeren. In januari 2028 komt de invoering van het volledige LEV-kader. Een wetswijziging voor de minimale leeftijd duurt vanaf nu ook nog een tijdje. Ik snap dat dingen soms lang duren, maar ik zou de Minister vooral willen aanmoedigen om hier snelheid in te maken.
Voorzitter. Dan ga ik naar de inrichting. De ernstigste ongelukken gebeuren in het onderliggend wegennet. Daar moet dus de prioriteit liggen. We zien nog te vaak onduidelijke kruispunten en onoverzichtelijke situaties, en dat verhoogt de risico's. Voor de VVD is het simpel: infrastructuur moet logisch en veilig zijn. De middelen die het kabinet heeft uitgetrokken voor lokale ingrepen zijn inmiddels verdeeld onder de gemeentes en de uitvoering wordt ter hand genomen. Ik wil de Minister vragen op welke manier hij monitort of de subsidies voor het onderliggend wegennet, waarvoor gemeentes de wegbeheerder zijn, ook echt ingezet worden op de meest effectieve maatregelen en of we niet zomaar, zoals net al besproken in het interruptiedebatje met de heer Van Leijen, 30 kilometerborden neerzetten, maar ook echt nadenken over de weginrichting en het echt veiliger maken.
Voorzitter. Verkeersveiligheid vraagt om een structurele aanpak en niet om losse maatregelen. Ik vraag de Minister dan ook hoe hij ervoor zorgt dat verkeersveiligheid een blijvende prioriteit is en niet afhankelijk is van tijdelijke impulsen vanuit Den Haag.
Ten slotte, voorzitter. Voertuigen worden steeds slimmer. Moderne auto's zijn al lang niet meer alleen mechanische vervoersmiddelen, maar zitten vol met rijhulpsystemen, automatisch remmen en rijstrookassistentiesystemen die ingrijpen als de bestuurder fouten maakt. We staan aan het begin van een volgende stap: geautomatiseerd rijden en steeds verdergaande voertuigcommunicatie, waarbij voertuigen deels zelf beslissingen nemen of met elkaar en met de infrastructuur verbonden zijn.
Dat kan de verkeersveiligheid verbeteren, omdat systemen kunnen helpen om menselijke fouten te voorkomen. Tegelijkertijd verandert het fundamenteel hoe we kijken naar verantwoordelijkheid en veiligheid. Want als systemen steeds meer overnemen, moeten we zeker weten dat ze betrouwbaar zijn, dat ze goed worden gecontroleerd en dat ze niet kwetsbaar zijn voor storingen, misbruik et cetera. Mijn vraag aan de Minister is: hoe zorgt hij dat de wet- en regelgeving deze ontwikkelingen, die vrij snel zijn, ook bijhoudt?
Tot zover. Dank u wel.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dank aan de heer Bikkers voor zijn bijdrage. Ik heb nog een vraag over de 30 kilometerzones. Dat is iets waar heel veel gemeenten erg enthousiast over zijn. Een motie van mevrouw Kröger en meneer Stoffer heeft daar eerder toe geleid. De heer Bikkers schetst dat er voor die weginrichtingen geld nodig is. Er is nu een tranche richting gemeenten gegaan, maar het is eigenlijk nog steeds te weinig. Pleit de heer Bikkers dan ook voor nog meer geld voor de weginrichting naar 30 kilometer per uur, om zo onze wegen veiliger te maken?

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik pleit ervoor dat we de goede dingen doen. Ik zie dat er in gemeentes enerzijds zomaar 30 kilometerborden neergezet worden en anderzijds dat er wegen zijn waar 50 kilometer per uur gereden wordt, waar losliggende

fietspaden liggen die relatief veilig zijn, maar waar met deze middelen de fietser weer teruggebracht wordt op de rijbaan om deze vervolgens af te waarderen naar 30. Volgens mij gaan we een verkeerde kant op als je dus zegt: het is een redelijk veilige weg en de fietser heeft een eigen fietspad naast de rijbaan van de auto, maar die brengen we terug als remmend middel voor de auto en op die manier waarderen we de rijbaan af naar 30. Volgens mij zijn we dan de verkeerde dingen aan het doen. Daarom vraag ik de Minister om écht te kijken naar effectieve maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten in plaats van dit soort bewegingen te stimuleren.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Nu zoomt de heer Bikkers in op een aantal voorbeelden waarvan hij ziet dat het dan misschien niet goed gedaan wordt, maar in algemene zin kun je zeggen dat als er door gemeentes aanpassingen worden gedaan in de weginrichting naar 30 kilometer per uur, dat leidt tot meer veiligheid. Volgens mij willen we dat allemaal. Ik zit een beetje met het volgende. Als we daadwerkelijk vinden dat er rijksfinanciering nodig is richting gemeenten en sowieso voor onze infrastructuur... We hebben van mevrouw Van Nieuwenhuizen tot de heer Harbers en nu de heer Karremans, telkens VVD-ministers, horen zeggen «wij willen nul verkeersdoden», zonder vervolgens de financiering uit te trekken om onze wegen veiliger te maken. Mijn vraag aan de heer Bikkers is dus: hoe menens is de VVD nu? Gaat hij met zijn vuist op tafel slaan voor meer middelen uit de IenW-begroting om daadwerkelijk onze wegen veiliger te maken?

De heer **Bikkers** (VVD):
Volgens mij heb ik duidelijk aangegeven dat het geld dat er nu is, beter en slimmer uitgegeven moet worden. Tegelijkertijd zie ik ook dat er gemeentes zijn die dit soort maatregelen misschien wel willen treffen maar niet eens kunnen vanwege de menskracht. We kunnen gemeentes wel vragen om hier zo veel mogelijk mee aan de slag te gaan... Ik ben ook wel benieuwd naar de reflectie van de Minister op hoe op dit moment de middelen uitgegeven worden. Mijn ervaring uit de gemeentelijke wereld is namelijk dat gemeentes heel graag het geld willen uitgeven, maar dat er geen verkeerskundige is die een tekening kan maken waarmee het uiteindelijk ook kan worden uitgevoerd. Ik zie de heer De Hoop knikken. Of nee, schudden, excuus. Ik zie hem schudden.
Tot anderhalf jaar geleden was ik zelf wethouder Mobiliteit in een middelgrote gemeente in Zuid-Holland. Er was in geen enkele gemeente om mij heen een verkeerskundige te vinden die de tekeningen kon maken en dus kon het niet tot de uitvoering komen. Ik ben dus wel benieuwd naar de reflectie van de voormalig wethouder uit Rotterdam, die dat probleem ook had, die nu Minister is. Daar hadden ze het natuurlijk allemaal goed voor elkaar. Ik ben benieuwd of het geld dat we met elkaar uitgetrokken hebben ook uitgegeven wordt op dit moment.

De **voorzitter**:
Ik zie geen verdere interrupties, dus dan geef ik graag het woord aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Daar zit ie: de eerste Minister die het wél durft om de heksenjacht tegen de fatbike te openen. Daarvoor onze complimenten. Onlangs werd Enschede de eerste gemeente van Nederland die fatbikes uit het centrum weert. Dat is een moedig en goed besluit geweest. Het is goed dat de aanval op de verschrikkelijke fatbiketerreur dan nu eindelijk is geopend. Sterker nog, Enschede en ook Amsterdam gingen destijds in tegen de oude lijn van de vorige Minister. Tijdenlang hoorden wij: het kan niet. En wat blijkt nu? Het kan toch wel. Enschede toont het aan. Het

inrijverbod voor de fatbike werkt daar ontzettend goed. De overlast is flink gedaald.
Maar laten we wel reëel zijn. We weten allemaal dat niet per se de fatbike het probleem is. Het zijn de mensen die erop zitten en ervoor kiezen om zich niet te gedragen. Dat is natuurlijk het echte probleem. Maar omdat zij massaal kiezen om overlast te plegen op die specifieke fiets, is het verstandig om te zorgen dat we deze fiets zo onaantrekkelijk mogelijk maken. Normaal gesproken zitten we hier om dingen aantrekkelijker te maken. De Minister heeft de eervolle taak om iets zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Daarom vindt onze fractie het positief dat de Minister inmiddels wel de ruimte en de mogelijkheden ziet om maatregelen tegen de fatbike te nemen.
De aparte categorisering van fatbikes is dan ook de noodzakelijke stap waar wij al jaren om vragen en die zullen we dan ook steunen. Maar ik doe toch een oproep aan de Minister. U heeft straks die aparte voertuigencategorie voor fatbikes en dan kunnen we dus specifieke maatregelen nemen tegen de fatbike. Waarom moeten we dan in hemelsnaam ook al die andere e-bikes gaan belasten en onaantrekkelijker maken? Daarmee gaat de Minister, wat ons betreft, echt te ver in wat noodzakelijk is om het probleem dat we hebben met die verschrikkelijke fatbikes op te lossen.
Voorzitter. Dan een ander megagroot probleem: rijden onder invloed. Vorige week bereikte ons het nieuws dat een bekende Nederlander en oud-acteur uit GTST opnieuw betrokken geraakt zou zijn bij het geval van rijden onder invloed. Dat was inmiddels al voor de vierde keer. Drie keer daarvan was in 2024. Laat dat even inzinken. Drie keer is hij betrapt met harddrugs in het systeem terwijl hij achter het stuur zat. Het ging ook niet om zomaar wat middelen. Justitie stelde vast dat er sprake zou zijn geweest van GHB, speed en crystal meth. Het zijn middelen die we überhaupt niet willen zien, maar al helemaal niet in het verkeer. Laat staan dat je achter het stuur stapt en ermee gaat rijden.
De straf voor het rijden met GHB in het systeem – dat was de laatste keer – leverde slechts een boete op van € 800. Ik kan niet anders dan denken: wat als zo'n persoon een kind aanrijdt? Wat als hij een onschuldige Nederlander invalide maakt of zelfs doodrijdt? Dat is simpelweg onverteerbaar.
Deze casus staat niet op zichzelf. Het afgelopen jaar werden bijna 50.000 gevallen van rijden onder invloed geregistreerd door de politie. Dat is een toename van 12% ten opzichte van het jaar ervoor. Dat is een gigantische toename. In tien jaar tijd is dit cijfer verdubbeld. Als deze lijn doorzet, zitten we in 2035 op 100.000 van dit soort gevallen. Dat moeten we niet willen. Dan is werkelijk iedereen vogelvrij in het verkeer.
Nu al vallen er jaarlijks tussen de 75 en 140 doden door alcohol achter het stuur. Het opmerkelijke is dat de Wegenverkeerswet op grond van artikel 8 maar maximaal een jaar gevangenisstraf uitschrijft voor het rijden met GHB, crystal meth of speed. Voor de vergelijking: een potje bumperkleven kan je op grond van opzettelijk gevaarlijk rijgedrag, artikel 5a, maximaal twee jaar gevangenisstraf opleveren. Dat betekent dus... We kunnen het allebei niet aanraden, maar je kunt dus beter met crystal meth op achter het stuur gaan zitten dan een beetje haast hebben op de weg en bumperkleven, want dat eerste levert duidelijk minder op. Hoe zit dit, vraag ik aan de Minister. Ik wil hier graag een antwoord op. Ik wil weten of dit nog wel proportioneel is.
Voorzitter. Ik wil ook dat de Minister gaat kijken naar zwaardere sancties. We moeten met elkaar een stevige aanpak van veelplegers gaan maken. We moeten voorkomen dat iemand keer op keer met harddrugs op achter het stuur kan kruipen en het telkens met een taakstrafje of een paar honderd euro boete... We moeten ervoor zorgen dat ze er niet mee wegkomen. We moeten zwaarder straffen, voorzitter.
Ik begreep dat er een interruptie is.

De **voorzitter**:
Ja, en u bent aan het einde van uw spreektijd. Er is een interruptie van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dan kan ik de spreektijd nog wat verruimen, dat scheelt misschien. Ik was benieuwd naar wat wel een juiste proportionele straf zou zijn, wat Groep Markuszower betreft.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Laten we wel stellen: op het moment dat je voor de vierde keer gepakt wordt met drugs achter het stuur, en niet zomaar drugs, ik heb ze net genoemd, en je wegkomt met een boete van € 800 terwijl in het wetboek staat dat de maximumstraf een jaar gevangenisstraf is, dan moeten we dus in ieder geval zwaarder straffen, conform de lijn die wij met elkaar hier hebben vastgesteld. Ten tweede vind ik het op z'n minst logisch dat we gaan kijken naar de strafmaat ten opzichte van andere delicten.
Het kan toch niet zo zijn dat bumperkleven zwaarder wordt bestraft dan het met drugs achter het stuur zitten, waarmee je de kans creëert dat je iemand doodrijdt? Wat ons betreft moet die straf ten minste gelijk worden gesteld aan bumperkleven, maar liever gaat de Minister nog veel verder dan dat en zet hij veel zwaardere sancties in. Ik wil daar geen termijn aan koppelen, dat laat ik echt aan de Minister van Justitie en Veiligheid. Die kan het beste beoordelen welke strafmaat daarvoor het beste past. Het enige wat wij vragen aan de Minister is: ga die mensen veel zwaarder straffen. Dat is namelijk nodig om die mensen uit het verkeer te houden.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Wat dat betreft: het is volkomen terecht. Er moet inderdaad zwaarder gestraft worden. Alleen, zodra we praten over gevangenisstraf... Die hebben we schijnbaar niet leegstaan hè; we hebben er zo weinig ruimte voor. Ziet Groep Markuszower daar dus nog wat oplossingen voor?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Als we nu daadwerkelijk in een situatie terechtkomen waarin we maar lager gaan straffen omdat de gevangenissen te vol zitten, dan hebben we een levensgroot probleem. We zien dat gevangenen eerder worden vrijgelaten, en dat gebeurt inderdaad omdat de gevangenissen vol zitten. Dat is een levensgroot probleem. Daarom zeggen we ook, en een motie van onze hand daarover is ook aangenomen, dat er meer meerpersoonscellen moeten worden gerealiseerd. Dat is een oplossing die gaat bijdragen aan het tekort aan gevangenisplekken. Dat ontslaat ons echter niet van de taak om gezamenlijk te kijken naar zwaardere straffen en hardere sancties en om daadwerkelijk te zorgen dat die straffen worden opgelegd.
Het alcoholslot dat net in deze commissie is besproken, duurt ons allemaal veel te lang. Wat ons betreft kan het alcoholslot zo snel mogelijk worden ingevoerd. Daarom vond ik de opmerking van meneer De Hoop ook een hele intelligente – ik zeg het niet vaak, maar ik ga het nu toch zeggen – omdat je het dan niet ziet als een sanctie maar juist als hulpmiddel. Dat kan een mooie workaround zijn om het niet als een dubbele strafmaat te zien maar om het toch wel te kunnen invoeren. Uiteindelijk gaat ook dat bijdragen aan veiligere wegen.

De **voorzitter**:
U bent door uw tijd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Helemaal?

De **voorzitter**:
Zeker. U heeft nog drie seconden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Drie?

De **voorzitter**:
Zeker.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Als ik nog drie seconden heb, dan wens ik de Minister heel veel succes met zijn heksenjacht.

De **voorzitter**:
Goed. De heer Jumelet.

De heer **Jumelet** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Van heksenjacht naar... SWOV, het instituut voor wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid, is duidelijk: de verkeersveiligheid is terug bij af. In 2025, het is al gememoreerd, kwamen 759 mensen om in het verkeer. Het aantal verkeersdoden ligt inmiddels weer op een niveau dat vergelijkbaar is met dat van rond 2008, waarmee we in feite dus terug bij af zijn. Verdrietig en zorgwekkend.
Nietsdoen is geen optie, zegt de Minister als het gaat om beleid voor fatbikes. Daar ben ik het helemaal mee eens, zeg ik u. Hetzelfde geldt natuurlijk voor de verkeersveiligheid in het algemeen. Wat gaan we dan doen om het tij te keren? De prognoses zijn namelijk niet goed. Zonder aanvullend beleid verwacht SWOV een stijging van verkeersslachtoffers. Verkeersveiligheid blijft een belangrijk vraagstuk voor de komende jaren. Het CDA vraagt vandaag aandacht voor drie maatregelen: blijf investeren in het onderliggend weggennet, zorg dat kennis en data niet tussen wal en schip vallen en blijf inzetten op handhaving.
Voorzitter. De middelen uit de investeringsimpuls van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn grotendeels uitgegeven. Deze tijdelijke investeringsimpuls heeft veel in beweging gezet. Tegelijk verdwijnt de behoefte aan maatregelen niet wanneer een tijdelijke regeling afloopt. Gemeenten en provincies kennen vaak precies de plekken waar het risico het grootst is. De vraag is dus hoe we voorkomen dat opgebouwde plannen, capaciteit en samenwerking weer wegzakken. Ik wil het debat vandaag niet versmallen tot de vraag of er ergens een nieuw potje kan worden gevonden. Juist als niet alles tegelijk kan, moeten we scherper kiezen voor maatregelen die aantoonbaar bijdragen aan minder slachtoffers. We moeten beter kijken hoe verkeersveiligheid kan meelopen met onderhoud...

De **voorzitter**:
U moet even een punt zetten, want er is een interruptie.

De heer **Jumelet** (CDA):
Ik ga bijna een punt zetten. Ik maak de regel af en dan weet u ook wat ik verder ga zeggen.

De **voorzitter**:
Ik probeerde u al een tijdje te waarschuwen.

De heer **Jumelet** (CDA):
O, dat had ik niet in de gaten. We moeten beter kijken hoe verkeersveiligheid kan meelopen met onderhoud, vervangen en herinrichting, met dingen die toch al moeten gebeuren. Het gaat dus over de samenloop van de dingen, werk met werk.

De **voorzitter**:
De heer Grinwis. Die had helemaal aan het begin van het betoog meteen al een interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
De heer Jumelet begon met het aanhalen van SWOV. Bij de drie punten die hij vervolgens noemde, zei hij niet dat de bezuinigingen op SWOV, Veilig Verkeer Nederland en TeamAlert moeten worden teruggedraaid. Maar gehoord zijn eerste punt, en het vuur waarmee de heer Jumelet dat bracht, neem ik aan dat hij ook vindt dat de bezuinigingen op die instanties moeten worden teruggedraaid en dat het niet netjes is om, in een tijd dat de verkeersveiligheid achteruit kachelt, te bezuinigen op de organisaties die juist zorgen voor verkeersveiligheid en ons dat onder de neus wrijven.

De heer **Jumelet** (CDA):
Alle goede dingen komen in drieën. Laat dat nou het tweede punt zijn dat ik wilde aanraken: zorg dat kennis en data niet tussen wal en schip vallen. Als u mij dat toestaat, kom ik daar nog even op terug in mijn betoog.
Voorzitter. Ik heb nog een vraag aan de Minister over het eerste punt. Hoe kijkt de Minister naar het aflopen van het SPV en wat zijn volgens hem de grootste uitvoeringsrisico's als tijdelijke middelen op zijn? Gaat het dan vooral om projecten die niet doorgaan, om vertraging, om gebrek aan cofinanciering of om verlies van uitvoeringscapaciteit bij medeoverheden? Is de Minister bereid om op korte termijn in gesprek te gaan met gemeenten en provincies over het vervolg van het SPV?
Voorzitter. Mijn tweede punt gaat over kennis, data en preventie. Daar komt het, meneer Grinwis. Verkeersveiligheidsbeleid vraagt erom dat we informatie krijgen over waar het misgaat, welke groepen kwetsbaar zijn en welke maatregelen echt effect hebben. Daarom moeten we wat ons betreft terughoudend zijn met bezuinigingen op kennisinstellingen voor verkeersveiligheid. Het gaat me daarbij niet om het heilig verklaren van iedere organisatie of iedere subsidieregeling. Het gaat om het doel. Voor effectief verkeersveiligheidsbeleid maken en monitoren zijn kennis en data essentieel: ambulancegegevens en ziekenhuisgegevens, jongerenpreventie, gedragskennis, onafhankelijk onderzoek, monitoring van wat werkt en wat niet werkt. Ik vraag dan ook aan de Minister of hij kan aangeven welke landelijke kennis en data hij noodzakelijk vindt voor goed verkeersveiligheidsbeleid. Nu we terug bij af lijken, vraag ik hoe de Minister aankijkt tegen bezuinigingen bij – ik maak het rijtje dan maar even af, meneer Grinwis – VeiligheidNL, TeamAlert, Veilig Verkeer Nederland of SWOV. Welke risico's ziet hij daarbij?
Voorzitter. Mijn derde punt is handhaving. Gedragsverandering vraagt een duidelijke norm, maar die norm moet ook zichtbaar worden gehandhaafd. Dat geldt voor snelheid op gevaarlijke plekken, alcohol- en drugsgebruik in het verkeer en afleiding door telefoons. Wat het CDA betreft moet de pakkans omhoog. Daar heb ik eerder ook aandacht voor gevraagd. Sinds 2008 zijn staandehoudingen in het verkeer gedaald met 60%, terwijl alcohol- en drugsgebruik en afleiding door de telefoon juist toenemen. Ik vraag aan de Minister van JenV wanneer de Kamer de uitkomsten van de werkgroep intensivering verkeershandhaving ontvangt. Er worden op dit moment, begrijp ik, dertien kansrijke maatregelen uitgewerkt om de verkeersveiligheid te versterken. We zijn natuurlijk benieuwd naar de concrete resultaten.
Dan nog de rol van de gemeente. Gemeenten zien dagelijks waar het misgaat. Tegelijkertijd moet helder blijven welke handhaving bij de politie hoort en wat verantwoord bij gemeentelijke boa's kan worden belegd. Kan de Minister van JenV samen met de Minister van IenW uitwerken welke afgebakende rol gemeentelijke boa's kunnen spelen bij lokale verkeersveiligheid en waar de grens daarvan ligt? Gemeenten vinden het

in ieder geval noodzakelijk dat gemeentelijke boa's meer bevoegdheden krijgen op het gebied van verkeershandhaving.
Tot slot. Ik rond af. Vandaag is het Fiets naar je Werk Dag. Ik hoorde dat een van de collega's ook net zeggen. Ik heb het ook gedaan. Het is trouwens een hele opgave om door Den Haag veilig hier te komen. Het is goed dat daar aandacht voor is. Ik vraag vandaag ook graag extra aandacht voor verkeersveiligheid voor fietsers. Dat gaat over gedrag en het gaat over inrichting. Ook hier geldt dat wat het CDA betreft niets doen geen optie is.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik zie geen verdere vragen, dus dan geef ik graag het woord aan de heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dank, voorzitter. Deze Minister is van plan de overlast die fatbikebestuurders veroorzaken aan te pakken. Hulde. Maar de Minister wil dat doen door middel van een aparte voertuigcategorie. Hoe realistisch is dat eigenlijk? We hebben inmiddels gezien hoe snel de markt zich aanpast. Op locaties waar fatbikes verboden zijn, worden ter controle de banden opgemeten. In reactie daarop laten fatbike-eigenaren dunnere banden plaatsen. Vervolgens is het in feite geen fatbike meer. Ook voormalig Minister Madlener heeft al eerder geconcludeerd dat het juridisch onhaalbaar is om voor de fatbike een aparte voertuigcategorie in te voeren. Waarom is dit nu wel mogelijk? Mijn vraag is wat er sindsdien veranderd is. Waarom kiest deze Minister niet gewoon voor algemene regels voor e-bikes? Laten we eerlijk zijn: is de fatbike zelf het probleem of gaat het om het tuig erop dat zich keer op keer misdraagt? De vraag stel ik nadrukkelijk ook aan de Minister van Justitie en Veiligheid. Er wordt gedaan alsof de fiets de oorzaak is van asociaal gedrag, maar die fiets doet dat natuurlijk niet. Het zijn de mensen op de fatbikes die zich misdragen. Deze groep lijkt overal mee weg te komen. Waarom niet veel centraler stellen dat dit soort figuren gewoon keihard aangepakt moeten worden?

De **voorzitter**:
Meneer Prickaertz, er is een interruptie.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik ben enigszins in verwarring. Het was de vorige Minister, van PVV-huize, die zei dat we van fatbikes geen aparte categorie kunnen maken. Het was de fractie van de PVV die toen snoeihard tegen de eigen Minister inging en zei: we willen het wel en je regelt het maar. Nu zit hier een Minister die er een aparte categorie van wil maken. Nu zegt de PVV: ja, moeilijk, lastig, kan het allemaal?; ik heb er twijfels bij. Kan de heer Prickaertz dat uitleggen?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat kan ik. Minister Madlener gaf het probleem al aan: Een aparte categorie voertuig is juridisch niet mogelijk. De Minister geeft aan dat hij een voertuigcategorie wil maken, maar er wordt nergens aangegeven op welke wijze. Binnen de fractie zijn we tot elkaar gekomen en hebben wij moeten concluderen dat dat vrijwel een onmogelijke opgave is. In mijn betoog kom ik zo met een veel simpeler voorstel.

De heer **Bikkers** (VVD):
Helder. Voor mij is helder dat de PVV in eerste instantie de eigen Minister onder vuur nam en zei dat het wel kon. Inmiddels is de draai gemaakt. Er

zit hier een andere Minister die zegt dat het wel kan en nu zegt de PVV dat het niet kan. Helder.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is heel makkelijk geconcludeerd, maar dat is absoluut niet het geval. Het kan ook weleens zijn dat je op een gegeven moment, op basis van informatie die je verkrijgt, je standpunt verandert. Vandaar. Kan ik vervolgen?

De **voorzitter**:
De heer Van Leijen heeft een interruptie.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik was dan toch nog wel benieuwd welke nieuwe informatie de fractie heeft gekregen waardoor het standpunt veranderd is.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is de informatie waar collega Heutink het al even over had. In Amsterdam en Enschede hebben ze een verbod op fatbikes ingevoerd. Dat is ontzettend leuk, maar wat blijkt? In Amsterdam staan ze letterlijk bij de ingang van het Vondelpark de banden op te meten. Vervolgens laten de eigenaren van fatbikes er door een fietsenmaker smallere banden op zetten en stellen ze dat het geen fatbike meer is. Dan komen ze het Vondelpark weer in. Het probleem is heel simpel. Je hebt ook mountainbikes met een elektrisch aanvoersysteem die ook brede banden hebben en ook een zwaar frame hebben. Er is bijna geen onderscheid te maken. We hebben gezien dat de eerste verboden op fatbikes eigenlijk niet functioneren, omdat de fatbike eenvoudigweg aangepast kan worden. Vandaar.

De **voorzitter**:
De heer Prickaertz vervolgt zijn betoog.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Voorzitter. Aparte regels voor fatbikes zijn wat ons betreft dan ook eigenlijk niet uitvoerbaar. Over algemene maatregelen voor e-bikes denken wij wel graag mee, bijvoorbeeld een minimale leeftijd van 14 jaar voor het besturen van een e-bike in het algemeen en een helmplicht tot 18 jaar. Ten eerste denken wij dat jonge kinderen tot 14 jaar prima kunnen fietsen zonder elektrische ondersteuning. Dat is goed voor de gezondheid en het tegengaan van overgewicht bij de jeugd. Is de Minister bereid dit plan verder uit te werken en hoe staat hij tegenover dit voorstel?
Dan wil ik graag aandacht vragen voor het feit dat automobilisten worden overspoeld met controles op de snelwegen. Waarom ligt de focus juist daar, terwijl de ernstigste en dodelijkste ongelukken plaatsvinden op 50 en 80 kilometerwegen? Het lijkt er sterk op dat overmatig controleren op de snelweg vooral gebeurt ten gunste van de staatskas gezien het feit dat de pakkans op snelwegen vele malen hoger ligt dan in de bebouwde kom en de provinciale wegen. Bovendien zien wij helemaal niet dat harder rijden op de snelweg automatisch leidt tot meer ongelukken. Waarom maakt de Minister van IenW het dan niet mogelijk om op alle snelwegen gewoon weer 130 kilometer per uur toe te staan? Wat de PVV betreft liever 140, maar oké. Zeker nu steeds meer auto's elektrisch of hybride zijn, vervalt ook het stikstofargument steeds verder. Daar komt bij dat in vrijwel alle andere Europese landen op snelwegen harder mag worden gereden dan in Nederland.
Alsof dat nog niet genoeg is, zien we ook op bepaalde wegen 's avonds om 23.00 uur de verlichting uitgaan, zoals in mijn woonplaats Dordrecht op de N3. De reden is het milieu. Als ik 's avonds wat later naar huis rij op de A16 en bij Dordrecht de N3 opdraai, waar ook gewoon 100 kilometer

per uur is toegestaan, rijd ik letterlijk een enorm zwart gat in. Het gaat hier om verkeersveiligheid, maar kennelijk is deze in bepaalde gevallen ondergeschikt aan milieu. Dit is compleet doorgeslagen, terwijl er juist al vanaf 2019 wordt ingezet op meer verlichting op snelwegen, wat natuurlijk een uitstekende zaak is.
Tot slot het onderwerp alcohol en drugs.

De **voorzitter**:
Eén moment. De heer Van Leijen heeft een interruptie.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik hoor de heer Prickaertz zeggen dat er te veel wordt geflitst op snelwegen en dat de ongelukken vooral gebeuren op de N-wegen en binnen de bebouwde kom. Ik denk dat hij wat betreft de N-wegen en de bebouwde kom een goed punt aanstipt. Vindt hij dan ook dat daar meer geflitst zou moeten worden? Is hij dan ook voor meer handhaving binnen de bebouwde kom?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ja, daar ben ik absoluut voor. Zeer zeker. Meer concentratie op handhaving en controle in de bebouwde kom en op 80 kilometerwegen, zeker gezien het feit dat daar de meeste doden vallen. Uit de onlangs gepresenteerde cijfers van vorig jaar blijkt dat het aantal verkeersdoden op de snelweg ongeveer 2% bedraagt. De overgrote meerderheid valt dus in de bebouwde kom en op N-wegen. Ja, absoluut. Zeer zeker.

De heer **Van Leijen** (D66):
Maar dat wilt u niet in combinatie met een 30 kilometerzone bij scholen? Daarop reageerde u: vrijheid, automobilistje pesten. U wilt wel de handhaving, maar u wilt de snelheid hetzelfde laten? Wat heeft die handhaving dan voor zin?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Dat is niet helemaal waar. Ik heb duidelijk aangegeven dat we ook voorstander zijn van aparte maatregelen in straten waar scholen zijn en waar kinderen moeten oversteken, waaronder de mogelijkheid om daar 30 kilometer per uur te mogen. Ik zie overigens wel dat er in veel woonwijken waar scholen zitten al heel veel maatregelen genomen worden om die snelheid naar beneden te krijgen. Ik denk dat dat gewoon een heel goed systeem is. Maar wat mijn partij wil voorkomen is dat we straks één groot Amsterdam zijn en de maximumsnelheid in alle gemeentes naar 30 kilometer per uur gebracht wordt. Daar zijn we absoluut op tegen.

De heer **Jumelet** (CDA):
Dit debat gaat over verkeersveiligheid. De heer Prickaertz wil een snelheidsverhoging naar 130, het liefst nog 140, begrijp ik. Het gaat natuurlijk niet alleen over snelheid. Het gaat ook over het gebruik van een telefoon bij het autorijden. Ik denk dat de pakkans nu laag is. Die is 60% minder dan in 2008. Ik noemde het in mijn bijdrage. Hoe kijkt de heer Prickaertz daarnaar?

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ondanks dat wij voor verhoging van de maximumsnelheid zijn, zeker op dit moment, ben ik nog steeds groot voorstander van het keihard aanpakken van mensen die achter het stuur andere dingen doen dan autorijden. Ik rij zelf dagelijks op en neer naar Den Haag vanuit Dordrecht. Ik maak het regelmatig mee dat er iemand op de linkerbaan met 95 kilometer per uur rijdt. Uiteindelijk gaat de persoon in kwestie naar rechts en dan zie je gewoon dat hij bezig is met zijn telefoon. Ik vind dat echt schandalig. Daar moet keihard tegen opgetreden worden.

De heer **Jumelet** (CDA):
Ik maak dan toch maar de opmerking dat ik het wel bijzonder vind dat je juist met deze gegevens over het verkeer toch de snelheid wilt verhogen. Ik zou zeggen: kijk ook naar de automobilisten. Ze kunnen vaak niet harder dan 100 rijden, dus ik vind die 130, 140 eigenlijk een beetje absurd.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Het een staat los van het ander. Dat er opgetreden moet worden tegen bezig zijn met andere zaken achter het stuur dan autorijden is vanzelfsprekend. Aan de andere kant is het heel simpel. Op het moment dat het te druk is, kun je niet harder rijden dan 80, 90 of 100, maar er zijn ook zeer veel situaties waarin je wel gewoon wat harder kan rijden en er zijn ook zeer veel wegen in Nederland waar je gewoon lekker door kan rijden en gewoon beter op kan schieten. Ik denk dat dat gewoon mogelijk moet kunnen zijn.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Tot slot, voorzitter. Het onderwerp alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Een aantal mensen zijn me er al in voorgegaan. Ik kom even op een ander aspect. Uit gesprekken met de transportsector kwam naar voren dat het werkgevers in de transportsector niet is toegestaan om hun chauffeurs te controleren op drugs en/of alcohol. De politie kampt met grote capaciteitstekorten om vrachtwagenchauffeurs te controleren. Daardoor is hier weinig tot geen controle op, terwijl bijvoorbeeld op het spoor, maar ook in de lucht, bij piloten, er wel allerlei mogelijkheden zijn om controles uit te voeren op drugs en/of alcohol. Ik heb een vraag aan beide Ministers: zijn zij bereid te kijken naar de mogelijkheden hieromtrent, zodat ook in de transportsector werkgevers hun eigen chauffeurs kunnen controleren op eventueel drugs- of alcoholgebruik?
Dan was ik er. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Keurig binnen de tijd. Dan geef ik graag het woord aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Voorzitter. Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden blijft toenemen. Elk geval is een heel schrijnend geval. Eenieder die iemand die hij liefheeft verliest door een verkeersongeluk is er een te veel. Ik wil mij aansluiten bij alle oproepen vanuit alle maatschappelijke organisaties die zeggen dat er echt veel meer nodig is om het aantal verkeersdoden naar beneden te krijgen. Het gaat te traag en de trends gaan nog steeds de verkeerde kant op.
Beide Ministers zijn bezig met een aanpak. Ik wil beginnen bij de fatbike. Ik ben blij dat de Minister werkt aan maatregelen om een categorie te maken van de fatbike. De Kamer vraagt hier al heel lang naar. Het staat in het coalitieakkoord. Maar ondertussen lopen hieraan parallel ook een aantal ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de skinnybikes. Het is echt nodig om hierop door te pakken. Uiteindelijk heb je vooral fundamentele wijzigingen nodig. Wat Progressief Nederland betreft moet je gewoon alle kleine voertuigen met een motor als bromfiets beschouwen en zouden die allemaal binnen het LEV-kader dezelfde aanpak verdienen. Ik zou de Minister willen stimuleren om te bekijken of dit niet breder getrokken moet worden. Ik sprak met een jongen uit het dorp waar ik opgegroeid ben en die zei: in 2027 moet ik op mijn elektrische fiets met een helm naar school fietsen en als ik met mijn beppe fiets, dan hoeft zij die helm niet op, terwijl zij misschien wel meer gevaar loopt dan ik als ze van de fiets

valt. Dat zijn natuurlijk wel dingen waar je met elkaar best nog wat beter naar kunt kijken. Ik zou de Minister willen vragen om dat toch te doen.
Ik zou de Minister ook willen vragen om te kijken naar de voertuigen die het gevaarlijkst zijn. Laten we heel eerlijk zijn: misschien is dat niet de fatbike, maar toch de auto. We kunnen specifiek inzoomen op SUV's, want daar verwacht ik iets extra's. In Engeland is een aantal jaar geleden een onderzoek geweest naar 68 verkeersongelukken. Daar bleek dat bij een SUV de kans op een dodelijk ongeluk stijgt met 44% en als diezelfde SUV een ongeluk heeft met een kind, de kans op een dodelijk ongeluk met 82% stijgt. Daarom worden er in het buitenland al verschillende maatregelen getroffen. Het duidelijkste voorbeeld is Parijs. Ook in Nederland zie je steeds meer steden die vragen om een aanpak hierop. Ik zou de Minister willen vragen of hij inzichtelijk kan maken hoeveel groter de kans in Nederland is op een dodelijk ongeluk met een zware auto als een SUV en of dat niet vraagt om een wat gerichtere aanpak. Wil de Minister daar een brief over naar de Kamer sturen voor het eerstvolgende verkeersdebat?
Voorzitter. Over drankrijders en het alcoholslot is al veel gezegd. Wij zien dat echt als meer dan een strafmaatregel. Het is het beschermen van overige bestuurders. Ik heb meerdere stukken gelezen over hoe dat in 2015 bij de Hoge Raad is gegaan. Ik las in de stukken dat het vooral gaat om het ontbreken van wet- en regelgeving over hoe de samenloop tussen straf- en bestuursrecht moet plaatsvinden. Ik weet dat de Minister van Justitie druk bezig is met een programma over het alcoholslot. Ik zou hem willen aanmoedigen om te kijken naar wat voor wet- en regelgeving er nou echt nodig is om dit zowel in het strafrecht als in het bestuursrecht een plek te geven en dit ook bij de behandeling van de wetsvoorstellen waar hij aan werkt nadrukkelijk mee te nemen, ook in de brieven die hij daarover naar de Kamer stuurt. Ik sluit me aan bij de opmerkingen hierover van bijvoorbeeld de heer Stoffer.
Mijn fractie is ook erg blij dat er aan die 30 kilometerzones gewerkt wordt, maar er zijn gewoon meer middelen nodig. De kans op een niet-dodelijk ongeluk wordt ontzettend veel groter als je gewoon langzamer rijdt, dus waar dat kan op een veilige manier en met een goede weginrichting moeten we dat zo veel mogelijk stimuleren. Dat betekent ook dat daar meer financiering voor nodig is.
Dan wil ik nog overgaan naar de ambulancedata. De Minister schreef daarover. Uit RTL-onderzoek blijkt dat drie keer meer ongelukken met letsel plaatsvinden dan de politie registreert. We hebben vaker gesproken over de ongelukkenregistratie en dat die niet levert wat we nodig hebben voor goed preventief verkeersveiligheidsbeleid, maar drie keer meer is best wel een groot verschil. Ik zou graag van de Minister wat uitleg willen over hoe het kan dat daar zo'n groot verschil tussen zit en wat hij anders gaat doen om die registratie scherper te krijgen.
Voorzitter. Over de hoogte van de boetes is in heel veel debatten al wat gezegd. Ik zou nu een iets bredere vraag willen stellen over de verhoging wanneer je de eerste keer niet betaalt. Ik las een voorbeeld. Als je € 500 boete krijgt voor het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats, dan kunnen boetes oplopen tot € 1.500 met aanmaningen. Dat zijn echt hele forse bedragen. Los van de hoogte van de verkeersboete zou ik de Minister van JenV en de Minister van Verkeersveiligheid willen vragen of daar specifiek naar gekeken kan worden. Moeten we dat toch niet anders met elkaar doen?
Voorzitter. Ten slotte. Ik heb veel debatten verkeersveiligheid gedaan. De urgentie voelen we altijd allemaal, maar uiteindelijk gaat het om een andere weginrichting voor zowel de fiets als de auto en dat kost nou eenmaal geld. Als je dan gaat bezuinigen op plekken waar je de verkeersveiligheid kunt vergroten, dan neem je het probleem niet serieus genoeg. Ik roep beide bewindspersonen op om niet te bezuinigen op SWOV en alle andere organisaties die hier juist voor zorgen.
Dank.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Mevrouw Van Brenk heeft een interruptie.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ik had nog één vraag. Het is volgens mij voor iedereen wel duidelijk dat een verkeersboete op zich nog wel gaat, maar dat hij soms verdubbeld wordt en soms zelfs verdriedubbeld. Stel dat we het alleen bij verkeersboetes zouden houden en die niet steeds zouden verdubbelen. Zou dat een van de oplossingen zijn waardoor het voor mensen acceptabeler wordt en mensen niet in de problemen komen?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Allereerst denk ik dat wij al vaak samen geconstateerd hebben dat niet zozeer de hoogte van de boete zorgt voor ander gedrag, maar de pakkans. Ik zou dus sowieso willen dat beide bewindspersonen zouden inzetten op meer handhaving. Ik zie dat er meer flitspalen bij komen. Dat vind ik heel erg goed. De hoogte van de boete vind ik fors en op veel plekken eigenlijk al te hoog. Die zou wat ons betreft, zeker voor sommige overtredingen, best wat lager kunnen. Maar wanneer je een boete krijgt en je kunt de huur niet betalen, je kunt de boodschappen bijna niet doen, dan komen daar hele ingewikkelde keuzes voor mensen concreet op tafel te liggen. Dan maken mensen af en toe de afweging om die boete op dat moment maar niet te betalen. Maar als hij daarna twee keer of drie keer over de kop gaat, is dat onredelijk en niet proportioneel. Dat vind ik niet alleen, maar ook de Raad voor de rechtspraak en het College voor de Rechten van de Mens. Ik vind dus dat je daarnaar moet kijken. Om helemaal geen verhogingen meer op te leggen vind ik weer best wel ver gaan, maar dat het niet proportioneel is, ben ik helemaal met mevrouw Van Brenk eens. Daar moet echt naar gekeken worden.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik vond het mooi dat de heer De Hoop afsloot met onder andere de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV. Ik denk dat ik al een relatie had met SWOV voordat de heer De Hoop geboren was, namelijk toen ik zo'n 30 jaar geleden studeerde. Toen gebruikte ik er al data van. Later bij Rijkswaterstaat heb ik die ook altijd gebruikt en nu in de Kamer ook. Dat geeft misschien iets aan van de waarde van het instituut. Ik vind het mooi dat de heer De Hoop die ook hier naar voren brengt. Vraagt hij, net als ik gedaan heb, aan het kabinet om deze organisatie, en de andere die we hebben benoemd, op peil te houden? Stel nu dat het kabinet dat vergeet, zouden de heer De Hoop en ik dan de handschoen op kunnen nemen om te zorgen dat we dat richting de begroting in ieder geval ook wel op peil houden? Ik zie zelfs de heer Grinwis en mevrouw Van Brenk al de vinger opsteken. Als we dat gezamenlijk doen, is de boodschap heel helder. Stel dat ze het vergeten, dan pakken we dat links en rechts van de coalitie samen op. Vindt u dat een goed voorstel?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Allereerst: de constatering dat SWOV ouder is dan ik klopt. Dat zegt genoeg over het belang van de organisatie. Daar heeft de heer Stoffer helemaal gelijk in. Ik zou graag met hem meedoen met een amendement om die bezuiniging te voorkomen. Ik zou dat eigenlijk nog breder willen trekken. Ik zie dat eigenlijk de hele oppositie met elkaar schetst dat niet alleen op het gebied van verkeersveiligheid, maar op het brede gebied van infrastructuur veel te weinig geld wordt uitgetrokken. Dat gebeurt al een aantal jaren. Ik zou daar toch echt wel een streep met elkaar willen trekken. Er zijn gewoon meer investeringen nodig op het gebied van IenW. Ik zou willen dat de heer Stoffer en andere partijen eraan vasthouden dat wij bij de begrotingsbehandeling aangeven dat wij van dit kabinet meer

investeringen verwachten op het gebied van onderhoud, maar ook op dat van nieuwe aanleg. We kunnen niet zo doormodderen op het gebied van infrastructuur. Ik hoop dat de heer Stoffer ook met mij de handschoen oppakt om echt een stevig signaal aan het kabinet te geven dat deze begroting voor nu eigenlijk niet voldoende is en dat dat wel wat betekent voor wat we verwachten in augustus, september.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik had niet durven hopen dat mijn bescheiden interruptie zoveel teweeg zou brengen, maar ik ben daar heel blij mee. Deze week hadden we een debat – ik doe ook Buitenlandse Zaken – over de NAVO. Toen heb ik Minister Berendsen de toezegging kunnen ontlokken dat hij met Minister Karremans in gesprek gaat om voor Prinsjesdag te kijken of we de 5% die we voor de NAVO moeten besteden ook kunnen gebruiken om viaducten, bruggen enzovoorts op peil houden, zodat zware apparatuur, die we straks krijgen, er ook overheen komt. Misschien ligt daar al een zaadje om er een stuk financiering voor te zoeken. Ik wil breder gaan hoor, maar misschien deelt de heer De Hoop dit. Deze Minister hoeven we niet aan te duwen, maar de rest van het kabinet misschien wel. Dat doen we dan bij dezen. Vindt u dat een goed idee?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dat vind ik een goed idee. Ik wil nog een aansluitende opmerking maken. Wat betreft militaire mobiliteit hebben we deze week als commissie het mandaat aan twee rapporteurs gegeven om daarnaar te kijken, zelfs voor een parlementaire verkenning. Dat vergt ook een kabinetsreactie. Ik ben toevallig een van die rapporteurs, dus ik kom nog eens langs bij de heer Stoffer om te spreken over zijn ideeën over hoe we dat goed in kunnen vullen.

De **voorzitter**:
Dan geef ik graag het woord aan de heer Grinwis voor zijn bijdrage.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, dank u wel. Terwijl wij net zijn begonnen met het verkeersveiligheidsdebat is in de Giro d'Italia, de mooiste grote wielerronde, de twaalfde etappe begonnen. Na natuurlijk de Italianen zie je dat er vooral Nederlanders aan meedoen. Nederlanders zijn de grootste groep buitenlanders die meedoet aan de Giro d'Italia. Dat is niet toevallig. Fietsen hoort bij de Nederlandse cultuur. Dat komt mede doordat Nederland altijd voorop heeft gelopen op het gebied van verkeersveiligheid. Door de wereld werd naar ons gekeken hoe we dat hier nou doen. Fietsinfrastructuur werd een voorbeeld van hoe het wel kan, hoe voetgangers, fietsers, automobilisten in vredige co-existentie en veilig naast elkaar gebruik kunnen maken van de openbare weg.
Maar het gaat helemaal niet goed met die veiligheid in het verkeer. Ik schrok van de meest recente berichten. In 2025 steeg het aantal verkeersdoden dus met meer dan 10% naar 759. De stijging was er met name onder fietsers. De verwachting is dat het de komende jaren alleen maar verder gaat stijgen. Mijn vraag: waar is het mis gegaan? Wat is er over van het veilige fietsland dat Nederland was? Het is goed dat er in het coalitieakkoord aandacht is voor de verkeersveiligheid. Toch is deze aandacht vooral gefocust op handhaving, op handhavingsmaatregelen. Missen we dan niet iets, vraag ik aan de Minister. Wat missen de Ministers zelf in hun coalitieakkoord voor een verkeersveiliger Nederland?
Voorzitter. Zoals ik al zei hoort fietsen bij Nederland. Van jongs af aan stappen kinderen niet in de auto, maar op de fiets. Ze bewegen en ze leren zich bewegen in het verkeer. Daarom vond ik het schrikbarend dat nog maar een kwart van de kinderen op de fiets naar school komt. Vindt de Minister dat ook niet een veel te laag percentage?

De timing van dit debat valt mooi samen met de verkeersexamens die door heel Nederland de afgelopen weken zijn georganiseerd door Veilig Verkeer Nederland en onze basisscholen. Vele tienduizenden kinderen uit groep zeven stappen jaarlijks op de fiets en laten zien wat ze hebben geleerd. Dat is een prachtige Nederlandse traditie van nu al 94 jaar. Thuis wordt het besproken en wordt van tevoren samen met een ouder het bewuste traject een of meerdere keren gefietst. In combinatie met de verkeerslessen en het theoretisch examen worden kinderen zich zo bewust van hun positie in het verkeer en het samenspel. Maar hoe schrijnend is het dan dat nog eens tienduizenden kinderen die kans niet krijgen? Het is toch niet acceptabel dat meer dan 1.000 scholen, ongeveer 16%, niet meedoen aan het praktisch verkeersexamen? Zeker basisscholen in grote steden laten het afweten en laten het steeds meer afweten. Niet zelden leggen scholen bij voorbaat het hoofd in de schoot, omdat te veel kinderen niet kunnen fietsen of niet op de fiets naar school komen. De afgelopen jaren geven steeds meer ouders aan het niet belangrijk te vinden dat hun kind zelfstandig is in het verkeer en gaan kinderen later zelfstandig op de fiets naar school. Maar de Christen-Uniefractie legt zich daar niet bij neer en de Minister toch ook niet? Hoe kunnen we de jaarlijkse deelname aan het praktisch verkeersexamen beter borgen? Is de Minister bereid maatregelen te nemen om het aantal deelnemende scholen te verhogen en om zo veel mogelijk kinderen fietsvaardig in het verkeer te laten zijn? Is het niet gewoon tijd om het theoretisch en praktisch verkeersexamen verplicht onderdeel te laten zijn van de lesstof op de basisschool? Ik ben benieuwd naar de reactie in dezen en of de Minister deze oer-Hollandse traditie wil bevorderen.
Voorzitter. De problematiek rondom fatbikes loopt ondertussen de spuigaten uit. Het is goed dat de Minister maatregelen aankondigt. Dat is ook een belangrijk signaal naar de wethouders en gemeenten, zoals Enschede, waar ze al gebiedsverboden voor fatbikes hebben afgekondigd. We hebben nog wel wat vragen over de juridische houdbaarheid van de door de Minister aangekondigde maatregelen. Ze kwamen al een beetje langs. Waren het niet de ambtenaren van de Minister zelf die eerder aangaven dat het onderscheid tussen een fatbike, een skinnybike en andere elektrische fietsen juridisch moeilijk hard te maken is? Wat maakt dat de Minister nu wel een aparte voertuigcategorie wil invoeren voor fatbikes? Wat is er nou precies veranderd, behalve dat de poppetjes aan de top zijn veranderd? Is de nieuwe lijn van de PVV-fractie, die verdacht veel lijkt op de lijn die mijn fractie eerder uiteen heeft gezet, niet verstandiger en veel sneller te implementeren en te handhaven, met misschien aanvullend een ontheffingsmogelijkheid voor jonge kinderen die tientallen kilometers per dag naar de middelbare school fietsen?
Een groot probleem ligt daarnaast aan de voorkant van de keten bij de import en verkoop van al dan niet illegale fatbikes. Heeft de Minister goed inzicht in deze keten? Toepassing van welke bevoegdheden en instrumenten is nodig om dit deel van de keten beter in de smiezen te krijgen, om zo illegale import, verkoop en opvoerpraktijken aan banden te leggen. Hoe wordt gemonitord of de intensivering van de samenwerking tussen toezichthouders daadwerkelijk effect gaat sorteren?
Voorzitter. Ten slotte wil ik nog het volgende zeggen over de bezuiniging op belangenorganisaties. Als we kijken naar de cijfers en trends rond verkeersveiligheid, dan is het toch best bijzonder dat we bezuinigen op verschillende verkeersveiligheidsorganisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland, SWOV en TeamAlert. De redenatie lijkt zo: weet je wat, het gaat slecht met de verkeersveiligheid in Nederland, dus laten we bezuinigen op de organisaties die daar iets aan doen en ons dat onder de neus wrijven. Is dat wel zo verstandig, Minister? Is hij het niet met me eens dat deze organisaties cruciaal zijn voor onderzoek, educatie en gedragsinterventie? Wil de Minister het benodigde geld vrij maken om dit goede werk te blijven laten doen door deze organisaties en dus de

bezuiniging van in totaal 3,8 miljoen per jaar terug te draaien. Ik ben benieuwd naar zijn reactie. Dit was mijn bijdrage in de eerste termijn. Ik sluit me verder aan bij alle mooie punten die door mijn collega's zijn gemaakt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Tot slot, de heer Van Duijvenvoorde.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter. Dinsdag verliet ik dit debat wat eerder omdat ik eindelijk mijn auto kon ophalen, die al twee maanden bij de garage stond. Voor de derde keer stond ik stil langs de snelweg op de weg naar huis. Het was 23.30 uur, het miezerde en mijn auto stopte er weer mee, want de technologie haperde. Die blijft maar haperen en het wordt maar niet gefixt, dus ik ben vandaag ook weer met de trein. Ik ben niet met de fiets vandaag; dat is te ver vanuit Amsterdam. Ik werd door de Uber naar huis gebracht en dat was een Tesla, een zelfrijdende Tesla. Ik was fundamenteel tegen zelfrijdende auto's – dat zal mijn collega's niet verbazen – maar ik was er toch redelijk snel van overtuigd dat het toch wel een wonder is. Die auto rijdt zelf en de taxichauffeur en ik zaten een beetje te kletsen over het leven; hij vertelde vooral zijn levensverhaal. Er zit dus eigenlijk wel wat in die zelfrijdende auto's. De auto is natuurlijk ook de drager van innovatie geweest. De Franse filosoof Roland Barthes heeft een prachtig essay geschreven over de Citroën DS. Dat was het toppunt van menselijke innovatie. Al het menselijk vernuft kwam daar samen: esthetiek, techniek. Dat was natuurlijk heel bijzonder en de mens is per definitie ook een technisch wezen. In een primitieve tijd moesten we de bomen al omhakken om beschutting te vinden om te kunnen overleven. Mensen en techniek gaan dus altijd samen. Dat moet je accepteren. Dat is wat het is. Maar er is wel een merkwaardige paradox ontstaan, want die auto's worden steeds meer gebaseerd op wantrouwen in de mens. Als je je handen dus niet op «tien voor twee» hebt, gaat hij piepen. Als je een beetje naar links afwijkt, gaat die auto trillen, en als je net te hard rijdt – het is 23.00 uur en je rijdt 3 kilometer te hard – dan vertraagt hij het liefst. Die auto's vertrouwen de mens dus niet meer. Tegelijkertijd komen we in een situatie terecht dat de mens overbodig wordt. De mens mag dus zijn handen van het stuur houden. Hij moet nog wel op de weg kijken. Ik kijk uit naar het moment waarop we koffie kunnen drinken en kunnen vergaderen in een zelfrijdende auto en dat we er niks meer mee hoeven te doen. Maar er zijn nog wel een aantal vragen over die zelfrijdende auto. Als technologie per definitie betrouwbaarder zou zijn dan het menselijk oordeel, wat natuurlijk het uitgangspunt is, een systeem minder feilbaar is, enkel omdat het technisch is, waarop is dat vertrouwen dan eigenlijk gebaseerd? Waar komt dat vertrouwen in de techniek van de zelfrijdende auto vandaan?
Dan heb ik nog een aantal andere punten. De Minister schrijft zelf dat geautomatiseerd vervoer een fundamentele systeemverandering is. Het voertuig voert zelfstandig rijtaken uit, zonder actieve betrokkenheid van een bestuurder. Maar diezelfde bestuurder moet wel blijven opletten en kunnen ingrijpen en blijft vooralsnog juridisch verantwoordelijk. De mens bevindt zich op dit moment dus in een soort vreemde tussenpositie. Hij wordt uitgenodigd om de controle los te laten, maar zodra het misgaat, is hij nog wel verantwoordelijk en aansprakelijk. Mijn vraag aan de Minister is daarom: hoe redelijk is het om burgers verantwoordelijk te houden voor systemen die zij niet hebben ontworpen, niet volledig kunnen doorgronden en ook steeds minder feitelijk besturen?
In het Verenigd Koninkrijk worstelen ze natuurlijk ook met deze vraag. Sinds 2024 bestaat daar de Automated Vehicles Act. Die wet introduceert aparte juridische rollen: de user in charge, de mens die aanwezig is maar niet bestuurt, en the authorised self-driving entity, de partij die verant-

woordelijk is voor het systeem wanneer de auto zelfrijdend is. Dat is een serieuze poging om de juridische werkelijkheid in lijn te brengen met de technische werkelijkheid. Maar er zit ook een schaduwkant aan, want om vast te stellen wie er reed, moet continu worden bijgehouden hoe hard er wordt gereden en waar, in welke modus, wat het systeem deed, of de handen op het stuur zaten en waar de chauffeur naar keek. Dat raakt natuurlijk ook weer aan de privacy van de bestuurder. Dat is gewoon een conflict. Daarom heb ik drie vragen aan de Minister. Is de Minister bekend met de Britse Automated Vehicles Act 2024? En hoe beoordeelt hij die benadering in het licht van de Nederlandse discussie over aansprakelijkheid? Erkent de Minister dat het vaststellen van aansprakelijkheid bij geautomatiseerd rijden in de praktijk vraagt om een gedetailleerde voertuigagenda? Kan de Minister toezeggen dat toekomstige Nederlandse regelgeving niet alleen de aansprakelijkheid regelt, maar ook harde privacywaarborgen bevat, zoals minimale dataverzameling, beperkte bewaartermijnen, duidelijke toegangsrechten en een expliciet verbod op het gebruiken van die data voor algemene verkeershandhaving of gedragsprofilering?
Tot slot: overigens ben ik van mening dat we de fietshelm nimmer moeten verplichten bij mensen boven de 18 jaar.
Dank je wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik zie nog een interruptie van de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Ik heb met veel belangstelling naar dit betoog geluisterd en ik heb echt geprobeerd me goed te concentreren op wat u zegt. Ik vond het een interessant betoog. Klopt het dat ik u in uw hele betoog tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid geen enkele concrete maatregel heb horen noemen om daadwerkelijk iets te doen voor de verkeersveiligheid? Heeft u suggesties voor welke concrete maatregelen zouden kunnen werken? Wat zijn die dan? En waarom zitten die niet in uw inbreng?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
De vorige keer hebben we dit debat ook gevoerd. Toen heb ik een heel verhaal gehouden over verkeersveiligheid. Je wilt ook niet jezelf iedere twee maanden herhalen. Ik vond het vanwege mijn bijna-traumatische ervaring met mijn auto interessant om toch een keer met elkaar na te denken over de toekomst van de zelfrijdende auto. De volgende keer ga ik graag weer in debat over de verkeersveiligheid met de heer Van Leijen.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. De bewindspersonen geven aan ongeveer een half uur te willen schorsen. Wij zijn hier dus terug om 15.10 uur.

De vergadering wordt van 14.37 uur tot 15.16 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen dit debat. We gaan heel snel van start met de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik stel voor om vier interrupties te doen, maar echt kort, want anders komen we in tijdnood. Ik geef graag het woord aan de Minister van IenW voor een beschrijving van zijn beantwoording, qua blokjes en dergelijke.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter, en dank voor alle vragen over dit ontzettend belangrijke onderwerp. Het werd al vaak gememoreerd in dit debat: vorig jaar waren er 759 verkeersdoden. Dat zijn er meer dan twee per dag. Daar zitten we

inmiddels op. Dat zijn er 84 meer dan in 2024. In 2012 waren het er nog 650. Een van die 650 in 2012 was een goede vriend van mij en medeoprichter van mijn bedrijf. Hij vond op 10 mei 2012 op 23-jarige leeftijd de dood in het verkeer. Zo zitten er achter al die cijfers die over verkeersslachtoffers gaan natuurlijk hele tragische verhalen. Dat heeft mij als wethouder in Rotterdam heel erg gemotiveerd om daar iets aan de verkeersveiligheid te doen. Het is nu natuurlijk ook mijn motivatie als Minister van IenW om die stijgende trend van verkeersslachtoffers te keren. Daarom heeft u ook binnen twee maanden na het aantreden van dit kabinet al de Aanpak Fatbikes ontvangen en ontvangt u voor de zomer nog een verscherpte aanpak verkeersveiligheid. Die zullen we niet alleen met concrete doelen maken, zeg ik in antwoord op de heer Van Leijen. We maken die ook langs de lijnen van infrastructuur, waaronder het gebruik van data, gedrag, waaronder het stimuleren van de fietshelm, voertuigen en handhaving. Overigens draag ik die fietshelm ook als er niet gefilmd wordt. Dat gezegd hebbende, zal ik nu antwoord geven op de vragen die zijn gesteld. Dat doe ik in de volgende blokjes. Laat ik met het favoriete onderwerp van de commissie beginnen, namelijk fatbikes. Daarna volgen de blokjes rijbewijs en CBR, infrastructuur, impulsaanpak verzorgingsplaatsen, strategie, data, subsidies en vervolgens het blokje overig.
Zoals gezegd begin ik met het blokje fatbikes. Een van de eerste vragen die daarover is gesteld, is of ik mogelijkheden zie om de invoering van de regels voor fatbikes te versnellen zonder zorgvuldigheid te verliezen. Dat laatste is natuurlijk wel nodig. De Kamer en mevrouw Van Brenk stelden die vraag ook. Ik ga zo snel mogelijk. Ik heb wel een goede onderbouwing nodig voor wat wij nu aan het maken zijn om verdere stappen te zetten. Er is ook gevraagd wat het verschil is tussen «vroegâh», om het even op zijn Haags te zeggen, toen nog vanuit IenW, en nu. Ik citeer het even zoals de Kamerleden het hebben gezegd: eerst was het allemaal niet mogelijk en nu is het opeens wel mogelijk. Een belangrijke nuancering daarbij is dat mijn voorgangers niet hebben gezegd dat het totaal onmogelijk is. Als je de rapporten erop naslaat, dan staat er ook in dat het wel degelijk mogelijk is om aparte regels voor de fatbikes te maken. Wat er verschillend is, is volgens mij de aanvliegroute. Ik heb gezegd dat ik geen perfecte regelgeving hoef te hebben. Ik wil regelgeving hebben die impact maakt. Daar zijn we nu mee bezig. Er werd heel veel gesproken over banddikte, maar dat is niet het enige waar je naar hoeft te kijken. Er zijn heel veel elementen die aan een fatbike vastzitten die je zou kunnen aanhalen om daar in een aparte categorisering iets mee te doen. Die mogelijkheden zijn er ook. Mijn voorgangers hebben die mogelijkheden ook gezien. Het is niet alsof er in die zin wat veranderd is, maar de aanvliegroute wel. Ik heb ook altijd gezegd – dat is al een aantal keer in dit debat langsgekomen – dat niks doen sowieso geen effect heeft. Dan kies ik er liever voor om het zo goed mogelijk te doen. Wordt dat 100% waterdicht? Nee. Maar hier is mijn motto toch een beetje: laat het goede niet de vijand zijn van het perfecte. Dat is hoe ik erin zit.
De heer Heutink vroeg: waarom moeten we al die andere e-bikes dan ook belasten en onaantrekkelijk maken? De fatbikeverkoop is enorm gestegen. Heel veel jongeren rijden op een fatbike. Naar onze eigen inschatting is dat 40% tot 60% van al het e-bikegebruik onder jongeren. Ook het aantal mensen met hersenletsel, wat we zien op de spoedeisende hulp, is ontzettend gestegen. Dat is zes keer meer dan vijf jaar geleden. Dat is voor een groot deel aan fatbikes te wijten. Daarom pakken we daarin een aparte categorie en onderzoeken we een minimumleeftijd. Er zijn gemeenten, wethouders die dat aan ons vragen. De heer Bikkers refereerde er al aan; hij deed dat in Vlaardingen en ik in Rotterdam. Zij smeken de rijksoverheid: kun je ons alsjeblieft de handvatten geven om ervoor te zorgen dat wij uiteindelijk die fatbikevrije zones kunnen instellen? Dat kan alleen met een aparte voertuigcategorie. Dat zou je kunnen doen als je een minimumleeftijd instelt. We zijn nog aan het

onderzoeken waar we die neer zouden moeten leggen. Dat doen we natuurlijk in samenspraak met Justitie en Veiligheid. Maar dan heb je ook een concreet aanknopingspunt om dat te doen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik deel die analyse ten aanzien van fatbikes helemaal met de Minister. Laten we dat vooropstellen. Alleen ging de vraag natuurlijk om het volgende. We gaan nu een aparte voertuigcategorie maken voor die fatbikes. Dat betekent dat we straks eindelijk specifiek voor die fatbikes maatregelen kunnen nemen, zoals een helmplicht en een minimumleeftijd, en we geven gemeenten de mogelijkheid om in de APV dingen te regelen. Waarom wordt er dan toch voor gekozen om een helmplicht voor alle e-bikes te regelen? Dat hoeft dan niet meer. Het kan een mooie escape zijn als je het niet zou doen voor die fatbike, maar dat hoeft dan toch niet meer?

Minister **Karremans**:
Dat denk ik wel en dat doen we dan tot 18 jaar. Jongeren zitten ook op andere e-bikes die natuurlijk hard kunnen gaan, dus ook op e-bikes die geen fatbike zijn, ook al is dat niet de grootste groep van de e-bikegebruikers onder jongeren. Omdat ze jong zijn, kunnen ze vaak minder goed risico's inschatten. Ze zijn kwetsbaarder in het verkeer. We hebben bijvoorbeeld ook voor e-steps gezegd dat we het verstandig vinden om tot 18 jaar tot helmgebruik te komen. Er zit natuurlijk ook nog een andere gedachte achter die ik verstandig vind. Dat is namelijk dat helmgebruik... Dat stuk in Nederland is nu eigenlijk niet... Ik weet niet hoeveel Kamerleden er nu een helm dragen op de fiets. Ik denk heel weinig. Dat geldt voor heel veel Nederlanders. Dat is ook op de e-bike nog steeds het geval. We zien wel dat het groeit, maar het is nog steeds heel weinig. Als ik mijn kinderen in de e-bakfiets naar school breng, dan ben ik de enige vader die een helm draagt. Ik ben echt de enige. Maar ik houd stug vol en een begin is een begin. Ik hoop dat wanneer kinderen opgroeien met het dragen van een helm, ze dat gebruik ook meenemen. Dat hebben we bijvoorbeeld ook met skiën en snowboarden gezien. Dan wordt de stap niet «de helm opzetten», maar «de helm afzetten als je 18 bent». Je hoopt dat je ze op die manier een beetje meekrijgt, zonder dat het een plicht is, dus zonder daar nu een plicht voor in te voeren. We weten namelijk ook dat lastig te handhaven is en daar is nu ook helemaal geen draagvlak voor, dus dat zal ook niet tot een succes leiden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het zou beter zijn... Het doel is om die fatbike zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Ik denk dat een helmplicht daarbij past, wat de Minister ook voorstelt. Maar als het gaat om al die andere e-bikes, denk ik dat een plicht daarin onder de 18 jaar echt veel te ver gaat. We hebben net ook de verhalen gehoord van de jongeren die naar school willen. Wij willen het wel aantrekkelijk houden dat al die jongeren de fiets pakken en niet de verplichting voelen om een helm op te zetten. Kan de Minister niet veel beter inzetten op die verplichtingen ten aanzien van de fatbike – dat steunen we – en dan gaan inzetten op stimuleren zonder dat daar een plicht bij komt kijken als het gaat om al die andere e-bikegebruikers?

Minister **Karremans**:
Het doel is niet de fatbike onaantrekkelijk te maken, het doel is verkeersveiligheid. Ik zei al: jongeren zijn juist slechter in het inschatten van risico's in het verkeer. Zij zijn daar roekelozer in. Ik vind dat je er als overheid meer toe bent gelegitimeerd om daar meer bescherming tegen te bieden, dan bijvoorbeeld bij volwassenen. We kunnen voor de jongeren een helmplicht introduceren per september 2027, ook als je op een e-step of op een e-bike zit die geen fatbike is. Dat is dus niet het komende

schooljaar, maar het schooljaar erop. We gaan dat natuurlijk allemaal netjes voorbereiden en ze daarover goed informeren, ook om ervoor te zorgen dat de politie niet in één keer geconfronteerd wordt met het massaal negeren van die regel. Maar alles afwegende, gezien de verkeersveiligheid die daarbij in het geding is, denk ik dat het een verstandige en proportionele maatregel is.
Ik ga door met de volgende vraag. De heer Prickaertz had een vraag over dat die aparte regels voor fatbikes niet uitvoerbaar zijn. Moet je niet weer algemene maatregelen nemen? Eigenlijk is dat het tegenovergestelde verhaal van de heer Heutink. Dat vind ik dus ook niet. Ik doe beide. Ik neem algemene maatregelen voor alle e-bikes, namelijk via die helmplicht tot 18 jaar, en voor die fatbikes gaan we een stap verder. We zien dat er een mogelijkheid is om die aparte categorisering te maken. Dat wordt door veel wethouders gevraagd en we zien door fatbikes ook veel ongelukken en overlast ontstaan.

De heer **Prickaertz** (PVV):
Ik hoor de Minister zeggen dat hij kennelijk toch gelooft in het vaststellen van een voertuigcategorie fatbikes. Denkt de Minister niet dat de markt die nieuwe wetgeving heel snel zal inhalen, waardoor die jongelui die nu zorgen voor overlast, fatbikes, straks gewoon met een alternatieve fiets komen die net zo hard kan, dezelfde capaciteit heeft en daar net zo veel overlast op gaan plegen? Je hoort dat ook en je hoort het fietsenmakers ook zeggen. Althans, de handelaren die deze fatbikes verkopen zeggen: binnen een mum van tijd staat er straks weer een ander type dat dan niet onder de categorie fatbikes valt, maar daarbuiten valt, waardoor de overlast gewoon doorgaat.

Minister **Karremans**:
Ik ben ook helemaal niet naïef. Ik denk dat deels geprobeerd zal worden om die regels te omzeilen, maar nogmaals, geen regels maken is sowieso niet effectief. Dat doet helemaal niks. Ik denk wel degelijk dat er effectieve regels te maken zijn. Ik zei al: er werd in het debat heel veel gefocust op de banddikte. Dat is lang niet het enige wat je kan aangrijpen om een aparte categorie te maken. Ik heb al eerder gezegd: het kan gaan om het dubbele zadel en het gewicht, al dan niet in combinatie met de banddikte. De markt kan zich aanpassen, maar wij kunnen dat ook. Wij kunnen regelgeving dus ook aanpassen. Daar zijn we voor, ook als politiek. Ik zie dat dus best wel optimistisch in, ook als het gaat om dat er vast nieuwe modellen op de markt gebracht zullen worden. Dat zal vast. Maar er zijn nu ontzettend veel fatbikes in omloop die dan wel onder die categorisering vallen en die we op die manier kunnen aanpakken. Ik ben er dus niet zo pessimistisch over. Ik zit ook zo in de wedstrijd: laat mij het maar proberen. Ik denk dat ik op basis van de informatie die ik heb ook ontzettend ver kan komen en echt een impact kan maken, zeker ook voor al die wethouders die nu met de handen in het haar zitten en geen enkele mogelijkheid hebben om die overlast aan te pakken en iets te doen aan de verkeersveiligheid op dat gebied. Ik denk dat we dat kunnen bieden. We werken daar op dit moment hard aan op het departement.
Dan ga ik naar het punt van de heer De Hoop. Hij vroeg: in 2027 moeten jongeren wel een helm op – ik vertaal het even voor de niet-Friezen, want hij had het over «beppe» – maar oma hoeft dat niet te doen terwijl zij juist bij een val meer gevaar loopt. Hij vroeg of ik hier niet eens een keer goed naar moet kijken. Eigenlijk is dat waar het in het debat ook over ging. Moet er niet ook een helmplicht komen voor ouderen, omdat we zien dat die juist kwetsbaar zijn? Dat klopt ook. We zien in de verkeersveiligheidscijfers van het afgelopen jaar dat er ontzettend veel eenzijdige ongelukken zijn met ouderen op e-bikes. En een helm kan inderdaad 60% tot 70% van het letsel voorkomen. Ik denk dat het heel belangrijk is om te benadrukken om helmgebruik te stimuleren, zeker ook voor ouderen, die kwetsbaar zijn

in het verkeer. Maar ik vind het helemaal niet gek – dat heb ik net al gezegd – dat we de eerste stap zetten met die helmplicht ten aanzien van jongeren. Nogmaals, met skiën en snowboarden is dat ook zo gegaan. Dat is echt overal begonnen met kinderen, in Oostenrijk, Italië en Zwitserland. Vervolgens is dat gebruik geworden en zijn ouderen gaan volgen. Toevallig – hij noemde het voorbeeld van oma – zien we dat vrouwelijke oudere fietsers juist veel vaker een helm dragen, maar dat mannelijke e-bikefietsers... Ik heb dat ook aan mijn fietshandelaar gevraagd, toen ik daar onlangs was om mijn fiets te laten repareren. Ik was mijn fiets niet twee maanden kwijt zoals bij de auto van de heer Van Duijvenvoorde het geval was. Maar mannen denken toch: het komt wel goed; mij zal het niet overkomen. Totdat het je een keer overkomt. Daarom wordt die fietshelm-stimulering ook onderdeel van de aangescherpte aanpak.
Dan geef ik meteen antwoord op de vraag: waarom nu niet een helmplicht? Een. Er is heel weinig draagvlak, ook onder ouderen, en dat kan dan weer negatieve gevolgen hebben voor fietsgebruik in algemene zin. Je wilt dat juist ook stimuleren. Daarnaast is het zo: als er heel weinig draagvlak is en je voert een helmplicht in, dan heeft de politie echt wel een hele taaie klus. Mijn collega kan het beamen, maar die kan daar niet achteraan blijven gaan. En dan is het eigenlijk een verspilde kans. Je kan dan niet nog een keer zeggen: volgend jaar gaat het echt in. Dat is echt het risico dat je daarop hebt. Je moet echt goed nadenken over wanneer je een verbod invoert of wanneer je een plicht invoert. Als daar namelijk niet voldoende draagvlak voor is en als dat niet voldoende wordt nageleefd, dan heb je in de handhaving echt een probleem, wat vervolgens voor de hele fietshelmstimulering een risico is. Daarom geven wij er nu de voorkeur aan om die stimulering juist met beide handen aan te pakken. Is het uitgesloten dat wij ooit een helmplicht zullen invoeren? Dat kan natuurlijk nooit. Maar ik denk dat we voorlopig echt een heel eind kunnen komen met fietshelmstimulering en ik ben daar ook positief over.

De **voorzitter**:
Een vraag van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Je wilt natuurlijk zo effectief mogelijke maatregelen nemen. Als je kijkt naar het aantal verkeersslachtoffers in 2025, dan is 53% 60-plus en 9% onder de 20. Je ziet bij de meeste verkeersslachtoffers dat het vaak om ouderen gaat en vaak om mensen op de fiets. Als je die letsels zo stevig mogelijk zou willen aanpakken, dan zou het in die zin logischer zijn om te kiezen voor de 65-plusser dan de jongere onder de 18 jaar. Dat even over de effectiviteit van een maatregel. Dan zou ik de Minister er wel toe willen bewegen om richting 2027 nog een keer heel goed te kijken naar wat het verschil is tussen jongeren onder de 18 jaar op de elektrische fiets die bij een ongeluk zijn betrokken, dus niet de fatbike maar de elektrische fiets, en de 65-plusser op een elektrische fiets. Zou hij daarover nog een brief richting de Kamer willen sturen voor de besluitvorming als het gaat om die hele fatbikeaanpak?

Minister **Karremans**:
De heer De Hoop zegt: de effectiefste maatregelen. Daar zit de assumptie in verscholen dat als je een helmplicht invoert, die ook wordt nageleefd en daarmee effectief is, en dat is precies de vraag. Was het maar zo als wij een verbod opleggen of een plicht opleggen, dat het probleem dan is opgelost. Dat heb ik in Rotterdam onder andere met straatintimidatie en met andere zaken gezien: het werkt niet. Het is soms goed om te normeren en dingen te doen, maar het wil helaas niet zeggen dat als wij bijvoorbeeld een fietshelmplicht voor ouderen invoeren, die dan ook daadwerkelijk ertoe leidt dat... Je hebt één keer de kans om het goed te doen. Als die vervolgens niet voldoende wordt nageleefd – wij weten

allemaal van de capaciteitsproblemen die de politie heeft en de prioritering die zij moet stellen aan bepaalde zaken – dan ben je in één keer weg. Dan is het geen reëel verhaal meer. Daar ben ik wel voor beducht. Ik denk dat we nog ontzettend veel stappen te zetten hebben als het gaat om die fietshelmstimulering en bewustwording daarvan. In Denemarken heb je gezien dat je tot enorme aantallen kan komen zonder helmplicht. We zien daar echt goede voorbeelden, dus dat je zonder helmplicht veel verder kan komen dan wanneer je bijvoorbeeld een helmplicht zou invoeren. Daar zitten namelijk ook die risico's in. Daarnaast vind ik het een verschil – dat heb ik ook benoemd – dat je als overheid ten opzichte van jongeren een andere houding hebt in te vullen dan ten opzichte van ouderen. Je pakt dan veel meer een beschermende rol als overheid. Je vult bepaalde keuzes voor jongeren in. Dat doen wij op allerlei terreinen, bijvoorbeeld als het gaat om roken, als het gaat om alcohol en als het gaat om deelnemen aan het verkeer. Dat past dus ook veel meer bij hoe we gewend zijn om dat te doen, omdat het ook logisch is dat wij dat als overheid op die manier oppakken. Voor ouderen is dat echt een ander verhaal. Zeker als mensen dat niet gewend zijn, zit er een heel groot risico in een helmplicht, wat een averechts effect teweeg zou kunnen brengen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik trek ook niet in twijfel dat het verstandig is om juist op jonge leeftijd te beginnen. In Denemarken zie je inderdaad dat vrijwillig op jonge leeftijd beginnen ervoor zorgt dat nu 40% – dat zeg ik even uit mijn hoofd – in Denemarken vrijwillig een fietshelm gebruikt. Dat is helemaal goed. Ik trek ook niet in twijfel dat het misschien verstandig is om dit te doen bij de e-bikes tot 18 jaar. Daar gaat mijn fractie ook niet voor liggen. Maar ik vraag de Minister wel... Die naleving bijvoorbeeld ook... Op het platteland... TNO heeft uitgerekend dat 60.000 jongeren elke dag op een elektrische fiets naar de middelbare school fietsen. Ik vraag me af of die daadwerkelijk ook een fietshelm gaan opzetten, dus of het draagvlak daar groot is. Als je de vraag stelt of dat voor fatbikes groot is, dan zegt iedereen natuurlijk ja. Maar als je die vraag expliciteert naar elektrische fietsen, dan is dat echt wel anders. De volgende vraag heeft de Minister niet beantwoord. Zou hij niet in kaart willen brengen hoeveel jongeren tot 18 jaar op een elektrische fiets, dus niet een fatbike, bij een verkeersongeluk betrokken zijn, en hoeveel 65-plussers op de fiets? Zou hij dat dan voor de besluitvorming over de fatbike willen doen, zodat we dat mee kunnen wegen?

Minister **Karremans**:
Zo kan je nog wel meer groepen eruit halen. Dan zou je ook de groep tussen 18 en 65... Die zijn ook heel vaak betrokken bij verkeersongelukken. Dat is wel het geval. Ik denk niet dat dat de juiste manier van aanvliegen is. Ik maak die vergelijking omdat die vergelijking ook gemaakt is door de heer De Hoop. Hij vraagt ook: waarom de kleinzoon wel en de oma niet? Ik probeer uit te leggen wat er in die afweging zit. We hebben onderzoek gedaan naar het draagvlak voor een helmplicht voor jongeren. Dat is 82%. Dat geldt voor alle e-bikes. Daar is dus veel draagvlak voor, dus daarin zien we echt de aanleiding om dat te gaan doen. Ik denk dat je dan ook echt een stevige basis hebt om zo'n helmplicht voor jongeren voor een e-bike in te voeren.

De **voorzitter**:
Dit roept een vraag op bij de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Er wordt al heel lang over gepraat. Het is door de voorganger van deze Minister aangekondigd. Wanneer gaat die helmplicht voor 18-minners op

de e-bike, inclusief fatbike, gelden? Ik hoor namelijk ook verhalen dat het pas ergens volgend jaar is, terwijl het toch een vrij eenvoudige maatregel is.

Minister **Karremans**:
Dat is september 2027. En om de vervolgvraag ook te beantwoorden: dat is de snelst mogelijke route die er is, omdat het een AMvB is. Dat is wetgeving. Dat moeten we... Tenzij de heer Grinwis zegt: vergeet alle democratische processen maar en voer het maar in. Kijk, hier wordt al een noodwet gesuggereerd. Daar gaan we mee aan de slag. De helmplicht gaat volgende week in. Nee, we gaan zo snel mogelijk. Dat is dus echt de intentie.
De heer Bikkers vroeg: hoe wordt geborgd dat deze maatregel, dus de helmplicht, ook echt bijdraagt aan minder ongelukken? Ongelukken kun je niet voorkomen met een helm, maar het letsel dat daaruit voortvloeit wel. We zien bij fietsongelukken veel hersenletsel, en 60% tot 70% van het hersenletsel kan worden voorkomen met een fietshelm. Dat is dus echt een ontzettend groot percentage.
Dan ga ik verder met de vraag van mevrouw Van Brenk: wat is er gebeurd met het voorstel van 50PLUS om een noodstopknop in te stellen voor scootmobielen? Ik heb me even verdiept in die noodstopknop. Ik dacht: ja, dat is toch gewoon een rem. Maar dat is dus niet het geval. We onderzoeken momenteel de mogelijkheden om uitvoering te geven aan het verplichtstellen van een actieve rem, waaronder dus de noodstopknop. Dan de behoorlijke training bij het scootmobielgebruik. Er wordt een basisinstructie verstrekt door de leverancier bij het verstrekken van een scootmobiel via de gemeente.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Is er enig zicht op wanneer die actieve rem dan gaat komen? Er is al jaren sprake van, dus de vraag is: wanneer gaat dat geëffectueerd worden?

Minister **Karremans**:
Dat nemen we mee in de uitwerking van het nieuwe gehandicaptenvoertuigenbeleid. Dat komt in het najaar. Dat zal dan daarin worden meegenomen.
Dan de vraag van de heer Grinwis over de ontheffing. Hij vroeg hoe ik kijk naar maatregelen voor e-bikes met ontheffingen, bijvoorbeeld voor jongeren die meer dan 10 kilometer moeten fietsen naar school. Ik heb uitgevraagd of dat zou kunnen. De reactie die ik gelijk kreeg is: dat wordt één grote rotzooi. Dat is in handhaafbaarheid dus ook erg lastig. En je kunt natuurlijk nog steeds op een e-bike naar school toe.
Er is gevraagd wat ik ervan vind om alle kleine voertuigen met een motor als bromfiets te beschouwen binnen het LEV-kader. Dat is een interessant voorstel. We moeten wel even zorgvuldig kijken naar wat daar de voor- en nadelen van zijn. Die consequentie wil ik eerst onderzoeken voordat ik daarop terugkom. Ik stel voor dat we dat ook in antwoord op de vraag van de heer De Hoop schriftelijk doen. Dat was het blokje fatbikes en het LEV-kader.

De **voorzitter**:
Een vraag van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Een van de vragen die ik aan de Minister heb voorgelegd, is: wat zijn de concrete resultaten die de Minister volgend jaar verwacht van het convenant tussen IenW en de Douane? Komt die dan in een ander blokje terecht? Dat had namelijk betrekking op fatbikes.

Minister **Karremans**:

Nee klopt, die zat bij een ander blokje, maar ik pak hem er nu gelijk maar bij. Excuus, hij had eigenlijk beter in dit blokje kunnen zitten. We werken op dit moment aan een taakbijlage als uitwerking van het convenant. Zo heet het, zo stond het ook in de brief. Daar wordt nu aan gewerkt. Ik kan nog niet precies aangeven wat we concreet kunnen verwachten, anders dan dat de samenwerking veel beter wordt waardoor je veel beter kunt controleren. Er zat iets te veel ruis tussen de NVWA, de ILT en de Douane over wie welke taak wanneer oppakt. Dat zijn we allemaal aan het stroomlijnen. We verwachten dus sowieso betere en efficiëntere controles. Ik neem dit ook mee in de Aanpak Fatbikes en de verdere uitwerking. Daarin zullen we dit netjes formuleren. Er werd gevraagd naar concrete doelstellingen. Die zullen we daarin meenemen.
Dan ben ik bij het blokje rijbewijs en CBR. Er was een vraag van de heer Heutink. Hij vroeg of er een aanpak moet komen voor veelplegers. Dat is inderdaad wel onze inzet. De heer Goudzwaard had het er ook al over. Toen ik wethouder in Rotterdam was, begon ik met de Rotterdamse verkeersaso-aanpak. Dat zag precies op die groep. Dat is dus niet de huismoeder die iets te hard rijdt omdat ze te laat is voor het ophalen van de kinderen bij school, al moet die zich ook aan de snelheid houden. Het ging erom specifiek in te zetten op veelplegers. Mijn collega van JenV en ik kijken daar op dit moment naar.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wat gaat de inzet zijn? De inzet zou natuurlijk moeten zijn dat we veelplegers veel harder gaan straffen. Ik noemde net een voorbeeld: bumperkleven ten opzichte van het gebruik van drugs in het verkeer. Je ziet daar een discrepantie in de strafmaat. Misschien dat de Minister van Justitie en Veiligheid er zo meteen nog op gaat antwoorden, maar ik hoop wel dat de Minister samen met de Minister van Justitie en Veiligheid gaat kijken hoe we die strafmaat kunnen gaan verzwaren.

Minister **Karremans**:
Daar komt mijn collega zo op terug. Dat zit tussen ons in. Wat je doet met rijontzegging et cetera zit weer bij ons. Wij werken daar samen aan en de Minister van JenV kan daar zo wat over zeggen.
Dan ga ik naar infra en de impulsaanpak. De heer Stoffer had een vraag. Ik weet dat de impulsaanpak verkeersveiligheid hem erg aan het hart gaat. Ik heb er als wethouder ook altijd veel gebruik van gemaakt. Dat is het voordeel van een grote gemeente: daar heb je verkeerskundigen die dat kunnen uitvoeren. We herkennen het signaal dat de heer Bikkers gaf over de capaciteit van verkeerskundigen wel. Ik ben nu bezig met de beantwoording van de vraag van de heer Stoffer, maar ik wil richting de heer Bikkers toezeggen dat we dat verder uitlopen en met de VNG kijken of er knelpunten zijn die we kunnen helpen oplossen. Het huidige budget is 450 miljoen euro. De heer De Hoop zei: er is in het verleden geen enkele VVD-bewindspersoon geweest die geld heeft geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Cora van Nieuwenhuizen heeft 450 miljoen geïnvesteerd, echt in de verkeersveiligheid. Daar was ze ook heel trots op en dat is terecht, want dat is natuurlijk een flink bedrag. Er zit cofinanciering op, in het totaal gaat het om 900 miljoen investering in verkeersveiligheid, waarvan het overgrote deel nog geïnvesteerd moet worden. Dat komt er dus allemaal nog aan. We kunnen dus nog uitzien naar die upside. Ik bekijk nu de mogelijkheden om dat door te zetten. Het geld zit niet in mijn begroting. De heer Stoffer weet dat ik te strak in mijn pak zit, zoals hij dat zelf ooit bij het debat over de regeringsverklaring heeft gezegd. Dat is dus een uitdaging, maar we kijken naar wat we kunnen doen in de toekomst.
De heer Bikkers vroeg hoe wordt gemonitord dat subsidies door gemeenten worden ingezet voor effectieve maatregelen. Dat is onderdeel van dat proces. De gemeenten leggen daar verantwoording over af. Dat moet sowieso. Gisteren was Verantwoordingsdag, die gaat over

doelmatige bestedingen. Er wordt gekeken of de uitgaven daadwerkelijk leiden tot verkeersveiliger situaties.
Hij vroeg ook: hoe zorgen we ervoor dat verkeersveiligheid een blijvende prioriteit is en niet afhankelijk is van tijdelijke impulsen uit Den Haag? In antwoord op de heer Stoffer heb ik net al gezegd dat we kijken hoe we de impulsaanpak kunnen doorzetten. Dat doen we waar mogelijk structureel en als dat niet mogelijk is dan moet het tijdelijk. De inzet is om dat meerjarig vorm te geven.
Het punt over het gebrek aan verkeerskundigen heb ik net beantwoord. Dat pakken we op.
De heer Jumelet vroeg wat volgens ons de grootste uitvoeringsrisico's rond tijdelijke middelen zijn en of het dan vooral gaat om projecten die niet doorgaan, vertraging, gebrek aan cofinanciering of om verlies van uitvoeringscapaciteit. Ik zei net al dat de laatste tranche net is geweest. Dat is de laatste 45 miljoen euro, zeg ik uit mijn hoofd. Dan hebben we de volle 450 miljoen die ten goede komt aan verkeersveiligheid plus de cofinanciering vanuit gemeenten. Er komt nog een veegronde aan. Die is nog niet open. Elke gemeente kan daar nog gebruik van maken. Die komt er dus nog aan. We blijven de uitvoering van bestaande projecten monitoren. We blijven ook, in relatie tot wat de heer Bikkers zei, in gesprek met de medeoverheden over de uitvoeringscapaciteit.

De heer **Stoffer** (SGP):
Soms zit je nog even na te denken en dan komt er wat boven. Twee dingen. De Minister had het zojuist over zijn voor-, voor-, voorganger, mevrouw Van Nieuwenhuizen. Daar heb ik nog voor mogen werken en ik heb haar hier mogen controleren. Ik heb nog altijd een warm hart voor haar. Als ik vroeg om geld voor een project was een van haar uitspraken: ja, Chris, ik heb geen geldboom. Ik hoor nu eigenlijk deze Minister in andere bewoordingen hetzelfde zeggen als we het hebben over geld voor verkeersveiligheid, namelijk: ik heb het niet in mijn begroting zitten. Heel vaak constateerde ik als de begrotingen er uiteindelijk waren, dat anderen in het kabinet of de coalitie daar geen oog voor hadden gehad en dan was er niks. Heeft de Minister wel een positief vooruitzicht, waardoor hij denkt: andere collega's in het kabinet, mensen in de coalitie, hebben daar wel oog voor en er zou wat kunnen komen? Of is het verstandiger om initiatief vanuit de commissie te nemen? Want hier zit een warm hart voor verkeersveiligheid, uiteindelijk moeten zetels natuurlijk wat doen. Is het verstandiger om als commissie niet af te wachten tot het september is en dan te zien dat het mis is? Zou de Minister daar misschien op kunnen reflecteren? Ik snap dat hij geen honderd procent helder antwoord kan geven, maar reflecteren kan hij als geen ander, volgens mij.

Minister **Karremans**:
Zeker. Een mooi verhaal van de heer Stoffer dat hij mevrouw Van Nieuwenhuizen heeft gecontroleerd en ook voor haar heeft gewerkt. De heer Stoffer heeft mij vooralsnog alleen gecontroleerd, maar de deur bij Rijkswaterstaat is altijd wagenwijd open zeg ik tegen de heer Stoffer. Dat is een organisatie waar hij heeft gewerkt in het verleden. Over de financiële mogelijkheden heb ik gezegd: het zit nu niet in de begroting. Ik heb ook gezegd dat ik kijk naar wat er mogelijk is. Het staat de Kamer altijd vrij om amendementen in te dienen of de Minister van Financiën op te bellen om te vragen of er meer geld is voor verkeersveiligheid. Ik weet wel een beetje wat het antwoord is, als dat zou gebeuren. Ik ben er nu mee bezig. Ik denk dat we bij de keuzes in de begroting vanzelf met elkaar een discussie hebben over of het voldoende is of niet en wat we daarvan vinden. Ik denk dat dat het juiste moment is om met elkaar het debat te voeren.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik kom nog even terug op de impulsaanpak. Naast capaciteit bij gemeentes zie je ook vaak dat cofinanciering een probleem is. Mocht blijken dat projecten niet tot uitvoering komen omdat het geld of de capaciteit er bij de gemeentes niet is, kan de Minister dan waarborgen dat het uiteindelijk wel ten goede blijft komen aan verkeersveiligheid en misschien op een andere manier zou kunnen worden ingezet?

Minister **Karremans**:
Dat voer je dan uiteindelijk terug. Dat blijft dus beschikbaar. We zien wel dat veel geld wordt weggezet en dat het uiteindelijk ook echt tot uitvoering leidt, volgens mij zelfs in 98% van de gevallen. Pin me niet precies vast op dat getal, maar de uitvoering is heel hoog.

De heer **Jumelet** (CDA):
Het SPV is een heel mooi instrument om verkeersveiligheid in provincies en gemeenten goed verder te brengen, denk ik. Er zit inderdaad cofinanciering aan vast. Dit programma loopt tot 2030. We constateren in 2026 dat 97% ongeveer wel is belegd maar nog niet is uitgevoerd. Hoe kijkt de Minister daarnaar? In elke provincie en gemeente wordt gewerkt aan het verbeteren van wegen en het opnieuw inrichten van wegen. Een samenloop, werk met werk maken, kan misschien een slimme manier zijn om aan de ene kant verkeersveiligheid te bevorderen maar ook met elkaar te zorgen dat we verder kunnen kijken dan 2026 en wellicht 2030. Heeft u daar een reactie op?

Minister **Karremans**:
Waar wij over gaan is specifiek de impulsregeling. Wat gemeenten sowieso kunnen doen is werk met werk maken. Dat deed ik als wethouder ook. Ik ging over klimaatadaptie, ik ging over het riool. De straten moeten eens in de 40 jaar sowieso open voor rioolvervanging. Op het moment dat je dat doet, kan je net zo goed de straat ook verkeersveilig maken en waar nodig wat groener maken, bijvoorbeeld om wat meer schaduw te bieden voor hete dagen, of wat meer wateropvangcapaciteit te bieden omdat we steeds vaker te maken krijgen met extreme regenbuien. Dat is wat je doet als gemeente. Ik denk dat er veel mogelijkheden liggen bij gemeenten. Wat wij met zo'n regeling doen, is een steuntje in de rug geven om het te realiseren. En dat is heel succesvol gebleken. Dat is ook het punt van de heer Bikkers, namelijk dat we een stok achter de deur hebben om ervoor te zorgen dat het uiteindelijk leidt tot meer verkeersveilige wegen. Dat is ook in het debat gezegd: daar vinden voornamelijk de ongelukken plaats, niet zozeer op de rijkswegen. Daar vinden ook ongelukken plaats, maar het gebeurt met name in gemeenten en binnen provincies. Dat is logisch want daar komen verschillende verkeersgebruikers elkaar tegen. Het idee van snelwegen is dat er geen conflicten ontstaan in de inrichting. Dat is logisch en daarom is de impuls daarvoor bedoeld.

De heer **Jumelet** (CDA):
Ik vroeg ook om met provincies en gemeenten in gesprek te gaan, want zij maken ook plannen. Die plannen liggen er tot nu toe tot 2030 om uit te voeren met cofinanciering van het Rijk. Maar het zou goed zijn om te inventariseren welke plannen er nog meer zijn, na 2030, om te kijken of het nodig is om nog een aanzet te geven richting de begroting of nieuwe middelen in de toekomst. Ik kijk de heer Stoffer even aan.

Minister **Karremans**:
Daar heb ik ook positief op geantwoord na de vraag van de heer Stoffer die in essentie op hetzelfde neerkomt. Ik wil daar in positieve zin naar kijken. Infrastructuur is een heel belangrijk onderdeel van het aanpakken van verkeersonveiligheid in Nederland. Dus ik zie de noodzaak zeker. Ik zeg wel eerlijk dat het nu niet in mijn begroting zit. Ik zeg ook eerlijk dat ik

te weinig geld heb. U kent allemaal de instandhoudingsopgave voor de infrastructuur in Nederland. We maken daarvoor nu een hele afweging in wat we wel en niet gaan doen. Het moet er wel in passen. Ik kan dus aan de voorkant geen garantie geven, maar u kent mijn inzet voor verkeersveiligheid. Ik kijk serieus naar wat er wel mogelijk is. Dat is alles wat ik er nu over kan zeggen. Het komt neer op een positieve grondhouding, laat ik het zo formuleren.
Ik heb nog een vraag van de heer Van Leijen die hieraan is gerelateerd. Het is een vraag over 30-kilometer-per-uurwegen. Hij vroeg of ik die ondersteun. Sterker nog, ik heb dat als wethouder veel gedaan. Ik heb in Rotterdam op 110 wegen 30 kilometer per uur ingesteld. Mijn voorganger van GroenLinks kwam niet verder dan negen, zeg ik er even bij. Ja, meneer De Hoop, verschil moet er zijn. Ik werd aanvankelijk vaak bekritiseerd, ook door mijn eigen partij, want het zou heel veel tijd kosten. Volgens mij staat het filmpje nog op YouTube, ik ben namelijk een paar keer hetzelfde rondje gaan rijden. De eerste keer reed ik precies wat je mocht rijden, dat was op veel wegen 50 kilometer per uur. Daarna heb ik me gehouden aan 30 kilometer per uur. Ik was zelfs een paar keer sneller toen ik 30 kilometer per uur reed. Je kan wel heel snel naar het stoplicht rijden, maar je moet dan alsnog wachten. Zeker in binnensteden maakt het allemaal geen donder uit. Ondertussen gaat de verkeersveiligheid er wel enorm op vooruit als je 30 kilometer per uur aanhoudt. Maar je moet het wel doen op plekken waar het past. Ik heb het ook bij wegen gedaan, zoals de Bergweg in Rotterdam, waar een tram rijdt en waar je geen drempels kan aanleggen. Ik heb tenminste nog nooit een tram over een drempel zien gaan. Dat is fysiek onmogelijk. Op die plekken moet je oppassen met zomaar 30-kilometer-per-uurbordjes ophangen, want als het niet past bij het gevoel van de weggebruiker die dan ook niet begrijpt dat je daar 30 moet rijden, levert het vaak juist verkeersonveilige situaties op. Dan krijg je een averechts effect. Met een aantal ingrepen kan je wel een heel eind komen. Ik ben er zeker voorstander van, maar je moet wel goed nadenken over waar je het doet. Je hebt ook te maken met gebiedsontsluitingswegen, met routes voor hulpdiensten. Het is niet heel prettig als je met een gebroken nek achter in een ambulance ligt om over een weg vol met drempels te gaan. Dat zijn allemaal dingen waar je rekening mee moet houden als je wegbeheerder bent. Er zitten dus haken en ogen aan, maar in de basis ben ik voorstander, daar waar het mogelijk is en het de verkeersveiligheid ten goede komt.
Dat was de laatste vraag uit dit blokje.
Dan kom ik bij de verzorgingsplaatsen. Daarover moet ik veel procesmatige antwoorden geven, omdat het nog in het proces zit. We zijn ons nu aan het beraden op hoe we het verder moeten brengen. We voeren veel gesprekken. De heer Goudzwaard vraagt of ik in gesprek wil blijven met stakeholders en specifiek ook met familiebedrijven. Ik heb gisteren nog een gesprek gevoerd met een stakeholder. Ook met familiebedrijven zullen we dat doen. Ik kan toezeggen dat we dat zullen doen voor we tot een afweging komen.
Er was ook de vraag of verschillende kavels niet leiden tot meer zoekverkeer en meer verkeers- en sociale onveiligheid. Als je het niet goed doet, kan dat zeker het geval zijn. Daarom zal je daar ook rekening mee moeten houden. Dat nemen we mee in de afweging.
De heer Heutink vroeg wat ik heb gedaan met de motie-Heutink. Die is op het ministerie luid en duidelijk verstaan, kan ik de heer Heutink verzekeren. We bezinnen ons op het vervolg en nemen de motie daarin mee.
Dat zijn de antwoorden. Ik snap dat het niet helemaal bevredigend is, omdat het voor een heel groot deel nog in het proces zit en we er nog op zullen terugkomen, maar het zijn de antwoorden die ik op dit moment kan geven.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter, ik heb meer een procesopmerking, dus ik hoop dat die niet geldt als interruptie. Het gaat over het afdoen van moties. Is dat dan een interruptie of kan ik dat heel kort op deze manier doen?

De **voorzitter**:
Er zijn twee smaken: er is een punt van orde of er is een interruptie.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dan een punt van orde, voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Doe uw best.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dan is het punt van orde dat in de lijst van afgedane moties de Minister eerst schreef dat de motie is afgedaan door de uitwerking, maar ik hoor de Minister nu zeggen dat hij de motie nog verder gaat oppakken. Dan is de motie dus niet afgedaan.

Minister **Karremans**:
Ja.

De **voorzitter**:
Het is niet echt een punt van orde, maar de Minister geeft wel aan dat het klopt.

Minister **Karremans**:
Ja, we doen die later nog, dat is goed. Dan kom ik nu bij SWOV en de taakstelling. Het vorige kabinet heeft inderdaad subsidietaakstelling opgelegd over alle departementen. Dat is destijds in het coalitieakkoord besproken. Ook in dit coalitieakkoord komt er weer een taakstelling op subsidies. Dat is omdat er ook andere belangrijke dingen zijn om te financieren. Bezuinigen is natuurlijk nooit leuk. Ik heb als Staatssecretaris VWS in mijn eerste maanden 110 miljoen moeten bezuinigen op allerlei subsidies. Het is wel nodig om geld vrij te maken voor andere belangrijke prioriteiten. Dat is de andere kant die bij het verhaal hoort. Het geldt ook voor hele belangrijke organisaties, met belangrijke taken.
Het is ook zo dat er soms echt wel efficiënter kan worden gewerkt. Ik vind dus niet dat we zomaar kunnen zeggen dat het echt slechter gaat met de verkeersveiligheid omdat er een taakstelling zit op een aantal organisaties die daarin ondersteuning bieden. Ik hou wel een vinger aan de pols. Ik stuur bij subsidies nooit op wat er aan geld ingaat; ik kijk vooral naar wat eruit komt. Dat is belangrijk. Ik kan de Kamer toezeggen dat we een vinger aan de pols houden. We kijken bij SWOV ook naar andere financieringsmogelijkheden. Het was oorspronkelijk een veel breder initiatief, met de ANWB, het Verbond van Verzekeraars en de RAI Vereniging, en we gaan ook met die partijen in gesprek om te kijken naar toekomstige financiering. Dat zal dus mijn houding zijn ten aanzien van deze organisaties.

De **voorzitter**:
Een interruptie van de heer Grinwis en daarna de heer Van Leijen, de heer Jumelet en de heer Stoffer.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
In algemene zin snap ik de reactie van de Minister. Tegelijkertijd blijft het aantal ambtenaren bij het Rijk maar stijgen. We zagen gisteren dat het weer met 3.000 is toegenomen, waarvan 1.100 bij Financiën. Misschien is dat eens een argument richting uw collega. Mijn vraag is als volgt. De Minister is bereid om in gesprek te gaan met deze organisaties om de waardevolle werkzaamheden van bijvoorbeeld SWOV, maar ook Veilig

Verkeer Nederland, te continueren. Misschien kan het efficiënter, maar dan wil ik het volgende wel graag zwart-op-wit. Deze bezuinigingen zijn niet gratis, ze gaan ten koste van waardevolle werkzaamheden, dus is de Minister dan bereid toe te zeggen dat er een terugkoppeling komt van deze gesprekken en wat de uitkomsten zijn van de verminderde financiën voor de continuïteit van het werk? En wanneer zou dat dan kunnen?

Minister **Karremans**:
Dat kan ik doen. Dat is op zich een prima verzoek. Wanneer dat zou kunnen, moet worden bekeken. Daar moet ik op terugkomen. We moeten bekijken wat een logisch moment is om dat te doen. Ik snap dat de Kamer er mogelijk op zou willen ingrijpen als het niet afdoende is, dus we moeten er een logisch moment voor zoeken. We komen schriftelijk terug op wanneer dat is. Ik kan toezeggen dat we dat terugkoppelen aan de Kamer.

De heer **Van Leijen** (D66):
Mijn interruptie gaat ook over SWOV. U zegt: we houden een vinger aan de pols. Dat is fijn, maar ik ben toch nog op zoek naar een concrete invulling. Wat betekent dat dan concreet? Het kan misschien efficiënter, maar op welk moment komt bij zo'n organisatie de basisdienstverlening onder druk te staan? Misschien kunt u daarop nog even reflecteren.

Minister **Karremans**:
Volgens mij is dat ook de vraag van de heer Grinwis. U vraagt beiden in feite wat de impact is. Het gaat trouwens om een taakstelling van, uit mijn hoofd gezegd, -17% in 2029. Het is dus niet zo dat de helft van het budget opeens wordt weggehaald. Het is goed om die nuance erbij te geven. In antwoord op de heer Van Leijen zeg ik dat we het netjes in kaart zullen brengen. We zijn er transparant over. Ik zeg erbij: als er meer geld moet bij SWOV of een andere organisatie, zal dat ergens anders vandaan moeten komen. Fietsstimuleringsbeleid of ov-beleid, bedenk het maar. Ik weet dat de heer Van Leijen dat allemaal ook heel belangrijk vindt. Dat is wel de realiteit van begroten: als er ergens geld bij moet, moet het ergens anders vanaf.

De heer **Jumelet** (CDA):
U verwacht het niet, ik wil het ook hebben over SWOV, maar ook over de andere organisaties die zijn genoemd. Bezuinigen is op zich … Ik hoor de Minister zeggen dat hij een vinger aan de pols gaat houden, maar het zou misschien moeten beginnen bij wat we nodig hebben voor de verkeersveiligheid en welke data we nodig hebben. Ik zou me kunnen voorstellen als u de vinger aan de pols houdt, dat u dan juist die vraag stelt, namelijk hoe u de goede informatie boven tafel houdt. Dat zou mijn opmerking zijn. Ik heb zelf al gezegd dat we genoeg heilige huisjes hebben, dus kijk vooral praktisch.

Minister **Karremans**:
Dat is een oproep naar mijn hart. Ik kom zo nog op de vragen die zijn gesteld over data. Het is van belang dat we die hebben. Er was onder andere een vraag van de heer Stoffer. Hij zei dat het beter ontsluiten van verkeersveiligheidsdata in de landelijke aanpak verkeersveiligheid zit. Hij vroeg welke slagen daar nog mee worden gemaakt en of erbij wordt samengewerkt met de ANWB. Hij vroeg ook of deze data breder zullen worden ingezet. Het antwoord daarop is positief. We zetten in op het gebruik van data om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het ANWB-project is daarvan een goed voorbeeld. In het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata werken we samen met wegbeheerders, navigatiediensten, voertuigfabrikanten en uitvoeringsorganisaties aan het beschikbaar stellen van de mobiliteitsinformatie. Via het project Road Monitor werken

we met geanonimiseerde data van meer dan een half miljoen voertuigen om verkeersonveilige hotspots te detecteren. Vanuit mijn ervaring als wethouder in Rotterdam kan ik vertellen dat die data extreem belangrijk zijn om uiteindelijk te bepalen welke knelpunten je waar kan aanpakken. Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Van Brenk over hoe ik kijk naar het verbeteren van ongevalsregistratie. Ze vroeg of we niet ook de veroorzaker van het ongeval moeten meenemen. Dat zou natuurlijk mooi zijn, het is alleen heel lastig. We gebruiken data van ambulances en politie. Het is op de plek van het ongeval niet altijd duidelijk wie op dat moment de veroorzaker is. Het is heel lastig om dat in kaart te brengen. We zetten ons in brede zin in om de ongevallendata zo veel mogelijk te verbeteren, omdat het ontzettend belangrijk is voor een goede analyse en het maken van de juiste keuzes voor verkeersveiligheidsbeleid. Data over de veroorzaker worden dus niet altijd vastgelegd, omdat het lastig is om dat te doen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Deze Minister is ongelofelijk snel. Het heeft zo zijn voordelen, maar soms … De Minister haalt mooie dingen aan over datagebruik. Ik denk dat het essentieel is. Mijn interruptie ging over het punt, waar al drie keer iets over is gezegd, namelijk SWOV. Even voor het beeld: het gaat grofweg van een goede 4 miljoen naar ongeveer 3 miljoen. Het ligt er een beetje aan hoe je het vertaalt of welk percentage je eraan hangt. Daar gaat het ook helemaal niet om. We praten over een organisatie, maar de mensen zitten hier op de tribune. U deed de toezegging aan de heer Grinwis dat erop wordt teruggekomen. Het zou goed zijn als er samen met de organisaties wordt gekeken naar wat er nodig is. Het gaat voor mij om meer dan de subsidie an sich. Er zit wat historie en emotie bij, zeg ik erbij. Dit instituut … Het heeft niet de gradatie van een instituut zoals het CPB, maar voor mij voelt het op verkeersveiligheidsgebied identiek. Het is echt uniek met unieke data en er zit qua onderzoek ook een uniek soort mensen.
Laten we er dus ongelofelijk zuinig op zijn. Laten we niet voor het miljoen dat we nu besparen ongeveer hetzelfde doen als we bij Defensie hebben gedaan, namelijk in één jaar heel veel afbreken en vervolgens tien jaar bezig zijn om het weer op te bouwen en te denken «had ik maar». Er is al zo weinig op het gebied van verkeersveiligheid. Dat werd zojuist ook vanuit de VVD aangegeven. De Minister zei dat hij het zelf ook zag bij allerlei gemeenten, zowel vanuit zijn eerdere positie als nu. Laten we dus alsjeblieft heel zuinig zijn en dit niet weggooien. Ik wil de oproep dus nogmaals doen. U heeft ook breed uit de commissie gehoord dat er heel veel draagvlak is om SWOV in leven te houden. Het hoeft niet uitermate ruim. Dat is het ook helemaal niet, daarvoor kennen we de organisatie veel te goed. Het is altijd allemaal vrij sober vormgegeven.
Dus nogmaals de oproep: laten we niet over percentages praten, maar met die paar tonnen, waarover we het hebben, zorgen dat we ze echt in leven houden. U deed de toezegging aan de heer Grinwis om erop terug te komen. Mijn vraag is: wilt u daarbij nadrukkelijk het organisatie-vraagstuk meenemen en er bij ons diep op terugkomen? De wens is hier om dit met elkaar vorm te geven. Wij willen diep met elkaar kijken wat voor dekking er zou moeten zijn, want zo'n groot bedrag is het niet. Het is dus niet zozeer een vraag, maar een hartenkreet.

Minister **Karremans**:
Die is goed gehoord. Er zit een vraag in om de organisatie te betrekken. Dat zullen we doen. Overigens deel ik ook die warmte voor SWOV. Als wethouder was het een extreem belangrijke partner voor mij in het vormgeven van verkeersveiligheidsbeleid, dus daarover geen misverstand.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik sloeg even aan op de ongevallendata. Ik ben IT'er van oorsprong, dus ik zat er even over na te denken tijdens het interruptiedebatje. Het is verschrikkelijk dat ze er zijn, maar die ongevallendata laten natuurlijk heel mooi zien waar de ongevallen plaatsvinden. Ik dacht bijvoorbeeld aan navigatiesystemen zoals Google Maps en Flitsmeister, waarmee we samenwerking hebben over obstakels op de weg en verkeerslichten. We delen al gegevens met die instanties. Zou het niet mooi zijn als we mensen op de weg kunnen tonen: let op, dit is een gevaarlijke plek, hier gebeuren ongelukken. Dat kan door middel van die data. Dan kunnen we mensen bewuster maken, ook van hun rijgedrag op die plekken. Zou de Minister daar niet naar kunnen kijken?

Minister **Karremans**:
Ik wil er met alle liefde naar kijken. Ik denk dat het voor een heel groot deel de verantwoordelijkheid is van wegbeheerders. Denk aan het aanpassen van de snelheid en het aanpassen van de weginrichting. Daar zit veel winst. Ik vind het op zich een interessante vraag om eens te kijken wat bijvoorbeeld Google Maps kan doen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We kunnen het nazoeken. We kunnen ook kijken naar schoolomgevingen en zorgen dat daar meer alertheid is. We komen erop terug. Ik vind het een interessante suggestie.

De **voorzitter**:
Dan is er nog een interruptie van mevrouw Van Brenk en daarna de heer Van Leijen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ik ben in ieder geval blij om te horen dat de heer Karremans toch wat warme gevoelens heeft voor SWOV, want het klonk net behoorlijk koud. Het stemt me dus iets meer gerust. Toch vond ik dat hij wat te lichtvaardig heenging over mijn verzoek. Het is van groot belang om de oorzaak te kunnen achterhalen bij ongevalsregistratie. Wat we daaraan zouden kúnnen doen, móeten we ook doen, vind ik. Ik hoop dat de Minister daarvoor openstaat en gaat proberen om in ieder geval te reproduceren wat wel mogelijk is.

Minister **Karremans**:
Ik begrijp dat ook: wat we kunnen doen, zouden we moeten willen doen. Na de zomer komen we richting de Kamer met een nieuwe aanpak ten aanzien van deze data. Dan nemen we dit mee en dan krijgt de Kamer inzicht in welke data er worden gebruikt, hoe dat kan worden vormgegeven en hoe we het in de toekomst voor ons zien. Dan zullen we dit punt meenemen met de mogelijkheden en onmogelijkheden die eraan vastzitten, maar dat begrijpt mevrouw Van Brenk, denk ik.

De heer **Van Leijen** (D66):
Daar ging mijn vraag eigenlijk ook over: de structurele financiering voor de ontsluiting van ambulancedata. Ik heb veel begrip voor de Minister dat hij met een enorme begrotingsdruk zit; zoals de heer Stoffer zegt «een te strak pak». Maar ik heb me laten vertellen dat dit in principe om een bedrag gaat van een half miljoen per jaar, € 500.000. Dat zou je volgens mij nog deels financieren met gemeentes en het Rijk. Dat lijkt me dan zomaar zo'n bedrag dat je zelfs in een te strak pak nog in de binnenzak vindt. Kunt u daarop reflecteren? Kunt u ook in de brief die u net toezegt en die na de zomer komt, uitgebreid terugkoppelen aan de Kamer wat de mogelijkheden zijn van financiering, deels door het Rijk en deels door gemeenten, om het toch voor elkaar te boksen?

Minister **Karremans**:

Zelfs in dit te strakke pak zijn de zakken echt leeg, hoor. Er zit helemaal niks in. Kijk maar: een rijkstelefoon, maar die is geen € 500.000 waard en zeker niet per jaar. Ik snap de vraag. Ik heb al eerder gezegd dat ik me wil inzetten om het voor elkaar te krijgen. We kijken ook naar medeoverheden. Ik kijk naar mijn eigen begroting, want we zien dat het echt belangrijk is om deze data te blijven ontsluiten. Daar kan nog veel in worden verbeterd, want veel te weinig medeoverheden gebruiken die data. Het kan nog veel breder worden ontsloten. Daar gaan we mee aan de slag. We kijken naar de financiering en daar komen we na de zomer op terug als we het over deze data hebben. De oproep van de heer Van Leijen is duidelijk.

De heer **Van Leijen** (D66):
Sorry, misschien komt die nog en dan is het te vroeg, maar ik had in eerste termijn gevraagd om een toezegging om in september terug te komen met een update van de gesprekken over de juridische waarborgen van partijen voor het ontsluiten van de data.

Minister **Karremans**:
Die nemen we ook in september mee.
Dan had de heer De Hoop gevraagd om een reactie op het RTL-artikel over de verkeersongevallenregistratie. Eigenlijk is dat hetzelfde antwoord. We kijken naar de mogelijkheden, ook met meerdere overheden, om die te blijven financieren en ontsluiten.
De heer Jumelet heeft al gevraagd welke data belangrijk zijn. Het gaat om kijken wat je nodig hebt. Ook als erover in gesprek wordt gegaan en dat zullen we doen. Er is heel veel data beschikbaar die we zelf verzamelen, maar ook van de politie. Die data zijn essentieel voor de verkeersveiligheidsaanpak.
De heer Stoffer stelde de vraag over jongeren die gaan motorrijden. Zij nemen steeds meer risico en juist op de motor ben je extra kwetsbaar. Hij vroeg hoe deze risico's worden meegewogen in rijopleidingen en in campagnes. Er wordt nu gewerkt aan een vernieuwd actieplan voor de verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders. Dat wordt gedaan in het motorplatform. Daarnaast willen we blijven vasthouden aan het getrapte rijbewijssysteem, zodat jongeren tot 24 jaar geleidelijk aan naar zwaardere motoren mogen doorstromen. Dit waren alle vragen in dit blokje en dan heb ik alleen nog het blokje overig.
De heer Goudzwaard heeft gevraagd naar de rol van e-commerceplatforms bij de veiligheid, ook bij de fatbikes uit China die aan voorwaarden moeten voldoen. Ik heb gezegd dat we dat meenemen in de Aanpak Fatbikes en dat werken we nu verder uit. Dit is een bekend fenomeen. Dit had ik met vapes trouwens ook, toen ik daar nog verantwoordelijk voor was. Daarover werd ook op allerlei websites geadverteerd. De Europese Commissie onderzoekt momenteel, want dit moet ook in Europees verband worden geregeld, mogelijke overtredingen door onlinemarktplaatsen als Temu, SHEIN, AliExpress, in het kader van de Digital Services Act. Hierbij wordt expliciet gekeken naar de verkoop van illegale en onveilige producten, waaronder dus fatbikes die niet voldoen.
JA21 heeft gevraagd of ik het met JA21 eens ben dat Nederland niet kan wachten tot er in 2028 een EU-douanehub is. De nieuwe EU-douaneverordening, waaronder dus de oprichting van zo'n EU-datahub, zal gefaseerd in werking treden vanaf einde 2026. De oprichting van een EU-datahub kan helpen bij het versterken van de Europese samenwerking in het beschermen van de buitengrenzen. Ondertussen zitten we niet stil. In dat licht hadden we het net al over de samenwerking met de Douane hierover vanuit IenW.
De heer Stoffer vroeg of er wordt gekeken naar meer onorthodoxe maatregelen om grip te krijgen op deze importstroom. Ik zei al dat we dit

meenemen in de aanpak, maar we zullen ook nadrukkelijk kijken wat we Europees kunnen doen.
Ik kom bij de vraag over de koplampentestapparatuur. We hebben dit uitgezocht. De vraag van de heer Stoffer is of dit in het RDW-register meetmiddelen moet worden opgenomen. Het goede nieuws is dat daarop sowieso wordt gekeurd. Apk-keurmeesters controleren de werking en afstelling van de testapparatuur. We hebben er ook wel regelgeving op. Lichten mogen bijvoorbeeld niet verblindend zijn. De RDW houdt er toezicht op. Het RDW-register meetmiddelen gaat sec om hele specifieke meetmiddelen die eens in de zoveel tijd herijkt moeten worden en daar gaat dit niet voor op. Dit is een vrij technisch argument om te verklaren waarom het niet in die specifieke lijst staat. Er wordt wel gewoon op gekeurd.
Dan de felle lichten van de e-bikes, en natuurlijk ook van de autokoplampen. Daar zijn allerlei normen voor in de apk. Wat gaat hier mis? Nou, er is al regelgeving in Nederland die zegt dat fietsverlichting, maar ook autoverlichting, niet mag verblinden. Door apk-keurmeesters wordt daar al op getest. Door politie kan hierop worden gehandhaafd en dit gebeurt ook. Dan de vraag van de heer Bikkers over hoe we de wet- en regelgeving bijhouden ten aanzien van steeds slimmer wordende voertuigen. Een heel mooi voorbeeld is dat Nederland als eerste land van Europa FSD (Supervised) van Tesla heeft toegestaan. Er zijn nu heel veel zelfrijdende Tesla's, waar Tesla heel blij mee was. Dat is inderdaad die taxi van de heer Van Duijvenvoorde.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Dat is niet waarom ik mijn hand opstak.

Minister **Karremans**:
O, ik dacht even dat u wilde zeggen dat het om die taxi ging. Dit is een mooi voorbeeld van hoe we daar juist in meebewegen. Ik heb van de week nog met CBR gesproken en eerder met RDW, want zij staan hier heel positief tegenover. Juist deze innovatie kan heel erg bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar ook aan ontzettend veel meer zaken. We zien er veel potentie in. Daarom ben ik er echt op gebrand om de regelgeving bij de tijd te houden. We starten met een aantal pilots op dit vlak en we lopen echt voorop in Europa. Ik ben van plan die koppositie te behouden in de komende kabinetsperiode.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
De Minister zegt dat de belichting van de auto's wordt gehandhaafd. In Nederland is een lichtcrisis aan de hand, kijk maar naar het licht van de zaal waar we nu in zitten. Ik ben nieuwsgierig of er onderzoek kan worden gedaan of daadwerkelijk wordt gehandhaafd op de verblindende lampen van de auto's. Ik heb nog nooit gehoord dat iemand daarvoor is bestraft, maar mijn auto, die kapot is, heeft die helaas ook. Kan de Minister onderzoek doen naar in hoeverre dit wordt gehandhaafd?

Minister **Karremans**:
Daar komt mijn collega zo op terug.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik kom terug op die samenwerking, op het convenant dat eraan gaat komen. Het is mooi dat er ontwikkelingen zijn, maar kijk eens naar wat er in de Griekse havens gebeurt. Kortgeleden nog was er een operatie waarin 100.000 elektrische fietsen in beslag werden genomen. Het geeft de schaal van de problematiek aan. Er wordt nu wel gezegd dat er op de Europese hub wordt gewacht, maar ik mis op dit moment toch een beetje de sense of urgency bij de Minister. Dit is een van de grootste irritaties onder het Nederlandse volk en nu wordt er gezegd: «we worden aan het

handje genomen door de Europese Commissie en daar wachten we op», «er is geen geld» en «we hebben nog geen doelstellingen geformuleerd, maar die komen eraan». Daar spreekt niet heel veel vertrouwen uit.

Minister **Karremans**:
Er zit een sense of urgency bij mij, maar ook realisme. Als je bedenkt hoeveel goederen, los van de Griekse havens, waar we geen direct zicht op hebben, alleen al in de Rotterdamse haven binnenkomen, is het duidelijk dat het onmogelijk is om die allemaal te controleren. We weten door de HARC-teams en de ondermijning dat er heel veel inzet is, maar het is onmogelijk om alles op die manier te controleren. Dat is wel het realisme dat erin zit. Tenzij we zeggen «we gaan alles controleren en testen», maar daar hebben we de capaciteit niet voor. Sterker nog, dat red je niet zonder de economie enorme schade te berokkenen. Dat is wel de realiteit die erbij hoort. Ik zeg er tegelijkertijd bij dat op Europees niveau stappen gezet moeten worden. Er wordt nu gekeken wat gedaan kan worden aan platforms waar veel van dit soort producten vandaan komen. Dat is een goede stap. Ook bekijk ik alles wat in mijn macht ligt om te doen. Daar zijn we nu naar aan het kijken, in samenwerking met Douane, maar ook met ILT en NVWA. Dat nemen we op in de aanpak die we nu aan het maken zijn over fatbikes. Ik deel natuurlijk wel de probleemanalyse van de heer Goudzwaard. Die snap ik hartstikke goed. Die is er ook, maar de oplossing is niet zo simpel.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
We moeten er ook niet te zwart-wit over zijn. Natuurlijk hoef je niet al die containers open te breken. Dat zouden we niet moeten willen nastreven. Het gaat erom dat de verschillende stakeholders in dit dossier wat proactiever zouden kunnen handelen en dat dit ook terugkeert in de ambities van de Minister. Daar mis ik het. Het is ook een kwestie van goed je huiswerk doen en proberen te achterhalen waar nou die ladingen vandaan komen. We moeten niet proberen het zo simpel te maken en te zeggen «we hebben de capaciteit niet om elke container open te breken». Nee, daar gaat het niet om. Er moet een andere mindset komen. Er moet een technologische innovatie plaatsvinden. Er moet veel meer kennisdeling plaatsvinden en er moet veel meer onderlinge samenwerking komen. Dat zie ik nog veel te weinig terug. Dat is het punt dat ik probeer aan te stippen.

Minister **Karremans**:
Ik denk dat we elkaar wel verstaan. Precies in de aanpak die ik naar de Kamer heb gestuurd, heb ik aangegeven dat we onderzoek gaan doen naar al die illegale handelsstromen, zodat we veel meer kennis krijgen over en zicht krijgen op waar het vandaan komt. Vervolgens kan worden bekeken wat eraan kan worden gedaan. Met dat onderzoek zijn we nu bezig, juist om meer grip te krijgen op de illegale handelsstromen van fatbikes. Vanaf dat punt kunnen we verder werken aan concrete, passende maatregelen die helpen om het probleem dat de heer Goudzwaard treffend beschrijft, aan te pakken.
De heer Prickaertz zei dat we overal 140 moeten gaan rijden, een beetje vrij vertaald. Ik zie hem breed lachen. Het schijnt een soort status te zijn op IenW dat je als Minister van IenW ergens met een 130-bord moet staan. Daar zijn heel veel foto's van. Ik denk niet dat die mogelijkheid voor mij is weggelegd. Niet alle delen van het wegennet zijn geschikt voor 130. De snelheden zijn verhoogd op alle plekken waar dit binnen de normen van geluid, stikstof en veiligheid kon. Dit ging over de laatste verhoging naar 130. Dat waren in ieder geval de plekken waar 's nachts al 130 gereden kon worden. De snelheid op andere delen van het wegennet kan pas worden aangepast als er meer stikstofruimte is en als er, waar dit relevant is, wegaanpassingen worden gedaan en de geluidsnormen niet

worden overschreden. Dan is niet de verkeersveiligheid het argument, maar zijn stikstof, geluidsnormen en weginrichting het argument.
Dan de vraag van de heer Van Duijvenvoorde: waarop is het vertrouwen gebaseerd dat de technologie van de zelfrijdende auto betrouwbaar wordt? Er wordt wettelijk vereist dat deze zich gedraagt als een voorzichtige en competente bestuurder. De RDW zit erbovenop en heeft daarover veel kennis vergaard. Ik zei eerder al dat wij koploper zijn op dat gebied. Door de combinatie van deze vereisten en de technologische vooruitgang is het echt de verwachting bij iedereen dat daardoor de verkeersveiligheid in brede zin wordt verbeterd.
De heer Van Duijvenvoorde vroeg hoe redelijk het is om burgers verantwoordelijk te houden voor systemen die zij niet hebben ontworpen, niet volledig kunnen doorgronden en feitelijk steeds minder besturen. Dit is een van de grote issues als het gaat om self-driving vehicles: wie is verantwoordelijk en wie is aansprakelijk als er sprake is van een auto-ongeluk? Daarom documenteren die auto's de beslissingen die de auto neemt, zodat later kan worden nagegaan welke beslissing ten grondslag heeft gelegen aan een ongeluk. Lag dit aan de bestuurder, die bijvoorbeeld niet op tijd heeft ingegrepen of een bepaalde beslissing heeft genomen, of lag het aan het systeem? Het is ook bijna een mooie rechtsfilosofische discussie, maar laat ik die maar even uit de weg gaan. In de regelgeving houden we er natuurlijk rekening mee dat dit dilemma er is.
Dan kom ik bij de vraag of ik bekend ben met de Britse Automated Vehicles Act uit 2024. Daar zijn we mee bekend. We zijn van plan om deze te analyseren bij de ontwikkeling van wet- en regelgeving in Nederland. Kan ik erkennen dat het vaststellen van aansprakelijkheid bij geautomatiseerd rijden in de praktijk vraagt om gedetailleerde voertuigdata? Dat is inderdaad het geval. Kan ik toezeggen dat toekomstige Nederlandse regelgeving niet alleen aansprakelijkheid regelt, maar ook harde privacywaarborgen bevat, zoals minimale dataverzameling, beperkte bewaartermijnen, duidelijke toegangsrechten et cetera? Privacy wordt daarin inderdaad meegenomen. Ik kan u vertellen dat wij een vrij actieve Autoriteit Persoonsgegevens hebben, die Europese privacyregelgeving op dit punt strikt naleeft.
Er is een vraag gesteld over de sectorpartijen die zijn geconsulteerd en hoe we een zorgvuldige afweging maken. We hebben met veel brancheorganisaties gesproken, waaronder TLN, BOVAG, RAI Vereniging, ANWB en evofenedex. Natuurlijk nemen we het signaal van de heer Stoffer serieus en zullen we dit verder betrekken bij de besluitvorming.
De heer Grinwis vroeg of we het verkeersexamen verplicht moeten maken voor iedereen. We willen natuurlijk juist dat kinderen naar school fietsen. Schoolstraten zijn daarvan overigens een heel mooi voorbeeld. Je ziet dat in steeds meer gemeenten. Rotterdam heeft dat ook veel gedaan. De straat wordt dan afgesloten tussen bijvoorbeeld 08.15 uur en 08.30 uur, zodat er dan alleen fietsen in kunnen rijden. Misschien is dat nog een mogelijkheid voor de school van de kinderen van de heer Van Leijen. Ik zou maar gewoon gaan vragen bij de gemeente of dit kan, precies om het fietsgebruik onder kinderen te stimuleren. Over het verplicht stellen van het verkeersexamen zal Onderwijs altijd zeggen – de Staatssecretaris van OCW zal dit dan tegen mij zeggen – dat niet te veel op het bordje van het onderwijs gelegd moet worden. Ik weet dat de heer Grinwis dit ook vindt. We zien wel dat theoretische examens op bijna alle scholen worden afgenomen. Praktijkexamens hebben een heel hoge deelname, maar die loopt wel iets terug. We kijken altijd naar hoe we die kunnen vergroten en wat erachter zit. Het blijft een prioriteit en aandachtspunt van ons om dat te blijven doen.

De **voorzitter**:

Ik geef een interruptie aan de heer Grinwis. Ik waarschuw wel dat we vrij krap in de tijd zitten.

Minister **Karremans**:
Ik sprak snel!

De **voorzitter**:
Ja, maar u gaf ook veel anekdotische kleuring aan uw antwoorden. Wellicht kan dit iets minder. De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank voor deze reactie, maar ik vind die iets te vrijblijvend. Wij hebben over het algemeen ook weerzin tegen alles op het bordje van de school leggen. Tegelijkertijd is het een oer-Hollandse traditie dat wij kinderen op jonge leeftijd leren zelfstandig op een fiets deel te nemen aan het verkeer. Het gaat niet alleen om het stimuleren om te fietsen, maar ook om het zelfstandig, veilig en wel, deel kunnen nemen. We hebben dit uitgevraagd. Met name scholen in grote steden vinden het steeds moeilijker om deel te nemen, omdat een groot deel van hun leerlingen niet gewend is om te fietsen. Dit raakt langzamerhand uit het systeem. Als het gewoon bij het curriculum van groep 7 hoort, wordt er theoretisch en praktisch een verkeersexamen afgelegd. Dit is een oer-Hollandse traditie van 94 jaar. Hoe moeilijk kan het zijn? Elke school is er al aan gewend. Ik vraag eigenlijk aan de Minister een iets minder vrijblijvend antwoord te geven. Wat zijn de acties die hij voor ogen heeft om meer scholen mee te laten doen in plaats van minder en die neergaande trend tot staan te brengen en het liefst de andere kant op te laten gaan?

Minister **Karremans**:
Dit is een van de typische punten waardoor je beter met het verkeer leert om te gaan. Dit heeft een plek in de aangescherpte verkeersaanpak. Ik stel voor dat we er daarin op terugkomen. Ik moet zeggen, scholen doen het niet alleen niet omdat kinderen niet gewend zijn om te fietsen. Gezinnen hebben ook vaak geen geld voor een fiets. Dit is ook mijn ervaring uit Rotterdam. Hoewel daar zeker oplossingen voor zijn, is dat ook de realiteit. Het heeft er niet alleen mee te maken dat sommige kinderen niet in die traditie zijn opgegroeid; het is soms ook de harde realiteit van sommige grote steden. We komen erop terug in de aangescherpte verkeersveiligheidsaanpak. Ik moet daarover ook even overleggen met mijn collega van OCW. Ik zeg toe dat we dat daarin oppakken.
Dan kom ik bij de SUV's. Dit is een vraag van de heer De Hoop. Dit is ook de laatste. Er is al onderzoek naar gedaan door SWOV en dat zullen we nog naar de Kamer sturen. O, die is al met de Kamer gedeeld, hoor ik net. Daar kan de Kamer kennis van nemen.

De **voorzitter**:
De heer De Hoop heeft daar een interruptie op. Daarna heeft mevrouw Van Brenk een interruptie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dat heb ik dan over het hoofd gezien, dat is dan mijn probleem. De onderzoeken over de SUV's die ik wel heb gelezen, zijn schrikbarend. In het Engelse onderzoek dat ik aanhaalde, zijn 680.000 verkeersongelukken bekeken. Daaruit is gebleken dat in 82% van de ongelukken met kinderen het tot meer dodelijke gevolgen leidt. Dat is schrikbarend. Ook de Europese Federatie van Transport en Milieu zegt dat als dit zo doorgaat, de SUV het grootste verkeersgevaar voor mensen wordt. De gemiddelde motorkap is inmiddels 85 cm hoog. Leiden dit soort onderzoeken ertoe dat de Minister met gemeenten in gesprek gaat over de vraag wat er gedaan

kan worden om de verkeersveiligheidsrisico's rondom SUV's te doen verminderen?

Minister **Karremans**:
Een van de dingen die uit het onderzoek naar voren kwam, was dat het veiliger is voor de inzittende, maar dat het een grotere impact kan hebben op de tegenpartij. Overigens geldt hetzelfde voor vrachtwagens. Je hebt gewoon verschillende soorten voertuigcategorieën en mensen kiezen voor een bepaalde auto, soms ook omdat ze denken dat de inzittenden – «mijn gezin en ik» – daardoor veiliger zijn. Zolang die voertuigen op de weg zijn toegestaan, hebben ze het volstrekte recht om die keuze te maken. Ik zoek naar het handelingsperspectief. De Kamer kan kennisnemen van het onderzoek en daarover kunnen we vervolgens met elkaar een debat voeren. Ik ken het onderzoek niet tot in detail. Het is in het verleden naar de Kamer gestuurd. Als de heer De Hoop er prijs op stelt, kan ik kijken of ik daar een appreciatie op kan geven. Ik vind het moeilijk om daarop nu uit de losse pols een antwoord te geven.

De **voorzitter**:
Dit is een toezegging voor een appreciatie op een onderzoek. De heer De Hoop heeft nog een vraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dat waardeer ik in ieder geval. Kijkend naar gevaarlijke voertuigen, ben ik ervan overtuigd dat een SUV voor verkeersdeelnemers gevaarlijker is dan een fatbike. Ik zou eerder tegen de Minister willen zeggen: kijk nou naar een SUV-aanpak. Ik heb gezien dat de wethouder in Utrecht aan maatregelen werkt en dat in Parijs is gekeken of kan worden gedifferentieerd in parkeertarieven in relatie tot de uitstoot. Het zijn niet alleen grote, gevaarlijke auto's, maar vaak ook de meest vervuilende. Misschien kan de Minister in zijn appreciatie ook ingaan op internationale voorbeelden en op de vraag of hij eraan denkt dit in Nederland toe te passen?

Minister **Karremans**:
Ja, prima.

De **voorzitter**:
Dit wordt aan de toezeggingen toegevoegd. Dan heeft mevrouw Van Brenk een vraag.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Een van mijn vragen is niet beantwoord. Die vraag ging over mijn verzoek of het mogelijk is een deelplan verkeersveiligheid voor ouderen te maken, in samenhang met de nationale strategie voor verkeersveiligheid.

Minister **Karremans**:
In de aanpak verkeersveiligheid zitten natuurlijk heel veel maatregelen die specifiek zien op ouderen. We kunnen duidelijk maken dat die in samenhang staan en dat is dan het deelplan voor ouderen.

De **voorzitter**:
Roept dit een vervolgvraag op?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Nee, ik zie dit als een toezegging, dus dat is mooi.

De **voorzitter**:
Dan noteren we het als een toezegging.
Als er geen verdere vragen zijn, geef ik graag het woord aan de Minister van Justitie en Veiligheid.

Minister **Van Weel**:
Gelet op de tijd zal ik mijn inleiding overslaan. In het verleden heb ik in deze debatten nog weleens moeten benadrukken dat handhaving slechts het sluitstuk is van de verkeersveiligheid, maar dat dit ertoe leidt dat ik bijna niet meer aan de beurt kom, doet dan ook weer geen recht aan de onmisbare pijler die handhaving wel degelijk is als onderdeel van verkeersveiligheid. Ik heb vier kleine blokjes: fatbikes, rijden onder invloed, boetes en een paar overige vragen.
Laat ik beginnen met de fatbikes en de handhaving daarop. Het afgelopen jaar zijn grote stappen gemaakt als we kijken naar de statistieken. Het aantal boetes voor het rijden met een ongekeurd voertuig is gestegen van 643 in 2023 naar 4.694 in 2025. Hoewel daarin geen splitsing is aangebracht naar het soort voertuig, geeft de politie wel aan dat het in het overgrote merendeel van deze geconstateerde tekortkomingen wel degelijk om fatbikes gaat. Ik ben onlangs bij een verkeerskeuring geweest. Daar stond een rollerbank voor fatbikes bij. Het is interessant om te weten dat de agent die de rollerbank bedient, ook weet welke codes en trucs er zijn om de fiets op dat moment niet harder dan 25 te laten rijden. Daarover zijn inmiddels ook rechtszaken geweest. Daarin is bekeken of het bij de rechter standhoudt als een fiets niet daadwerkelijk 25 rijdt, maar dit wel kan. Dat heeft tot nu toe in een aantal gevallen standgehouden bij de rechter. Dit betekent dat breder door de politie kan worden gehandhaafd, ook op het moment dat die optie tijdens de controle is uitgeschakeld. Ik denk dat we daarmee echt een stap voorwaarts hebben gezet. Er wordt ook ruim aandacht aan besteed op social media als deze controles worden uitgevoerd. Dat is belangrijk, want dat heeft een uitstralingseffect naar degenen die menen dat ze hiermee weg kunnen komen. Dat over de fatbikes, natuurlijk in aanvulling op al hetgeen de collega al heeft gezegd.
We zijn bezig met het alcoholslot en komen voor de zomer met de uitkomst van onze verkenning en een voorstel voor hoe we dit gaan toepassen. Daarbij wil ik iets van verwachtingsmanagement inbrengen. Een aantal keren hebben we de bestuursrechtelijke optie weer gehoord als een avenue die we zouden moeten bewandelen. Terecht werd daarbij verwezen naar een uitspraak van de Hoge Raad en het risico op dubbele bestraffing. Die staat wat mij betreft onverkort. Desondanks hebben we een onderzoek door Deloitte laten doen over de vraag of deze route alsnog zou kunnen worden bewandeld. Dit hebben we vorig jaar naar uw Kamer gestuurd. Uit dat onderzoek bleek dat de herinvoering nog steeds een significant risico op dubbele bestraffing kent. Dat is dus niet de route die wij op dit moment aan het lopen zijn. Wij verkennen nu de strafrechtelijke route. Binnen die route hebben we ook gekeken of we het alcoholslot als een vervangende straf zouden kunnen gebruiken. Maar dit leidt weer tot nieuwe bezwaren, omdat je dan ook zwaardere overtredingen hebt, die wel via het strafrecht worden afgedaan, versus iemand die alleen een alcoholslot zou krijgen. Ook dat leidt weer tot rechtsongelijkheid. Wij komen voor de zomer naar u met een uitwerking van het alcoholslot binnen het strafrechtelijke spoor, inclusief het in kaart brengen van de consequenties van het invoeren, zowel personeel als financieel. In een volgend debat kunnen we daarbij stilstaan.
De heer Prickaertz stelde de vraag of werkgevers hun werknemers mogen laten testen op drugs- en alcoholgebruik. Dat is op dit moment niet mogelijk. Het valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Zij hebben eerder aangegeven hierin geen wijziging te willen aanbrengen. In commissie deel ik u die boodschap mede.
De heer Heutink vroeg of rijders onder invloed, met name de veelplegers, strenger gestraft kunnen worden. Hij noemde een voorbeeld van een bumperklever, die een hogere straf zou kunnen krijgen dan iemand die onder invloed rijdt. Dat is iets te kort door de bocht geredeneerd. Gewoon bumperkleven levert doorgaans een boete op, maar als dit gedrag groot

gevaar oplevert, kan het ook worden vervolgd op basis van artikel 5a van de Wegenverkeerswet voor het veroorzaken van gevaar op de weg. Op die overtreding staat een maximumstraf van twee jaar. Dit artikel is in 2020 in de wet gekomen om het strafgat te dichten tussen heel gevaarlijk weggedrag en gevaarlijk weggedrag zonder gevolgen. Rijden onder invloed kan tot maximaal één jaar gevangenisstraf leiden, maar gedragingen die tijdens het rijden onder invloed plaatsvinden – daar is dan ook vaak sprake van – kunnen weer apart worden vervolgd. Iemand die onder invloed is en gevaar veroorzaakt en daarvoor vervolgd wordt, kan op een gecombineerde en dus hogere straf rekenen. De aanscherping van die strafrechtelijke aansprakelijkheid wordt op dit moment geëvalueerd. De beleidsreactie en de evaluatie krijgt u in het najaar.
Dan kom ik bij de boetes. Ik heb inmiddels veel tijd in uw Kamer doorgebracht met betrekking tot dit onderwerp, niet alleen in het kader van de verkeersveiligheid maar ook in het kader van de strafrechtketen en anderszins. Ik heb het vaak al gezegd en zal het hier weer zeggen: ons boetestelsel is niet in balans. De verkeersboetes zijn te hoog, gerelateerd aan andere boetes. In het verleden zijn inderdaad autonoom verhogingen doorgevoerd om budgettaire gaten te dekken. Vanaf mijn aantreden, ook in de vorige termijn, heb ik gezegd dat ik dit niet ga doen. Ik vind niet dat boetes er zijn om budgettaire gaten te dekken. Ze zijn er om de verkeersveiligheid te verhogen. Daarom zal ik niet anders doen dan het indexeren van de boetes. Dit moet ik wel doen, omdat anders de budgettaire gevolgen elders binnen mijn begroting gevonden moeten worden.
Als we het hele boetestelsel in balans zouden willen brengen, zoals dat op basis van diverse rapporten is geopperd, loop ik tegen 300 miljoen per jaar aan. Dat is een enorm gat. We zijn nog steeds aan het kijken of we dat ergens op de balans zouden kunnen vinden, bijvoorbeeld door sommige boetes wat omlaag te brengen en andere wat meer omhoog. Ik moet dat wel budgetneutraal doen, want anders gaat het ten koste van enorme capaciteit bij bijvoorbeeld politie, jeugdzorg of van andere belangrijke onderwerpen. Dat is voor nu de stand. Overigens krijgen we ook een evaluatie van de wet-Mulder als geheel eind dit jaar. Daarover zult u voor het einde van het jaar worden geïnformeerd.
Dan heb ik nog een aantal overige vragen. De heer Goudzwaard vroeg naar de langere rijontzegging in het kader van de vraag hoe iemand weer aan het stuur kan komen een aantal jaren nadat hij iemand heeft doodgereden. Op dit moment gelden al forse maximumtermijnen, namelijk vijf jaar en in geval van recidive zelfs tien jaar. Daarnaast is er bij misdrijven waarvoor dit soort lange rijontzeggingen wordt opgelegd, vrijwel altijd ook een gevangenisstraf. Dit betekent dat iemand door de rijontzegging, die ingaat na het verlopen van de gevangenisstraf, vaak al op die tien jaar in totaal uitkomt. Dat is best een tijd. In de strafrechtketen bestaat geen wens om dat maximum verder te verhogen. Al zouden we dit als wetgevers gezamenlijk doen, is de kans dat die in die gevallen wordt opgelegd, vrij klein. Het is dan echt meer symbolisch. Met het Wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed, dat nu bij uw Kamer ligt, verzwaren we de impact van de rijontzegging. Dat doen we door de dadelijke uitvoerbaarheid. Je hoeft dus niet meer te wachten op een hoger beroep. Op het moment dat de rijontzegging wordt opgelegd in eerste aanleg, wordt die meteen uitvoerbaar en ziet men dus ook de directe gevolgen. Als men daarbij in overtreding gaat, gaat men in vervangende hechtenis. Daarnaast gaan we bij de evaluatie van de wet die ik net noemde, de vraag meenemen of de praktijk nu wellicht wel behoefte heeft aan een langere maximumduur van de rijontzegging. Ik zei al dat die in het najaar uw kant op komt.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Een vraag aan de Minister: we zien toch wel dat tijden veranderen en dat verhuftering ook in het verkeer plaatsvindt. Ik snap dat vijf jaar wellicht

lang klinkt, maar het staat nooit in verhouding tot het leed dat aan de andere kant heeft plaatsgevonden. Het zou misschien juist een mooie ontwikkeling zijn wanneer wij als politiek zeggen dat je ook richting de twintig jaar kunt gaan of gewoon levenslang. Het leven van de dader is dan niet kapot; het leven van de andere partij is wel onherstelbaar beschadigd, niet dat van de dader. Je kunt nog steeds overal komen zonder rijbewijs. Het zou ook nog eens een keer een fantastisch afschrikwekkend karakter hebben. Ik zie een heleboel voordelen die ik de Minister niet hoor noemen.

Minister **Van Weel**:
Die hoort u de Minister niet noemen omdat de voordelen niet zonder meer opgeld doen in de wereld van strafmaten. Als je een hele hoge strafmaat hebt die een rechter nooit oplegt, is het afschrikwekkende effect daarvan nagenoeg nul. Je moet altijd een balans vinden met wat de keten ervan vindt. Ziet die inderdaad ruimte voor de oplegging van hogere straffen en heeft ze daar behoefte aan? Als het antwoord daarop ondubbelzinnig nee is, moeten we als wetgever wel twee keer nadenken of we die straf wel willen verhogen. Uiteindelijk leidt het anders tot teleurstellingen in de tenuitvoerlegging.
Nogmaals, in dit geval gaan we nog een keer aan de keten vragen of er nu wel behoefte bestaat aan een hogere termijn voor de rijontzegging. Ik wil de verwachtingen over de uitkomst wel temperen. We gaan het zien aan het einde van het jaar.
Dan vroeg de heer Jumelet wanneer de uitkomsten van de werkgroep Intensivering verkeershandhaving komen. Na het zomerreces wordt u meer uitgebreid geïnformeerd over de stand van zaken. Het is goed op stoom, moet ik zeggen. Het heeft even geduurd, maar op dit moment loopt het zeer goed. Ik wil alvast twee resultaten noemen die in de vorm van pilots op korte termijn starten. De eerste is een pilot waarbij de wegbeheerder meer regie heeft op de plaatsing en roulatie van de flexflitsers. Er staat er regelmatig eentje bij mij in de buurt. Ik moet zeggen dat ik daar erg blij mee ben. Anderen wat minder, denk ik. Daarnaast wordt er ook een pilot voorbereid om een trajectcontrole te gaan doen binnen de bebouwde kom. Dat zijn twee heel concrete resultaten naar aanleiding van verzoeken die er al lang liggen.
Ten slotte kom ik bij de boa's en bij de vraag of we het nut zien van versterking van de boa-inzet. U weet wellicht dat we het hele boa-stelsel zojuist hebben herzien. Bij de verdere uitwerking en implementatie van die herziening wil ik ook kijken of we meer kunnen doen met de boa's in het kader van de verkeershandhaving. Dat doen we in overleg met de politie en het OM. We moeten ook zorgdragen dat we de gevaarzetting voor boa's wel in ogenschouw nemen. Daar waar zij niet opgeleid zijn voor taken en wel in een gevaarlijke setting kunnen komen, moeten we ze samen met werkgevers tegen zichzelf beschermen. Nogmaals, daar komen we op terug. Ik denk dat we daarover in het najaar verder kunnen spreken.
Dat waren de vragen aan mij, voorzitter.

De **voorzitter**:
Goed. Ik zie nog een interruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Het is vooral een onbeantwoorde vraag. Die gaat over de verkeersboetes. De Minister van Justitie gaf daar een vrij algemeen antwoord op, maar ik informeerde ook nog naar de verhoging op het moment dat iemand niet in staat was de boete te betalen en er dan een incasso komt. Zou de Minister daar nog iets uitgebreider op willen ingaan?

Minister **Van Weel**:

We hebben inmiddels een mogelijkheid gecreëerd voor het CJIB om te kijken naar individuele casussen, zowel wat betreft de betaalmogelijkheden van de boete in eerste aanleg als het niet verder doorvoeren van verhogingen. We kunnen ook algemene betaalregelingen treffen. Daar zijn zeer positieve resultaten mee. Er wordt echt gekeken naar draagvlak. Het leidt ertoe dat, ik geloof, 80% van die betaalregelingen uiteindelijk ook wordt nagekomen. Dus met de caveat dat het niet in algemene zin gebeurt maar wel in specifieke casussen, wordt dit meegenomen.
Sorry, ik had ook nog de koplamp. Het lijkt me een mooie afsluiter. Ja, daar kan op gehandhaafd worden. Daar wordt ook op gehandhaafd door de politie. Ik was laatst bij een algemene controle in een wijk waar veel overlast is van voertuigen. Daarbij wordt alles meegenomen, inclusief het testen van de koplampen, het controleren of alle gordels werken, of we wellicht andere zaken in auto's vinden en of de belasting is betaald. Terwijl ik daar stond werd er eentje weggesleept omdat er nog een belastingschuld van zo'n € 80.000 openstond. Dus ja, we nemen het allemaal mee.

De **voorzitter**:
Goed. Ik kijk nog even naar de leden of er behoefte is aan een tweede termijn. Dat is het geval. Gezien de tijd stel ik een spreektijd voor van één minuut. Kort maar krachtig. Dan geef ik als eerste het woord aan de heer Van Duijvenvoorde... Nee, excuus, de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik verzoeken om een tweeminutendebat.
Ten tweede wil ik mijn collega De Hoop toch nog even bijvallen als het gaat over de hoogtes van de aanmaningen. Het lijkt namelijk alsof de Minister zegt: ik ben er trots op dat 80% van de betalingsregelingen wordt voldaan. Maar waar we echt naar moeten streven, is natuurlijk het afstappen van die absurde verhogingen. Dat je daar je budget op hebt ingericht, is om je kapot voor te schamen. Dat zou eigenlijk de reactie moeten zijn. Het zijn absurde bedragen. Mensen komen in de problemen, maar vooral zijn die hoogtes gewoon niet meer te verkopen richting de inwoners van ons land. Ik hoop dus echt dat de Minister daar voortvarend mee aan de slag zal gaan.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Dank aan beide Ministers voor de uitgebreide beantwoording. Ik vond het aangenaam. Ook de uitnodiging om bij Rijkswaterstaat terug te komen, raakt mij in mijn hart.
Ik heb nog een inhoudelijke vraag. Dat gaat over de afschaffing van het terugkeuren. De Minister gaf aan dat met alle partijen is overlegd en dergelijke. Ik kreeg toch nog terug dat BOVAG, de Nederlandse Kampeerauto Club en de kampeer- en caravanindustrie niet zijn geraadpleegd en dat er ook niet mee is gesproken. Zou hij, en dan spreek ik hem maar even aan als de oud-minister van EZ, gezien de zeer grote impact op mkb-bedrijven, voordat dit ergens een keer in consultatie gaat, toch met deze organisaties in gesprek willen gaan om de gevolgen nog eens goed te wegen? Ik geef mijn kleur er nu maar bij: ik vraag mij af of dit besluit proportioneel is. Daar zit voor mij dus ook wel een inhoudelijke vraag onder. Die laatste hoef je uiteraard niet te beantwoorden, maar ik zou graag de toezegging hebben dat hij met de clubs die ik zojuist noemde nog in gesprek gaat om dit nog eens goed te wegen.

De **voorzitter**:

De heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):
Dank, voorzitter. Ik maak me oprecht zorgen om de verkeersveiligheid. Ik denk dat dat, als we het debat en de commissie horen, breed wordt gedeeld. Ik zie dat ook bij de Minister. Volgens mij moeten we daar dus heel concreet mee aan de slag. Volgens mij vraagt dat om concrete doelen, de uitwerking van SPI's, het ontsluiten van ambulancedata en veilige infrastructuur. Ik hoop dus dat we daar meters in gaan maken. Ik ga me er in ieder geval hard voor maken. Verder kijk ik erg uit naar het volgende commissiedebat over verkeersveiligheid, want meneer Van Duijvenvoorde heeft me beloofd om met hele concrete maatregelen te komen, dus daar kijk ik echt naar uit. Misschien verrast hij me nog in zijn tweede termijn.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. En dank aan de Ministers voor de beantwoording. Het is heel fijn om te zien dat er voortvarend aan de slag wordt gegaan. Nogmaals de aanmoediging aan de Minister om echt snel aan de slag te gaan met de uitwerking van de fatbikeregelgeving. Ik denk dat we daar allemaal plezier van gaan hebben en dat het ook veel veiliger wordt. Daar laat ik het bij.

De **voorzitter**:
De heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik wil beide Ministers bedanken voor de antwoorden. Ik wens de Minister van Infrastructuur veel succes bij de aanpak van de fatbikes ten aanzien van de rest van de maatregelen voor de gewone e-bikes. Daar gaan we de komende paar maanden nog wel even stevig over worstelen, denk ik. Tegen de Minister van Justitie en Veiligheid zeg ik: het is goed dat de wet en de strafmaat en dergelijke worden herzien en dat we daar de resultaten van krijgen. Feit blijft natuurlijk wel dat het onuitlegbaar is dat je, als je met crystal meth achter het stuur stapt, wegkomt met een bekeuring van € 800. Dat moedigt nou niet echt aan om het de volgende keer niet te doen. Ik denk dat we ook voor dit soort delicten gewoon toe zouden moeten naar minimumstraffen. We moeten daar echt werk van gaan maken wat ons betreft. Ik ben ook benieuwd hoe de Minister daarnaar kijkt. Desondanks bedank ik de Minister van Justitie en Veiligheid voor de antwoorden.

De **voorzitter**:
De heer Jumelet.

De heer **Jumelet** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Het begon wat in mineur toen er gezegd werd dat de verkeersveiligheid weer terug bij af is. We moesten even de cijfers memoreren. Dat is toch heel zorgelijk. Die zorgen heb ik breed gehoord in de commissie, maar ook bij de bewindspersonen. Dank voor alle antwoorden. Laat ik dan maar het bruggetje maken naar de ambitie en het zoeken naar oplossingen. Ik heb daar veel waardering voor, maar we zullen als commissie nog heel wat met u te bespreken hebben in de komende tijd. Laten we in ieder geval zorgen dat we weer een beetje meer naar boven kunnen kijken wat betreft de resultaten. Dank u wel.

De **voorzitter**:
De heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Dank, voorzitter. Ook ik dank beide Ministers voor de antwoorden. Ik kom nog wel heel even terug op het antwoord van de Minister over de verhoging van de maximumsnelheid, althans, het weer terugbrengen naar 130 kilometer per uur. Hij kwam daar al vrij snel met het stikstofargument. Ik wil de Minister vragen of hij met de Kamer kan delen hoeveel minder uitstoot er is door de automobilist. Ik heb het er nog even op nageslagen: 85% van de nieuwe auto's is hybride of volledig elektrisch. Het aantal benzineauto's neemt enorm af. Er wordt ook algemeen gesteld dat de uitstoot van auto's enorm afneemt, dus ik zou de Minister willen vragen of hij die cijfers zou kunnen en willen delen met de Kamer. Dan laat ik het hierbij. Dank u.

De **voorzitter**:
De heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb nog een paar punten, dus ik zal proberen het snel te doen. Allereerst vond ik het antwoord van de Minister van Justitie over het alcoholslot nog niet afdoende. De Minister stapt toch over een aantal moties heen die de Kamer recent nog heeft aangenomen om te kijken of er niet toch nog wat binnen het bestuursrecht mogelijk is. Ter voorbereiding op het debat heb ik een aantal stukken gelezen, bijvoorbeeld in het Juristenblad, die echt in twijfel trekken dat dat niet binnen het bestuursrecht kan. Daarin staat dat er drie bezwaren zijn en dat het ASP, als je die bezwaren wegneemt, zeker weer een plek in het bestuursrecht kan krijgen. Ik zou de Minister dus echt willen verzoeken om breder dan alleen het strafrecht te kijken en dus ook naar het bestuursrecht.
Dan over die boetes. Wat mij verbaast, is het volgende. Een incassobureau mag 15% verhoging rekenen over de eerste € 2.500. Wat doet de overheid? Die rekent 50% over een boete. Hoe kan het dat wij over boetes 50% rekenen, maar dat je bij alle andere aanmaningen niet meer dan 15% mag rekenen? Ik vind dat heel raar. Ik snap niet waarom dat bij verkeersboetes wel zou mogen.
Ten slotte dank aan de Minister van IenW voor de toezegging over zowel het LEV-kader als de SUV. Ter geruststelling: de Minister kan misschien niet met 130-kilometer-per-uurborden staan, maar hij was zo enthousiast over al die 30 kilometerwegen die hij gecreëerd heeft in Rotterdam dat ik het hem zou gunnen dat hij op heel veel plekken in Nederland met een gigantisch bord van 30 kilometer per uur gaat staan. Die borden gaan de wegen veiliger maken de komende tijd.

De **voorzitter**:
De heer Van Duijvenvoorde tot slot.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter. Ten eerste wil ik beide Ministers danken voor hun komst en het beantwoorden van de vragen. Wel ben ik ontevreden over de beantwoording van de vraag over de koplampen. Het lijkt heel klein, maar het is een enorme irritatie dat dit niet als onderdeel van een breder pakket in de dorpen wordt gezien. Er moet gewoon echt controle zijn op de staat van de koplampen van de huidige auto's.
Tot slot. Ik zou dit liever niet doen, maar ik wil even terugkomen op wat de heer Van Leijen zei. Het is natuurlijk heel vreemd dat iemand van D66 besluit wat een FVD'er de volgende keer moet gaan zeggen. Iedereen hier is zo gericht op verkeersveiligheid en het is toch altijd belangrijk dat er oppositie is. De volgende keer zullen wij de degens kruisen. Ik zal niet één maatregel nemen ter bevordering van verkeersveiligheid, maar jullie maatregelen bekritiseren.
Dank je wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik even naar de bewindspersonen om te zien of er tijd nodig is ter voorbereiding of dat we in één keer door kunnen. Ik geef graag het woord aan de Minister van IenW.

Minister **Karremans**:
Dank. Spreken met de BOVAG en de NKC kunnen we natuurlijk doen, zeg ik in de richting van de heer Stoffer.
De heer Prickaertz vroeg naar de 130 kilometer per uur. Daar gaat het niet alleen om de stikstofuitstoot, maar ook om de weginrichting en de geluidsnormen. De cijfers over de stikstofuitstoot. kunnen we inderdaad even op papier zetten. Die komen dan voor de zomer.

Minister **Van Weel**:
Dan van mijn zijde: daar waar het gaat om de boetes bij het niet betalen van de boetes. Laat ik het zo maar even noemen. Het belangrijkste is natuurlijk dat mensen hierdoor niet in de problemen komen. Ik denk dat daar terecht aandacht voor is. Daar is een oplossing voor gevonden. Die route loopt ook naar tevredenheid. Het CJIB is blij dat het maatwerk kan geven aan de mensen die de draagkracht niet hebben om dat te doen. Ze kunnen die verhogingen ook kwijtschelden in dat geval. Ze kunnen tegenwoordig een hele boete kwijtschelden, als die aantoonbaar leidt tot onwenselijke situaties. Dat is volgens mij het allerbelangrijkste dat we daarmee kunnen doen. Verder zal ik uw zorgen doorgeven aan de Staatssecretaris, die uiteindelijk weer verantwoordelijk is voor het CJIB. Ik bedoel daarmee de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. Dan kunnen we dat ook meenemen in een brief strafrechtelijke onderwerpen.
De heer Heutink vroeg naar crystal meth en een boete. Dat is hooguit bij een eerste keer en heel veel verschoningsredenen. In de regel kom je daarmee namelijk echt niet weg met een boete. Dat moeten we ook niet willen. Dat ben ik met hem eens. Als gezegd komen we ook nog met de evaluatie van de wet later dit jaar. Dan kunnen we altijd kijken welke verdere aanscherpingen daar nog mogelijk zijn.
Wat betreft de bestuursrechtelijke route: je kunt in het bestuursrecht handelen, maar dan gaat de strafrechtroute weer dicht. Dat wil je eigenlijk ook niet, want heel vaak is er bij deze mensen een reden, een strafwaardige reden, waarom je dat alcoholslot wil opleggen. Ze zijn namelijk tegen de lamp gelopen en daar moeten ze ook voor bestraft worden. Dat is uiteindelijk de reden dat we in 2025 na dat onderzoek, dat wij overigens gezamenlijk als ministeries hebben gedaan, de conclusie hebben getrokken dat het geen wenselijke route is. Ik treed graag nog een keer, ook ambtelijk, met u in overleg om te kijken of we elkaar misschien ergens niet helemaal goed begrijpen of dat wij een aantal zaken uit die moties niet hebben meegenomen. Dan kunnen we kijken of we daar zo een oplossing voor kunnen vinden.

De **voorzitter**:
Er zijn nog een paar interrupties. De heer Heutink mag als eerste.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Er wordt in dit huis veel gesproken over normeren, en dan gaat het vooral over politici, maar ik zou vooral willen normeren tegen mensen die de wet overtreden. Ik heb dus net de vraag gesteld aan de Minister: wat vindt u van minimumstraffen? Dat was eigenlijk mijn vraag en ik wil toch graag weten wat de Minister daarvan vindt.

Minister **Van Weel**:
Daar vindt de Minister een heleboel van, maar daar heeft hij ook net een WODC-onderzoek naar laten doen. Dat onderzoek is de Kamer al toegestuurd. Het WODC zegt nee, met een hoop uitroeptekens daarachter,

maar ik moet nog met de beleidsversie komen op dat rapport. Daar zult u dan mijn visie in vinden. Dat gaat overigens over minimumstraffen in den brede en niet alleen maar voor verkeersovertredingen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb toch nog een vraag als het gaat over die incasso's. Ik zou graag iets meer duiding van deze Minister willen over het volgende. Hoe kan het dat wij voor bedrijven en anderen een wettelijk maximum hebben van 15% op de eerste € 2.500 als het gaat over aanmaningen, maar dat je daar bij een verkeersboete 50% overheen krijgt? Hoe kan het dat wij daarin best wel streng zijn richting anderen? Ik vind het best wel scheef dat je daar als overheid 50% over rekent. Kan de Minister iets van een toelichting geven op waar dat verschil hem in zit? Misschien begrijp ik het helemaal verkeerd, maar dan hoor ik het ook graag.

Minister **Van Weel**:
Ik zal schriftelijk moeten terugkomen op wat daar de ontstaansgeschiedenis van is geweest, want die heb ik ook niet paraat. Toen ik ze overigens binnenkreeg, was het wel een goede stok achter de deur om ze meteen te betalen. Ik ben blij dat we nu in ieder geval de mogelijkheid hebben om mensen die de boete niet kunnen betalen dan te ondersteunen en wat coulance te tonen, maar ik kom daar graag in een brief op terug.

De **voorzitter**:
Dat noteren we als een toezegging. Ik zie verder geen openstaande vragen. Dan gaan we nu over tot het leukste gedeelte, namelijk het oplezen van de toezeggingen.
Het lid Goudswaard heeft een tweeminutendebat aangevraagd.

- De eerste toezegging. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe om aan de Kamer een terugkoppeling te geven over zijn gesprekken met organisaties zoals SWOV, die gekort worden in hun subsidies. Dat is een toezegging aan de heer Grinwis, maar ook enkele anderen vroegen daarom.
- De tweede toezegging. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de Kamer te informeren over de mogelijkheden om data uit andere bronnen te halen, zoals Google Maps. Dat is een toezegging aan de heer Heutink.
- Na de zomer krijgt de Kamer van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een brief over de financiering en ontsluitingsmogelijkheden van ambulancedata ten behoeve van de ongevallenregistratie. Dat is een toezegging aan het lid Van Leijen.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de Kamer een appreciatie te doen toekomen van het onderzoek naar de onveiligheid in het verkeer door het rijden met SUV's. Dat is een toezegging aan het lid De Hoop.
- In de verdere uitwerking van beleid rondom verkeersveiligheid zal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ook terugkomen op hoe het verkeersexamen op meer scholen kan worden afgenomen. Dat is een toezegging aan de heer Grinwis.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal in een verdere uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid ook specifiek aandacht besteden aan senioren. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Brenk.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de cijfers over de uitstoot van stikstof door wegverkeer aan de Kamer te doen toekomen. Dat is een toezegging aan de heer Prickaertz.
- De Minister van JenV komt schriftelijk terug op het verschil in de verhoging van de boete bij te laat betalen. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.

Ik zie nog een opmerking van de heer Heutink en een van de heer De Hoop.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik weet niet of het bij de eerste toezegging richting mij zat, maar volgens mij is er ook nog een toezegging gedaan over het gebruik van ongevallendata in apps als Google Maps en dergelijke. O, dat was de eerste? Ah. Dan ging het om de andere, de uitgevoerde motie. Die wil ik er nog wel even in hebben.

De **voorzitter**:
Het wordt dus aangepast naar dat de motie nog niet is afgedaan.
Dan is er nog een vraag van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb ergens een toezegging zo geïnterpreteerd dat de Minister schriftelijk zal terugkomen op hoe je alle gemotoriseerde voertuigen binnen het LEV-kader een plek kunt geven.

De **voorzitter**:
Dat noteren we ook als toezegging.
Dan wil ik beide bewindspersonen bedanken voor alle antwoorden en het voeren van het debat. Ook de leden dank ik voor het debat.

Sluiting 17.00 uur.