

Vergaderjaar 2018–2019

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 672**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 21 februari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 januari 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 december 2018 inzake Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021 (Kamerstuk 29 398, nr. 639);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 januari 2019 inzake beantwoording vragen commissie over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 669).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

**Voorzitter: Middendorp**  
**Griffier: Rijkers**

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

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

Aanvang 15.04 uur.

**De voorzitter:**

Goedemiddag allemaal. Excuus voor de vertraging, maar het is voor mij een hele nieuwe bijeenkomst. Dat ligt aan mijn kantoor. Excuses daarvoor. In ieder geval welkom, allemaal, bij deze bijeenkomst van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021. Ik heet de Kamerleden welkom. Aanwezig zijn mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de heer Stoffer van de SGP, de heer Von Martels van het CDA, de heer Dijkstra van de VVD, de heer Van Dijk van de PvdA, de heer Van Aalst van de PVV, de heer Laçin van de SP en de heer Schonis van D66. Het is dus een enorme opkomst. Ik heet natuurlijk ook de enorme opkomst voor mij welkom – nogmaals excuses voor het wachten – en ook de mensen die het online volgen.

Ik stel voor dat we beginnen en een spreektijd van vier minuten aanhouden. Ik geef het woord aan mevrouw Van Brenk.

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

Dank, voorzitter. 50PLUS bedankt de Minister voor het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het landelijk actieplan voor de komende jaren. Wij vinden het streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050 een mooi symbolisch streven, maar om in de buurt te komen van dit doel moeten er behoorlijke acties en investeringen gedaan worden. Dat gaat immers niet zomaar. In haar begeleidende brief geeft de Minister zelf ook aan dat de maatschappelijke kosten naar schatting jaarlijks 14 miljard euro bedragen. Dat is niet niks. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid geeft op basis van informatie van het Centraal Planbureau aan dat een nieuwe investering ongeveer 15 miljard moet bedragen. Kan de Minister reageren op deze cijfers van de SWOV?

Duidelijk is in elk geval dat bij een derde van de ongevallen snelheid een rol speelt. Dat is wel heel veel. Zou de Minister er eens op kunnen reflecteren wat we hiermee moeten? Het aantal 65-plussers onder de verkeersdoden en -gewonden is onrustbarend. Bij ongewijzigd beleid stijgt dit percentage tot 53%. Ouderen worden steeds mobieler en nemen steeds vaker deel aan het verkeer. Dat is hartstikke goed; het voorkomt ook eenzaamheid. Maar om ervoor te zorgen dat zij zo veilig mogelijk aan het verkeer kunnen blijven deelnemen, is het belangrijk dat er voor hen speciale aandacht is. Zij worden ook al als zogenaamde risicogroep aangemerkt in het nieuwe Strategisch Plan, en een aantal plannen wordt al uitgewerkt in het landelijk actieplan, maar onze vraag is: is dit wel genoeg? Moeten er niet meer specifieke maatregelen genomen worden? Ik wijs ook op onze motie over seniorvriendelijk wegontwerp. Ik heb ook gesproken over het doortrekken van zebrapaden, waar de Minister positief tegenover stond. Nu schijnt er een apparaat te zijn ontwikkeld dat ervoor zorgt dat een stoplicht iets langer op groen blijft, zodat ouderen die slecht ter been zijn de tijd hebben om over te steken. Kent de Minister dit, en zou hier breed bekendheid aan gegeven kunnen worden? Graag een reactie. Voorzitter. Mijn collega zag in Denemarken stoplichten die niet voor, maar aan de overkant van grote kruisingen zijn geplaatst. Dat vergemakkelijkt

het zich op die stoplichten en vergroot ook het overzicht. Dit past toch ook goed bij een goede, veilige weginrichting? Wat denkt de Minister hiervan? Is zij bereid om naar dit idee te kijken of bijvoorbeeld een proef te doen? Verder zijn de ervaringen met een timer bij rode stoplichten ook goed. Mensen weten dan hoe lang ze moeten wachten en zijn minder geneigd om door rood te rijden. Kan de Minister ook hier kijken of dit standaard ingevoerd kan worden? Graag een reactie.

Het aantal fietsers op middellange afstanden neemt drastisch toe. Dat is goed voor het milieu, maar de veiligheid behoeft ook aandacht. Ook voor fietsers zijn gescheiden fietspaden en dus de weginrichting van groot belang, zeker binnen de steden. Wij vragen daarnaast aandacht voor adequate fietsverlichting. Mogen we hier ook wat meer innovatie vragen? Ik denk aan kwalitatief goede ledlampen en batterijen die jaren meegaan. Kan de Minister hierin ook een aanjaagfunctie vervullen?

Voorzitter. Maar liefst 85% van de verkeersdoden valt op provinciale of gemeentelijke wegen. Ook de SWOV geeft aan dat het echt noodzakelijk is dat deze overheden voldoende middelen hebben om de veiligheid te vergroten. Die zijn nu te beperkt. Bij Duurzaam Veilig in 1998 legde het Rijk voor elke euro die gemeenten investeerden een euro bij. Dat heeft een goed resultaat opgeleverd. Ziet de Minister hier kansen? Het is namelijk echt belangrijk dat de verantwoordelijke wegbeheerders ook in staat gesteld worden om hun taken goed uit te voeren.

**De voorzitter:**

Komt u tot een afronding?

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

50PLUS heeft een motie ingediend over aandacht voor voetgangers in de nieuwe omgevingsvisie, de NOVI. In het strategisch verkeersplan wordt, wat 50PLUS betreft, de voetganger als aandachtsgroep of risicogroep aangemerkt. De uitwerking over voetgangers voor de komende jaren is vrij summier. Er wordt met name verwezen naar kennis en projecten. Op welke wijze houdt het Rijk de vinger aan de pols? Hoe houden we voetgangersveiligheid hoog op de agenda van alle wegbeheerders? Dank u, voorzitter.

**De voorzitter:**

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

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank u wel, voorzitter. Het strategisch plan doet me een beetje denken aan het klimaatakkoord van afgelopen zomer. De planbureaus moesten destijds zeggen... O, het ging goed. Ik gaf bijna een stoot naar links en dat hoort niet zo.

**De voorzitter:**

Het belooft een opvallende middag te worden, want dat er opeens ingegrepen moet worden, heb ik nog nooit meegemaakt, maar vervolgt u uw betoog.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ga door, want dit kost ook een hoop tijd. De planbureaus moesten destijds zeggen: veel mooie woorden, maar de plannen zijn onvoldoende concreet om door te rekenen. Dat zegt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV, nu ook. De richting is goed, maar het plan is te weinig concreet voor een prognose. Dat is de uitdaging waar de Minister en de medeoverheden de komende periode voor staan. Werk maken van concrete maatregelen op straat! De SGP ziet graag een ambitie voor de korte termijn. Nul verkeersdoden in 2050 is een heel nobel streven, maar wij zouden daar heel graag bij zien

dat er ook druk op de ketel komt voor de korte termijn. Bijvoorbeeld een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 in lijn met de internationale ambities.

Voorzitter. Ik mis ook de financiële paragraaf bij dit strategisch plan. Minister en medeoverheden kiezen voor een risicogestuurde aanpak. Dat vinden we echt heel goed. Daar staan we ook achter, maar de harde werkelijkheid blijft dat je slechts zo veel knelpunten kunt aanpakken als het budget groot is. Mijn vraag is dan ook of de aanpak gebaseerd is op goede data, zodat we het echt over de goede risico's hebben. Mijn vraag bij die data is: komen die bijvoorbeeld ook van verzekeraars die naar ons idee over de allerbeste data beschikken?

Bijna twee derde van de verkeersdoden valt op een gemeentelijke weg. Gemeenten moeten alle zeilen bijzetten in het sociale domein. Capaciteit en budget voor verkeersveiligheid staan bij heel veel gemeenten onder druk. En dat terwijl veel 30 kilometerzones nog wachten op verkeersdrempels die echt hard rijden onmogelijk maken. Tot 2014 was er directe financiering voor lokale verkeerprojecten via de zogenaamde brede doeluitkering. Op dit moment gaan die middelen niet geoormerkt naar het Provinciefonds. Zoals wij het zien, gaat een heel groot deel daarvan naar het provinciaal openbaar vervoer, waarbij de verkeersveiligheid het toch een beetje moet bezuren. Ik zou heel graag zien dat er op korte termijn echt een investeringsplan komt. Ik vraag de Minister dan ook om binnen ongeveer een halfjaar – laten we zeggen na het zomerreces – een overzicht te geven van de totale beschikbare financiële middelen voor verkeersveiligheid op alle verschillende niveaus, van de financiële knelpunten tot de aanpak daarvan.

Voorzitter. Niet alles hoeft te wachten op de risicogestuurde aanpak. Er zijn bijvoorbeeld nog 100 km/u-wegen zonder rijbaanscheiding. Wat ons betreft moet dat snel verleden tijd zijn. Ik ben benieuwd of de Minister daar ook zo tegen aankijkt.

Dan de pakkans voor drankrijders en snelheidsmaniakken. Deze zorgen voor veel verkeersslachtoffers. Die pakkans moet wat ons betreft flink omhoog. Onze vraag is waar de lat ligt en of de Minister dit ook gaat monitoren. Gaan gemeentelijke boa's meer ingezet worden bij verkeershandhaving?

Ik maak me ook zorgen over het oprukken van ledverlichte reclameschermen langs doorgaande wegen en bij kruispunten. Ze zorgen voor veel meer afleiding dan gewone reclameborden. Als we appen en bellen tijdens het rijden verbieden, maar tegelijkertijd wel flitsende reclameschermen toestaan, lijkt mij dat vreemd. Wij pleiten dan ook voor een strenge aanpak.

Tot slot de noodhulpsystemen. Onze vraag is wat de Minister gaat doen om de inbouw en het gebruik van noodhulpsystemen in nieuwe en bestaande auto's te stimuleren. Komt er een fiscale prikkel om autokopers de meest veilige keuze te laten doen? Komt er een stimulans voor de inbouw van noodhulpsystemen in bestaande auto's? Heel veel automobilisten laten in hun onwetendheid de aanwezige noodhulpsystemen uitstaan. Onze vraag is of er een campagne komt om ervoor te zorgen dat mensen ook dit knopje omzetten.

Voorzitter. De opgave voor minder verkeersslachtoffers, minder leed en minder maatschappelijke kosten is groot. Maar tegelijkertijd – dat is heel positief – zijn er veel partijen betrokken. Ik vraag de Minister om door te zetten en de regie te nemen en om door te pakken op het vlak van een concrete aanpak van de verkeersveiligheid.

Ik dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Von Martels.

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

Dank u wel, voorzitter. De elleboogstoot van de SGP heb ik overleefd, dus dan zal de rest hopelijk ook wel goedkomen.

De **voorzitter**:

We houden het veilig.

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

Het is er dan toch van gekomen: er is een Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat was hard nodig, want de aantallen verkeersdoden en verkeersgewonden ontwikkelen zich in de afgelopen jaren niet gunstig. Er is een verkeerde trend en die moeten we keren. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen worden geschat op circa 14 miljard euro per jaar. Vooral het duurzaam en veilig inrichten van de weg is van groot belang. Wegen, fietspaden en trottoirs moeten geloofwaardig ingericht zijn en daarvoor moeten met name gemeenten aan de bak. Kan per gemeente in beeld gebracht worden hoe onveilig of veilig de gemeente is? Zijn bijvoorbeeld alle black spots, de plaatsen waar heel veel ongelukken gebeuren, in beeld?

Verder is het CDA een warm voorstander van vergevingsgezinde bermten; dat zal iedereen begrijpen. Ik doel dan op bermten met bijvoorbeeld greppels en lawaairibbels. Het SPV lijkt vooral uit te gaan van een betere inzet van de bestaande middelen, maar het is de vraag of dat voldoende is. Hoeveel denkt de Minister aan additionele investeringen nodig te hebben?

Gemeenten willen wel meer handhaven, maar mogen dat niet. Het huidige pakket aan bevoegdheden voor handhavers in de openbare ruimte, de boa's, om op te treden tegen lichte verkeersovertredingen is niet toereikend om aan deze verwachtingen te voldoen. Gemeenten kunnen niet optreden tegen bijvoorbeeld snelheidsovertredingen in woonbuurten en bij scholen, rijden door rood licht en fietsen zonder verlichting. Welke mogelijkheden ziet de Minister om handhaving tot prioriteit te verheffen?

Over de WGR en de brede doeluitkeringen heeft mijn collega ter rechterzijde al een opmerking gemaakt, dus die laat ik voor wat het is.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie van de heer Schonis, die ik graag het woord geef daarvoor.

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Von Martels, u had het er net over dat de boa's, de gemeentelijke opsporingsambtenaren, wellicht wat meer bevoegdheden zouden moeten krijgen. Ik heb begrepen dat er binnenkort een rondetafelgesprek wordt georganiseerd vanuit de commissie voor JenV. Daarin wordt een bredere visie gevraagd op de hele keten naast de politie, want voordat je het weet, zit je toch met een soort schaduwpolitiemacht. U benoemde hier net heel snel dat die boa's ook verkeersovertredingen moeten gaan controleren, maar bent u er dan niet bang voor dat er toch dingen door elkaar gaan lopen, dat bevoegdheden onduidelijk worden, dat er daardoor misschien dingen blijven liggen en dat het daardoor per saldo onveiliger wordt?

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

Ik ben in ieder geval heel blij dat er binnenkort over gesproken gaat worden. Dat geeft alleen maar aan wat de urgentie hiervan is. Ik heb genoemd dat boa's misschien meer verantwoordelijkheid zouden kunnen krijgen, maar dat wil niet zeggen dat zij de enigen kunnen en mogen zijn die daar aandacht voor moeten vragen. Dat moet veel breder getrokken worden. Het gaat mij meer om de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat

gemeenten meer in staat zijn om te handhaven en hun verantwoordelijkheid te pakken als er overtredingen worden begaan.

**De voorzitter:**

Helder. Is dat voldoende? Ja. Ik stel voor om de interrupties in tweeën te doen. Er staat nu één streepje en er mogen er twee keer twee komen. We werken ook met halfjes, maar dat heb ik de vorige keer allemaal al geleerd. Ik stel voor dat we dus twee interrupties in twee keer doen. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

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

Ik wil even doorgaan op het punt van de handhaving, dat collega Von Martels net inbracht. We hebben in Nederland gewoon wetgeving en die moeten we handhaven. Is de heer Von Martels het met mij eens dat hij het niet over de schutting moet gooien maar dat hij moet zorgen voor voldoende mankracht bij de politie?

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

Het maakt me echt niet uit op welke wijze het gebeurt, maar het gebeurt in ieder geval onvoldoende. Dat heeft niet alleen te maken met mankracht, maar ook met slimme oplossingen en slimme technologie. Het gaat erom dat erover wordt nagedacht, dat er vaker wordt gehandhaafd en dat er opgetreden kan worden. Het maakt mij niet uit hoe.

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

Ik wil hier toch even op terugkomen. Het maakt de PVV wel degelijk uit hoe je dat gaat invullen. Dat doe je met het verhogen van het aantal staandehoudingen, met mankracht dus, in plaats van wat dit kabinet altijd doet, namelijk flitsapparaten langs de snelweg zetten waar dat juist niet nodig is. Dan spek je alleen maar de staatskas. Is dat de innovatieve oplossing van de heer Von Martels? Wil hij nog meer flitsapparaten langs de weg zetten of is hij bereid om mankracht in te zetten en de staandehoudingen weer op orde te brengen, zodat de pakkans veel hoger wordt?

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

Iets wat er al is uitbreiden, zie ik niet als innovatief, dus het voorbeeld van de flitspalen, dat u net noemde, geldt niet. Het gaat er mij om dat er aandacht voor is en daarom vraag ik er tijdens mijn inbreng ook heel veel aandacht voor. Het gebeurt onvoldoende. Er moet meer gehandhaafd worden, maar over de vraag op welke wijze dat moet gebeuren, wordt blijkbaar op heel korte termijn gesproken. Laten we in ieder geval blij zijn dat die intentie er is, net als het besef dat het nodig is.

**De voorzitter:**

U kunt uw betoog vervolgen.

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

Dan kom ik bij het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid. Wij lezen een serie maatregelen in het LAP. Het CDA vindt dat het een behoorlijk complete lijst is, maar we missen de voorrangsregeling voor fietsers op rotondes. Welke afslag wil de Minister eigenlijk nemen? Wij willen één regeling voor heel Nederland: haal fietsers uit de voorrang. Het is allang bekend dat dat heel veel slachtoffers bespaart. Nu is er onduidelijkheid in gemeenten.

De campagne voor fietsverlichting spreekt ons aan, maar het mag wat ons betreft concreter en verplichtender. Verbied die slappe ledlampjes en schrijf weer degelijke lampen voor, het liefst met een keurmerk. Of verplicht het dragen van opvallende kleding. Laat die gele hesjes maar komen, zou ik zeggen.

Onze kritiek op het LAP is dat het nogal eens te vrijblijvend wordt ingevuld. Gewoon gedurfd maatregelen treffen is toch niet te veel gevraagd? De rotondes en de fietsverlichting zijn hier twee voorbeelden van, maar ook met het dragen van beschermende kleding door motorrijders mag weleens stevig worden doorgepakt. Een verplichting zou op z'n plaats zijn.

**De voorzitter:**

Ik zie een interruptie van de heer Dijkstra over het vorige voorbeeld of misschien het voorbeeld daarvoor.

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

De heer Von Martels had het over fietsverlichting. Dat is razend belangrijk, zeker nu, als het donker wordt. Maar ik vraag me wel af in welke eeuw de heer Von Martels leeft, want kijk wat mensen nu hebben en kunnen kopen. Voor een paar euro kun je jezelf goed verlichten met een ledlampje op het stuur. Dan ben je flexibel. Dat kun je ook meenemen als je bijvoorbeeld gaat hardlopen. We gaan toch niet terug naar de ouderwetse dynamo op de band? Er zijn zo veel mogelijkheden en zo veel mooie innovaties. Die gaan we toch niet remmen?

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

In welke eeuw? De verlichte eeuw waarschijnlijk. Het is in ieder geval belangrijk dat fietsers worden gezien. Ik hoop dat u het met mij eens bent dat fietsers vaak niet goed verlicht zijn en niet goed zichtbaar zijn voor automobilisten. Iedereen kiest zelf maar op welke wijze hij zich over straat beweegt. Daar zou een keurmerk voor moeten zijn. Betere verlichting bespaart slachtoffers. Dat is heel belangrijk.

**De voorzitter:**

Ik zie dat dat voldoende is, dus u kunt uw betoog vervolgen.

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

Ik heb nog maar tien seconden nodig. Ik wilde nog één voorbeeld noemen. We moeten eigenlijk terug naar de RONA (Richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen). Die schrijven een wegbreedte van 3,10 m voor, terwijl die tegenwoordig vaak 2,75 m is. Je kunt zeggen: Nederland op zijn smalst. Daarbij is de kans op ongelukken veel groter. Tot zover, voorzitter.

**De voorzitter:**

Keurig binnen de tijd. Dat is een neutrale opmerking. Ik constateer dat gewoon. Dat is mooi. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

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

Dank u wel, voorzitter. Iedere dag komen een paar mensen niet veilig thuis. Ze komen te overlijden of raken gewond in het verkeer. Dat is vreselijk. De VVD wil dat voorkomen. Iedereen wil dat voorkomen. Ik beseef ook dat het niet alleen in infrastructuur zit maar ook in preventie, gedrag en handhaving. Kortom, een compleet pakket is nodig. Ik denk dat we in Nederland de beste wegen ter wereld hebben. Dat hebben we zo opgebouwd. We moeten er alles aan doen om dat te behouden en het nog beter en nog veiliger te maken.

Minder slachtoffers is onze grote wens. Na decennia stagneert nu de daling van het aantal verkeersdoden. Het aantal gewonden neemt zelfs toe. Tegelijkertijd verandert het verkeer. Er komen meer en andere voertuigen op de weg. Vooral in de steden wordt het drukker. Er is ook steeds meer afleiding in het verkeer. Denk aan het gebruik van de mobiele telefoon en alle technologie. Ook blijven mensen tot op hogere leeftijd deelnemen aan het verkeer.

Deze veranderende omstandigheden vragen om nieuwe verkeersmaatregelen. Daarom is het ministerie met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gekomen, waar wij verheugd over zijn. We zijn ook blij en tevreden met de keuze om verkeersveiligheid als nationale prioriteit in het regeerakkoord neer te zetten. Het vorige SPV had de inzet om het aantal verkeersongevallen te verlagen naar minder dan 500 slachtoffers per jaar. Dat is niet gelukt. Het nieuwe loopt tot 2030 en bevat een aantal hoofdthema's en 55 voorstellen, waar ik er zo meteen een paar van uitlicht.

**De voorzitter:**

Voordat u dat doet is er een interruptie van mevrouw Van Brenk. Ik zag dat de heer Laçin ook een interruptie had.

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

Is de VVD-woordvoerder ook zo geschrokken van het feit dat een derde van alle ongevallen te maken heeft met snelheid in het verkeer? En heeft hij suggesties voor hoe we dat zouden kunnen oplossen?

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

Ik heb ook kennisgenomen van alle rapporten. Er zijn heel veel data beschikbaar van de SWOV. Het punt dat u zojuist maakte, viel ook mij heel erg op. Wat mij verder heel erg opviel, is dat 82% van alle verkeersslachtoffers op gemeentelijke en provinciale wegen valt. Ik denk dus dat iedere euro die we daar investeren, het meeste effect heeft. Ook viel mij heel erg op dat zo meteen, in 2030, meer dan de helft van het aantal dodelijke slachtoffers ouder is dan 65 jaar. Dat is dus een doelgroep die specifieke aandacht behoeft. Dat zijn de drie voornaamste conclusies die ik uit deze stukken heb gehaald.

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

Ja, dat waren ook de punten die ik daarstraks naar voren bracht. Maar mijn zorg zit in het feit dat we dus eigenlijk ook iets aan snelheid moeten doen. Een heleboel mensen houden van doorrijden; ik ben daar zelf ook één van, eerlijk gezegd. Maar misschien zouden we dat punt ook eens moeten heroverwegen. Is dat bespreekbaar voor de VVD?

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

Verkeersveiligheid is een nationale prioriteit. We hechten daar veel aan. Dan moet je heel goed kijken wat de feiten zijn. Waar vallen de meeste slachtoffers en waar kun je het meeste baat hebben – het klinkt wat raar – bij de maatregelen die je neemt? Wat ik het mooie vind van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid is dat het echt een heel breed palet is van allerlei maatregelen. Snelheid is er daar eentje van, maar zo zijn er nog acht genoemd, waaronder veilige infrastructuur, kwetsbare deelnemers, innovatie, rijden onder invloed, onervaren deelnemers in het verkeer, afleiding en verkeersovertreders. Het is dus echt een breed palet, en ik denk dat je naar alle maatregelen moet kijken. Tegelijkertijd wil ik wel benadrukken – ik begrijp een beetje waar u heen wilt – dat we geen risicoloze samenleving hebben. We kunnen niet tegen mensen zeggen «u mag niet meer naar buiten, u mag niet mobiel zijn want dat is beter voor u». Mobiliteit is ook vrijheid, en daar hechten we zeer aan.

**De voorzitter:**

Ik zag de heer Laçin voor een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij is de vraag van mevrouw Van Brenk of de heer Dijkstra bereid is om naar 130 km/u, naar 120 km/u, of naar 100 km/u te gaan. Maar goed, dat is niet mijn vraag; het was volgens mij de onderliggende vraag.



Ik wil de volgende vraag stellen aan de heer Dijkstra. Hij benoemde in zijn bijdrage dat de verkeersveiligheid een nationale prioriteit is. Daar is de SP heel blij mee. Alleen zien we daar in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid € 0 tegenover staan. De heer Dijkstra heeft zelf een amendement ingediend voor 10 miljoen. Dat hebben wij gesteund. Het is een goed begin. Alleen kregen we vorige week, volgens mij tijdens de technische briefing, te horen van de SWOV dat er 15 miljard nodig is tot 2050, dus in zo'n 30 jaar. Kan de heer Dijkstra daarmee leven? Is hij het daarmee eens? Is hij ook bereid om de Minister aan te sporen om zo snel mogelijk dat bedrag vrij te maken, zodat we concrete maatregelen kunnen nemen?

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

Ik heb die technische briefing teruggekeken en daar recent op gereageerd. Ik ben benieuwd hoe de berekening van 15 miljard door de SWOV tot stand is gekomen, want ze staat natuurlijk wel redelijk tussen accolades. Maar goed, daar moet je goed naar kijken. En het betreft inderdaad een periode tot 2050. Als je dat omslaat per jaar, gaat het om 0,5 miljard per jaar. Nu investeren we als Rijk, provincies en gemeenten ook al een behoorlijk bedrag in verkeersveiligheid; wij betalen bijvoorbeeld 3 miljard aan onderhoud en wegen, en provincies doen ook een hoop. Ik denk dat je het meteen mee moet nemen met je inrichting. Het is niet zo dat er extra geld nodig is, het is zo dat je bij de inrichting, aanpak en renovatie van je wegen direct die hogere mate van verkeersveiligheid moet incorporeren in je uitvoering. Daar gaat het om. Je moet dus af van oude hekjes, paaltjes en andere dingen waar mensen tegenaan kunnen rijden en fietsen, maar je moet dat slimmer doen. We hebben gezien dat er soms barricades werden opgeworpen ergens in het noorden van het land die motorrijders die ertegenaan zouden rijden, zouden vierendelen. Dat soort dingen moeten we dus niet meer hebben.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een vervolgvraag. Ik geef de heer Laçin het woord.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben het deels met de heer Dijkstra eens. Het bedrag dat we nu reserveren, dat dit kabinet reserveert, de heer Dijkstra noemde het al, is vooral voor beleid dat al staat. De SWOV zei vorige week dat bij ongewijzigd, bestaand beleid het aantal verkeersdoden tot 2030 niet afneemt, maar tussen de 480 en 570 blijft, en dat het aantal ernstig gewonden zelfs zal toenemen tot over de 30.000. Dus met het bedrag dat nu wordt geïnvesteerd in het bestaande beleid, komen we er niet. Natuurlijk moeten we deels dingen meenemen en dingen slimmer doen als dat kan. Maar volgens mij is er echt een substantieel bedrag extra nodig om tot die nul verkeersdoden in 2050 te komen. De vraag aan de heer Dijkstra is nogmaals: is de VVD bereid om dat bedrag zo snel mogelijk vrij te maken, zodat we aan de slag kunnen en dit voorlopig geen papieren tijger blijft?

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

Ik ben altijd voor extra geld voor infrastructuur. Dat is ook het pleidooi waar ik in de volgende alinea mee kom. De nul, de zero slachtoffers – of wat is het, zero emissie en zero victims zo meteen? – is natuurlijk een ambitie. Als we realistisch zijn, weten we ook wel dat dat vrijwel onhaalbaar is. Dan moet iedereen thuisblijven, maar dat is nog gevaarlijker misschien. Het is dus een ambitie. We moeten de gelden die er zijn, zo goed mogelijk inzetten en meteen rekening houden met de verkeersveiligheid. Die 10 miljoen waar u aan refereert en waar we Kamerbreed blij mee zijn – dat is ook door andere partijen ondertekend – moeten we echt serieus nemen. Dat is er met name op gericht om kennis met elkaar te delen. We hebben veel kennis in huis. Grotere gemeentes hebben kennis

in huis, maar in kleine gemeentes, zoals mijn eigen gemeente, hebben ze misschien een halve ambtenaar hierop zitten. Die kent niet alle nieuwe technologieën of dingen die er spelen. Dus het is wel handig als die mensen ook op de hoogte zijn. Op die manier moeten we met elkaar, met al die partners, werken aan de ambitie van uiteindelijk zo min mogelijk slachtoffers.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

De VVD wil dat mensen mobiel zijn. Dat is de vrijheid om je te verplaatsen om welke reden dan ook, of je nu naar de winkel gaat, naar je werk, naar school of noem maar op. We hoeven mensen daar ook niet in te belemmeren, te pesten of te betuttelen. Als het gaat om veiligheid roep ik de Minister op om met alle partners – dat zijn er iets van 40 – tot daadwerkelijke maatregelen voor de verkeersveiligheid te komen. Ik wil specifiek dat gemeentes en provincies meer werk gaan maken van het investeren in een moderne en veilige infrastructuur. Wat kan en gaat de Minister daar als een soort voorvrouw voor verkeersveiligheid voor doen? Deze investeringen, juist die in de infrastructuur, dreigen om allerlei redenen ondergesneeuwd te raken in gemeentes. Er werd net al aan gerefereerd dat er ook andere kostenposten in de gemeente zijn. Samenwerking is nodig, want 82% van alle ongevallen is op gemeentelijke en provinciale wegen. In de provinciale akkoorden na de verkiezingen is er bij uitstek de kans – zeker omdat ze gaan over de N-wegen – om daar nieuwe aandacht voor vrij te maken.

De grote groep kwetsbare deelnemers zit met name op de fiets en de e-fiets en is op leeftijd. Dadelijk is meer dan de helft van de dodelijke slachtoffers 65-plus. De fiets biedt veel gemak, maar dat schuurt een beetje met de verkeersveiligheid als ik de cijfers bekijk. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Want we gaan fietsers zo meteen toch niet voorzien van een verplichte helm of een airbag? Dat zijn keuzes die mensen prima zelf kunnen maken.

Een ander probleem dat we signaleren, is dat met name jongeren en ook ouderen de verkeersregels van nu vaak onvoldoende kennen. Dat is zorgelijk. Ik wil de Minister vragen wat we daaraan kunnen doen. Hoe kun je op een eenvoudige manier mensen meer bewust maken van de huidige en soms veranderende verkeersregels?

De VVD is ook groot voorstander van technologische ontwikkelingen. Welke innovaties kunnen we eigenlijk verwachten? Voor de VVD is ook van belang dat verkeersovertreders hard worden aangepakt. 100% ongevallen uitsluiten kun je natuurlijk niet, want een risicoloze samenleving bestaat niet. Maar je kunt wel gericht handhaven en mensen stimuleren om het beste te doen. De strafmaat voor rijden onder invloed van drugs en alcohol wordt verhoogd. Er komt een verscherping van de aansprakelijkheid bij ernstige verkeersdelicten. Wanneer krijgen we een progressief boetestelsel? Wanneer gaan we dat met elkaar behandelen? Dan kom je bijvoorbeeld niet meer weg met een taakstraf. Dat was ook de wens die we hadden voor mensen die een ernstig ongeluk hebben veroorzaakt. Deze punten uit het regeerakkoord zijn dus meegenomen. Die moeten voortvarend ter hand worden genomen.

Dan nog wat losse vragen, voorzitter. Hoe gaan de 10 miljoen die we eerder ongeveer Kamerbreed reserveerden, nader besteed worden? Wanneer horen we iets van de aanpak van afleiding in het verkeer, waarbij telefoongebruik op de fiets aangepakt wordt? Hoe gaat de handhaving plaatsvinden? Is daar meer over bekend? Zijn er databases – wij zouden graag een landelijke database zien – waardoor je de gegevens kunt koppelen om in te zien waar de risico's zitten?

De **voorzitter**:  
En tot slot.

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

En dan heb ik een aantal punten die ik wil meegeven uit het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid. De laatste zijn de kritische, namelijk de punten 17, 19, 22 en 23. Het is niet de bedoeling om allerlei platforms in stand te houden. Ik vind dat heel veel zaken uit de actieplan echt smartere en concretere moeten. Dan gaat het ook over de rol van iedereen daarin. Hoe krijg je zo meteen nou eigenlijk resultaat voor euro's? Mijn grote wens is dat we dit uitwerken naar iets waar we handen en voeten aan geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zag ergens in het slot dat de heer Von Martels in ieder geval nog een interruptie had. Daarvoor geef ik hem graag het woord.

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

Enerzijds wil ik nog even melden dat mijn inbreng ook namens de ChristenUnie was. Dat is goed om op te merken.

Anderzijds wil ik inhaken op het verhaal van de heer Dijkstra. Ik wil nog graag even van hem horen hoe we nou gaan proberen om het aantal fietslachtoffers terug te dringen. Is dat nou alleen door de fietsers erop te wijzen dat de verkeersregels goed gehanteerd moeten worden, dat ze daar ergens educatie over krijgen en dat er extra gehandhaafd wordt? Zijn dat nou de enige twee maatregelen die we kunnen invoeren om ervoor te zorgen dat er in de toekomst minder verkeerslachtoffers te betreuren vallen onder de fietsers?

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

In dat actieprogramma met die 55 punten zijn er een aantal met betrekking tot de fiets die ik goed vind, zoals het evalueren van de fietsverlichting om te kijken hoe dat nou moderner en beter kan. Maar er zijn er ook een aantal waarvan ik denk: daar moet je niet aan beginnen. Neem bijvoorbeeld het punt over die helm. We hadden het laatst over de snorfiets. Goed, dat is dan besloten; we moeten zien hoe dat uitpakt. Maar ik zou fietsers echt niet verplicht een helm willen laten opzetten. Die keuze moeten ze echt zelf hebben. Ik rij zelf ook met een helm op de racefiets. Dat is heel verstandig; dat doet bijna iedereen. Maar ik zou dat toch niet willen verplichten voor iedereen van 65-plus en ouder, want dan belemmer je weer zo'n ding. Zo zijn er ook andere voorstellen als het gaat om de fiets. Het zit 'm een stukje in gedrag en voorlichting, en wellicht in mensen daarbij helpen. Maar pas op dat we niet doorslaan. Ik zie bijvoorbeeld zo'n programma als Doortrappen, agendapunt 17, dat gericht is op langer doorfietsen. Dat wordt ondersteund door het ministerie, door een programmabureau, en voor de rest zie ik er eigenlijk niks van. Van dat soort dingen denk ik: moeten we dit nou wel doen? Gaan we daar zo meteen een paar miljoen euro tegenaan smijten, en wat hebben we dan? Of kiezen we voor dingen die veel concreter en smartere zijn? Mijn voorkeur gaat altijd uit naar het laatste.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels heeft toch een vervolgvraag.

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

Ik had het ook nog even over het onderwerp fietsers op rotondes. Hoe denkt u daarover? Ik heb gezegd dat fietsers uit de voorrang moeten worden gehaald. Ze hebben op sommige rotondes voorrang, maar op een heleboel ook niet. Als je kijkt naar het aantal ongelukken, is het statistisch gewoon bewezen dat daar ongelijkheid in bestaat. Gemeenten hanteren

dat op verschillende wijze. Wat vindt u van het plan om het in de toekomst een uniforme regel te maken in Nederland dat fietsers geen voorrang meer hebben op rotondes?

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

Je ziet daarin inderdaad weleens verschil. Volgens mij zijn daar ook richtlijnen voor. Ik kan me niet voorstellen dat dat niet het geval is. Het is weleens verwarrend, maar ik weet niet precies wat de consequenties zijn. Soms heeft het ook wel een logische reden, neem ik aan. Ik vind ook dat de fietser zelf wel uit zijn doppen moet kijken. Je kunt wel voorrang hebben, maar de vraag is of je die moet nemen. Dat is ook wel een dingetje. Je kunt niet alles met regeltjes dichttimmeren. Soms heeft het ook een reden. Ik ben niet in staat om te zeggen «dit is goed en we moeten het via een motie landelijk gaan regelen», want ik weet niet precies wat de consequenties zijn. Ik wacht dus ook even het antwoord van de Minister daarop af. Volgens mij zijn er richtlijnen voor.

De **voorzitter**:

Oké.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Dijkstra vraagt aandacht voor een onderwerp dat ons ook heel erg aangaat, namelijk de handhaving. Wat betreft handhaving hebben we allerlei mogelijkheden. Er was net een interruptiedebatje tussen de heer Van Aalst en de heer Von Martels over flitspalen en nieuwe technieken. Dat moeten we allemaal doen. Dan blijft wel staan dat een notoire overtreder zijn gedrag niet gaat aanpassen door een MONO-campagne of een tv-spotje. Die moet echt het gevoel hebben dat hij gepakt kan worden. Dat noemen we de subjectieve pakkans. Daar hebben we meer zichtbaarheid van de politie voor nodig. Dat is in ieder geval onze overtuiging. Ik wil aan de heer Dijkstra vragen of hij het daarmee eens is, en zo ja, of hij ook bereid is om samen met mij, samen met de SP, te pleiten voor meer capaciteit bij de politie, zodat dit een prioriteit kan worden en de politie, die al veel te veel te doen heeft en bijna geen prioriteiten meer kan stellen, dit ook kan gaan oppakken.

De **voorzitter**:

De vraag is helder.

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

Volgens mij is er recent, voor de kerst, een motie aangenomen waarin gevraagd werd om verkeershandhaving als prioriteit bij de politie onder te brengen. Dat zit eigenlijk meer op het terrein van de heer Grapperhaus, denk ik, aangezien het gaat over capaciteit. Overigens komen er 1.111 agenten bij; dat kon ik mooi onthouden. Wat betreft uw vraag wat je met die notoire gasten moet: die moet je dus gewoon niet meer achter het stuur hebben. Hoe? Kijk bijvoorbeeld naar maatregel 47: door het opleggen van vrijheidsbeperkende maatregelen aan hardnekkige overtreders. Mensen die willens en wetens continu de verkeersregels overtreden – dat is een kleine groep die verantwoordelijk is voor heel veel ellende en drama – wil je gewoon niet meer achter het stuur. Er is dus ook een pilot ten aanzien van veelplegers. Het gaat ook om alcohol en drugs in het verkeer. Die combinatie kan gewoon niet. Als je kijkt naar de maatregelen in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid, zie je dat juist op het gebied van handhaving en sanctionering behoorlijk wat dingen in de pijplijn zitten waar ik enthousiast van word en waarvan ik vooral hoop dat ze gaan werken, omdat dat Nederland veiliger maakt.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft een vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Jazeker. Om iemand als notoire overtreder te kunnen betitelen moet je hem dus wel kunnen pakken. Daar begint het mee. Anders gaat dat nooit gebeuren. Daarom blijft mijn vraag staan of we samen kunnen pleiten voor meer capaciteit, omdat dat aantal van die 1.100 agenten die de heer Dijkstra noemt, en die Minister Grapperhaus van JenV ook al vaker heeft genoemd, niet klopt. Daar zitten namelijk aspiranten, agenten in opleiding, bij.

De **voorzitter**:

De vraag is helder, denk ik.

De heer **Laçin** (SP):

Ik maak het toch even af, voorzitter. Dat kunnen we nu dus wel stellen; dat klopt niet. De vraag is dus wel toekomstgericht: als wij een succes van dit plan willen maken, moeten we er meer handen en voeten aan geven, moeten we meer agenten hebben, moeten we meer zichtbaarheid hebben. Kunnen we daar samen voor gaan zorgen?

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

Ik steun de oproep. Het is een totaalpakket van preventie, gedrag, infrastructuur et cetera. Maar het gaat ook om pakkans en handhaving. Daar doelt u op. Wat ik ook lees is dat er actiever gehandhaafd gaat worden, zichtbaarder gehandhaafd gaat worden. Want ik weet wel, is het volgende. Ik heb een keer gezegd: als je ooit staande bent gehouden door, zoals ik hem noemde «Piet Politie», bijvoorbeeld omdat je te hard reed op de snelweg of omdat je verkeerde dingen deed, dan vergeet je dat je leven niet. Ik weet het nog van 25 jaar terug. Maar die flitsboete die je thuisgestuurd krijgt van € 46 voor 3 km/u te hard op het moment dat je Den Haag uitrijdt, maakt geen indruk. Het gaat dus inderdaad om die handhaving door de politie, de zichtbaarheid van de politie op straat, maar ook over boa's, die daar een rol in kunnen vervullen. We hadden het er net over in het interruptiedebatje; ik hoop nog op een vraag van de heer Schonis daarover. Boa's zijn de ogen en oren op straat, ze kunnen mensen op verkeerd gedrag aanspreken, maar we moeten er absoluut ook voor zorgen dat de sanctionering en de pakkans op orde is.

De **voorzitter**:

Dank. Ik zag een interruptie van de heer Van Aalst.

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

Zeker. Ik wil nog even doorgaan op de pakkans. Ik hoor heel interessante dingen van de VVD: die flipperkast langs de snelweg maakt helemaal geen indruk op mensen. Ik hoor dus heel graag hoe hij daar dan mee omgaat. Gaan we die dingen gewoon omzagen? Als we toch bezig zijn met die windmolens, laten we dan gelijk met die flitspalen beginnen. Volgens mij moet de pakkans omhoog. Ik hoor de heer Dijkstra wel zeggen, net als het CDA, dat dat met boa's kan, maar is de VVD bereid om de pakkans te verhogen door capaciteit vrij te maken? Het is allemaal wel leuk en aardig dat er wordt gezegd: we gaan er wat aan doen, het heeft prioriteit. Maar als dit kabinet verkeersveiligheid echt als prioriteit ziet én de handhaving op orde wil hebben, dan moet de pakkans dus omhoog en daarvoor zullen we toch echt wat extra's moeten gaan doen. Is de VVD bereid om daaraan tegemoet te komen?

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

Dat zit een beetje op het terrein van de collega's van Justitie en Veiligheid. Maar volgens mij is er een motie aangenomen, waarin verkeershandhaving echt als een prioriteit van het OM en de politie gesteld wordt. Vervolgens moet je kijken hoe dat uitwerkt en wat de Minister van Justitie

en Veiligheid daarmee gaat doen. Maar in Nederland is het gelukkig nog wel zo dat als wij met elkaar iets vinden – dan gaat er wat tijd overheen en wordt ernaar gekeken – het uiteindelijk gewoon wordt uitgevoerd. Ik denk dat dat de bedoeling is. Als wij alles veilig maken, maar niet handhaven, dan heeft het ook geen zin. Ik vind dat wij de echt asociale mensen in het verkeer eruit moeten filteren. Je moet het rijbewijs ontnemen en je moet hun auto in beslag nemen. Stop het geld dat die auto opbrengt in het Fonds Slachtofferhulp. Als die scooter drie keer is opgevoerd, gooi hem in de shredder. Dat zijn voorstellen heb ik eerder gedaan. Ik hoop dat een aantal van die voorstellen op een gegeven moment ook uitgevoerd worden.

**De voorzitter:**

Ik geloof dat de heer Van Aalst nog een keer wil reageren op de kern van het antwoord.

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

Ja, want ik hoor de VVD continu over die maatregelen, maar daarover zij we het eens. Juist de PVV wil keihard straffen. Alleen, je kunt pas straffen als je die pakkans omhoog krijgt. Daar hoor ik de VVD geen oplossing voor geven. Meneer Dijkstra gaf net al aan dat het heel bijzonder is als je aangehouden wordt door een politieagent. Ja, dat maakt indruk. Ik heb ervaren dat als een boa je aanhoudt, dat over het algemeen veel minder indruk maakt. Volgens mij zit daar dus ook niet de oplossing. Dus nogmaals, wat gaat de VVD nu doen? Gaan zij de capaciteit bij de politie om de pakkans te verhogen, nu wel of niet vergroten?

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

Bijna. Die motie is aangenomen, dus er ligt nu uitwerking voor. Het OM gaat volgens mij werken aan verhoging van de verkeersveiligheid door surveillance, door mensen aan te houden en staande te houden. Dat maakt indruk. Met name in de grote steden, waar je die buitengewone opsporingsambtenaren hebt, moeten we het volgende doen. Waarom kan iemand die nu controleert of de vuilnis verkeerd is neergezet, een persoon niet bij de lurven pakken en zeggen: hé, je rijdt met je fiets of scooter op de stoep en dat kan niet? Dat soort dingen moet je kunnen uitbreiden. Dat zijn ook de ogen en de oren, met name in de stad. Waarom niet? We hebben ook voorstellen gedaan om die boa's meer bevoegdheden te geven. Ik ben daarvoor, maar dat moet natuurlijk wel goed gereguleerd zijn.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Gijs van Dijk.

**De heer Gijs van Dijk (PvdA):**

Dank u wel, voorzitter. Over notoire overtreders gesproken: ik zag net dat rapper Boef anderhalf jaar niet meer in de auto mag zitten nadat hij overigens niet was gepakt maar het zelf op internet had gezet dat hij 300 km/u reed. Ik denk dat zo'n signaal wel van belang is, omdat rapper Boef juist een voorbeeldfunctie heeft voor heel veel jongeren, die daarmee zien dat dit soort gedrag gewoon niet kan. Ik denk overigens niet dat iedere notoire overtreder het zelf op internet zal zetten, dus we zullen ook wat handhaving nodig hebben.

Voorzitter. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp. Wij ondersteunen de ambitie van de Minister om uiteindelijk naar nul verkeersslachtoffers te streven. We zien ook dat ze op zich een goed plan heeft neergelegd, maar het is, zoals collega's al gesteld hebben, niet concreet genoeg. Welke stappen gaat de Minister de komende jaren zetten waar de Kamer op kan toezien en waar de Kamer haar op kan bijsturen, zodat we ook echt toegaan naar minder verkeersslachtoffers en we van deze

nieuwe plannen ook echt resultaat gaan zien? Want ik denk dat dat hard nodig is.

Ik miste nog twee onderdelen in het plan. Het eerste betreft de onderwijskant. Veel jonge mensen kunnen nog veel extra meer leren dan alleen het verkeersexamen op de basisschool. Ook ouderen, die misschien wat minder handig worden vanwege fysiek ongemak, kunnen misschien wat meer bij de hand worden genomen om te leren hoe ze zich kunnen handhaven in dat moderne, snellere verkeer. Het tweede deel betreft de helmplicht. Wij willen die niet uitbreiden, maar ik zou wel willen kijken naar de kwaliteit van de helmen. Ik begrijp dat er geen certificering is en dat er veel helmen in omloop zijn voor scooters, racefietsen of gewone fietsen, waarvan de kwaliteit helemaal niet goed is. Als je valt, kun je je alsnog verwonden. Is de Minister dus bereid daarnaar te kijken, om de kwaliteit van helmen te verbeteren? Dat is heel praktisch, maar wellicht helpt het.

In het kader van verkeersveiligheid zou ik me ook willen richten op de taximarkt. Er is een redelijke vechtmarkt aan het ontstaan, met name in de grote steden, door de opkomst van Uber. We zien dat daardoor ook de veiligheid van de taxichauffeurs zelf, van de reizigers, van de deelnemers in het verkeer, wordt vergroot. Helaas hebben we een aantal dodelijke ongelukken gezien. We kennen Amerikaans onderzoek dat laat zien dat door de komst van dit soort bedrijven, die toch redelijk als cowboys hier de markt opkomen, de veiligheid in het verkeer verkleind wordt. Is de Minister bereid te bekijken wat de komst van Uber in de grote steden heeft gedaan met de verkeersveiligheid? Zien we patronen als het gaat om Uber-taxi's? We zien dat ze veel rondjes blijven rijden om maar ritjes op te kunnen pakken. Dat betekent dus dat de verkeersdeelname steeds verder groeit door die taxi's, dat er steeds meer taxi's bij komen en dat het daardoor steeds minder veilig wordt. Kan de Minister daar wat meer duidelijkheid en inzicht in geven? Is de Minister het ook met ons eens dat dat voortdurend rondrijden in die steden leidt tot gevaarlijke situaties? Is de Minister ook bereid om hier met Uber verder over te spreken? Ik zei al dat het een vechtmarkt is. Daardoor zien we dat veel Uber-chauffeurs te weinig verdienen, dus heel veel uren moeten rijden. Dat is gevaarlijk. Daardoor worden de rust- en rijtijden niet gehanteerd. Dat leidt ook weer tot gevaarlijke situaties. Wat vindt de Minister daarvan? De Minister heeft zelf ook een MONO-campagne gestart om ervoor te zorgen dat je niet appt achter het stuur. Uber werkt met een telefoonapp. Die taxichauffeurs zitten dus voortdurend met een telefoon in de hand al rijdend te kijken waar ze het volgende ritje kunnen oppakken. Wat vindt de Minister daarvan? En wat zou ze eraan kunnen doen? Is dat geen perverse prikkel? Oftewel, wat kunnen we doen aan die taximarkt? Enerzijds kunnen we er minder een vechtmarkt van maken. Ik realiseer me dat dat gedeeltelijk bij Sociale Zaken ligt, maar vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen ben ik heel benieuwd hoe de Minister daarnaar kijkt.

Tot slot de leeftijdsgrenzen. Uber heeft zelf aangekondigd naar een verplichte leeftijdsgrens van 21 jaar te gaan. Wij zouden er zeer voor zijn om dat 23 jaar te laten zijn. Amsterdamse taxichauffeurs van de TTO zeggen: u moet ten minste twee jaar rijervaring hebben. Dat soort eisen zijn nodig om de rijkwaliteiten van chauffeurs te verbeteren. Ik ben heel benieuwd hoe de Minister hierin zit.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

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

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

Dank u wel, voorzitter. Nul verkeersslachtoffers, wie is daar niet voor? Het is een ambitie waar niemand kritiek op kan hebben, ook de PVV niet. De

manier waarop de realisatie van deze ambitie in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt vormgegeven laat echter wel ruimte voor kritiek. Het feit dat er in het plan geen financiële onderbouwing is meegenomen, maakt van het hele plan één groot luchtkasteel. Want hoe weten we welke maatregelen we kunnen gaan uitvoeren als we nog niet eens weten wat het ons gaat kosten en welk budget we daarvoor kunnen inzetten? Dat de Minister heeft aangegeven dit jaar pas met een financiële onderbouwing te komen, is rijkelijk laat, aangezien we nu het debat voeren.

Voorzitter. Zo valt het de PVV ook op dat het plan veel voorstellen van algemene aard bevat – dit punt kwam al vaker voorbij – zonder tot een concrete aanpak te komen. Herinrichting van gevaarlijke punten op de weg is goed, maar waar, wanneer en met welk budget? En waarom wordt een wél concreet voorstel van de PVV om de veiligheid op bijvoorbeeld de N36 te vergroten door een middengeleider, heel effectief en heel concreet, niet opgepakt?

Voorzitter. Als het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wél met een concrete maatregel komt, doet die onze wenkbrauwen fronsen. Want om de snelheidslimiet te handhaven, flirt dit plan met de gedachte van een terugduwend gaspedaal en een statische snelheidsbegrenzer. De overheid die voor u bepaalt of u uw eigen gaspedaal mag indrukken: het zijn betuttelende regels die de vrijheid beperken en waar de PVV faliekant op tegen is.

Voorzitter. Dan stelt het plan vervolgens vast dat auditieve afleiding een belangrijk risico is voor de verkeersveiligheid. Is de Minister van plan om naast het terugduwende gaspedaal binnenkort ook te komen met een terugduwende volumeknop op alle autoradio's? Ik hoor het graag van de Minister.

Voorzitter. Dan stelt het plan, werk te maken van oplossingsgerichte verkeersovertredingen. Hoe denkt de Minister diehard verkeershufters met weginrichting, voertuigtechnologie of campagnes op andere gedachten te brengen? De PVV kiest hier voor een daadkrachtige aanpak. Verkeershufters moet je staande houden en keihard aanpakken. Daarom wil de PVV maximaal inzetten op meer inzet van daadwerkelijke controle en handhaving. Hiermee kan je gericht acties houden. In de ogen van de PVV zal dit een betere manier zijn dan het vol zetten van onze wegen met flitspalen. Deze spekken voornamelijk de staatskas van de overheid.

Voorzitter. De PVV vindt het belangrijk dat er op korte termijn een koppeling plaatsvindt tussen lokaal, regionaal en landelijk beleid. Maar het baart ons zorgen dat de Minister stelt hiervoor regionale overlegtafels in het leven te roepen, met één keer per jaar een bestuurlijk overleg. Ook hier zien wij weer weinig concrete actie; met vergaderen komen we er niet.

Voorzitter. Concluderend. Wij hebben te maken met een Strategisch Plan Verkeersveiligheid zonder financiële onderbouwing, zonder heel veel concrete en direct toepasbare acties, en vol manieren om de gewone burger weer verder te betuttelen. Verkeersveiligheid is voor de PVV een prioriteit, maar het plan dat voorligt, is op dit moment niet meer dan een doorkijkje naar de toekomst, in plaats van een concreet actieplan. De PVV hoopt dan ook dat de Minister zo snel mogelijk met die concrete maatregelen én de financiële onderbouwing komt.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat was mooi binnen de tijd. Ik geef de heer Laçin het woord.

**De heer Laçin (SP):**

Dank u wel, voorzitter. Nul verkeersdoden in 2050: de ambitie van dit kabinet als het gaat om verkeersveiligheid is torenhoog. En die ambitie steunen wij. We zien echter dat de dalende trend in het jaarlijkse aantal doden in het verkeer niet doorzet en dat het aantal ernstig gewonden in



het verkeer toeneemt. Het doel van minder dan 500 verkeersdoden per jaar voor 2020 gaan we dan ook niet redden. Dat er veel moet gebeuren om de ambitie van dit kabinet waar te maken, is helder. Deze ambitie heeft alleen kans van slagen als ze gepaard gaat met financiële middelen, met samenwerking met lokale overheden, verschillende organisaties zoals de ANWB, de Fietzersbond, MENSenSTRAAT en vele andere, met inzet op gedragsverandering en met capaciteit op handhaving.

Voorzitter. Ik begin bij het eerste. Waar blijven de financiële middelen om al deze plannen waar te maken? Is de Minister het met ons eens dat het plan een papieren tijger blijft als we niet snel budget beschikbaar stellen en op zeer korte termijn aan de slag gaan, zonder veel tijd te verliezen met vergaderen en heel 2019 uit te trekken voor een risicoanalyse? De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid heeft ons immers geleerd dat een plan zonder budget gedoemd is te mislukken. Wanneer worden wij geïnformeerd over het beschikbare budget voor dit plan en hoe gaat dat budget ingezet worden? De SWOV noemde vorige week een bedrag van 15 miljard tot 2050. Kan de Minister zich hierin vinden?

Voorzitter. Om het aantal verkeersdoden in 2015 terug te brengen naar bijna nul hebben we een afname van 11% per jaar nodig. Daarom moeten, waar mogelijk, zo snel mogelijk concrete maatregelen op straat worden genomen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is op veel vlakken nog niet concreet genoeg; het is een visiedocument. Welke acties kunnen we nu meteen in gang zetten of doorzetten vanuit het oude plan, dat liep tot 2020? Ziet de Minister daar quick wins, die aansluiten bij de ambitie van het nieuwe plan? We moeten vooral niet stil gaan zitten, want ook de afgelopen jaren is er vaak met de regio gesproken over mogelijke maatregelen. Graag een reactie. Ik wil voorkomen dat we op de rem gaan staan omdat er nog onvoldoende budget beschikbaar is op dit moment.

Voorzitter. We hebben verschillende soorten mobiliteit en die verdienen stuk voor stuk aandacht in het plan. Daarom wil ik stilstaan bij de voetganger. Om het aantal slachtoffers in het verkeer zo goed mogelijk te registreren en bij te houden, kunnen we niet anders dan ook eenzijdige ongelukken onder voetgangers bijhouden. Ik wil de Minister vragen om dit alsnog te gaan doen, zodat we een completer beeld hebben als we toewerken naar nul verkeersdoden. Is zij hiertoe bereid en zo ja, hoe? Een ander punt van zorg zijn de nieuwe vormen van mobiliteit. Deze vallen vooralsnog in de niet-handhaafbare categorie bromfiets of worden door het ministerie als speelgoed aangemerkt en mogen niet op de openbare weg komen. Toch zien we steeds meer elektrische steps en elektrische skateboards deelnemen aan het verkeer en in de prognose van de SWOV wordt gesproken over ruim 30.000 ernstige verkeersgewonden in het verkeer en daarin zijn deze nieuwe vervoersmiddelen nog niet eens meegenomen. Deelt de Minister onze zorg op dit punt en gaat zij deze vervoersmiddelen meenemen in het nieuwe toelatingskader voor de bijzondere bromfietsen en het SPV en wat weten we eigenlijk nu al over ongevallen met deze vervoersmiddelen?

Tot slot, heel kort de handhaving. Die kan niet ontbreken in mijn bijdrage. Uit de antwoorden die we hebben gekregen op onze vragen, kan ik concluderen dat er vooral wordt gekeken naar mogelijkheden om de handhavingsdruk te verhogen binnen de huidige capaciteit. Ik heb net ook al kenbaar gemaakt dat mij dat zorgen baart. Grotere zichtbaarheid van agenten is cruciaal voor de subjectieve pakkans en dat gaan we met de inzet van dit kabinet helaas niet realiseren. De politie komt nu al handen en voeten tekort en heeft verschillende prioriteiten. Campagnes als MONO vallen in het niet als overtredders weten dat ze toch niet gepakt gaan worden. Ik roep daarom deze Minister op om samen met haar collega van JenV meer capaciteit vrij te maken voor verkeershandhaving en daarmee dit plan een serieuze kans te geven.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Het kan zijn dat zo de bel gaat, maar ik wil toch het woord geven aan de heer Schonis. Ga uw gang.

**De heer Schonis (D66):**

Dank u, voorzitter. Zoals de vorige sprekers ook al hebben gezegd, is verkeersveiligheid, los van de weginrichting, vooral ook een kwestie van gedrag. Ik heb recent meegedaan aan een onlineverkeersquiz, die was georganiseerd door de ANWB. Ik weet dat de Minister ook heeft meegedaan aan die quiz en ik ben erg benieuwd naar haar score. Ik heb er dus ook aan meegedaan en ik zal maar toegeven dat mijn score bepaald niet foutloos was. De resultaten van de quiz laten eigenlijk vooral zien dat het op peil houden van je kennis van verkeersregels erg belangrijk is en nog wel aandacht nodig heeft. Ik kom daar zo nog even op terug. Verkeersveiligheid is een werkwoord. Je moet eraan blijven werken om de doelstelling van nul verkeersdoden per jaar – het werd net ook al een paar keer gezegd – in 2050 te kunnen halen. Het instituut voor wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid, de SWOV, heeft recent, in een briefing vorige week, voorgerekend dat het tot 2050 ongeveer 15 miljard euro kost om die doelstelling te halen. Die investeringen zijn voor een heel belangrijk deel noodzakelijk voor de wegen en de infrastructuur, die niet in beheer zijn van het Rijk. Hoe gaan wegbeheerders de komende jaren voldoende geld investeren in verkeersveiligheid? Is het een idee om bijvoorbeeld in een convenant vast te leggen dat bij gepland onderhoud – de heer Dijkstra refereerde er net al aan – een bepaald minimumpercentage moet worden gereserveerd om te besteden aan maatregelen voor het verbeteren van verkeersveiligheidsmaatregelen? Je kunt dan bijvoorbeeld van tevoren afspreken dat je 6% – de SWOV kwam daar ook mee – opzijzet voor verkeersveiligheid. Dat geld investeer je dan op het moment dat het aan de orde is.

De samenstelling van het verkeer in Nederland verandert snel en ingrijpend. Op straat zien we steeds meer nieuwe elektrische voertuigen verschijnen. Nieuwe innovatieve vervoersvormen bieden kansen om het verkeer in Nederland, ook in de toekomst, vlot, schoon en veilig door te laten rijden, maar door meer verschillende voertuigen op de weg ontstaan ook meer verschillen in snelheid. En daarmee staat de verkeersveiligheid onder druk, vooral op het fietspad.

Het is natuurlijk geen geheim dat wat D66 betreft de oplossing voor het dichtslibbende stadsverkeer de fiets is. Zowel de onderliggende cijfers bij het strategisch plan als de recente cijfers van de SWOV laten zien dat juist de verkeersveiligheid op dat fietspad het meest onder druk staat. We zien dan ook eigenlijk graag dat er meer scheiding wordt aangebracht op het fietspad tussen snelle en langzame tweewielers. Ziet de Minister, net als D66, dat er in de toekomst meer ruimte vrijgemaakt moet worden voor het fietsnetwerk? Hoe Nederland er in de toekomst uit komt te zien, gaan we zien in de NOVI, de Nationale Omgevingsvisie, die op dit moment wordt opgesteld. Zet de Minister net als wij de fiets op de eerste plaats in de NOVI?

Elektrische voertuigen vragen ook om bijzondere aandacht, bijvoorbeeld de Birò. Dat is een voertuig dat overlast heeft veroorzaakt in Amsterdam. Het is een voertuig voor mindervaliden en onduidelijk is of het op de weg of op de stoep thuishoort. De politierechter heeft vorige week een uitspraak over de Birò gedaan, maar hoe gaat de Minister dat vonnis uitvoeren?

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

Een van de punten die ik niet erg concreet vond en niet goed begreep, was dat punt 5. U noemde het net terloops: de NOVI. Dat staat voor de Nationale Omgevingsvisie. U zegt: daar moet de fiets centraal in worden gesteld. Dat lees ik niet in deze maatregel. Het gaat om het centraal stellen

van de verkeersveiligheid. U maakt daar de fiets van, maar is dat wel verstandig? Weet u wat de consequenties daarvan zijn? Als we de fiets overal voorrang gaan geven of juist niet, dan wordt het een beetje ingewikkeld. Meneer Von Martels wil dat niet, maar u wilt dat wel. Ik geef eerlijk toe dat ik zelf nog niet weet of dat handig is. Die fiets is heel belangrijk en heel fijn, maar je moet af en toe ook keuzes maken. Hoe zit u daarin?

De heer **Schonis** (D66):

De NOVI gaat natuurlijk vooral over de ruimtelijke indeling van Nederland. Het gaat er met name om dat je bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden aanlegt wanneer je nieuwe woonwijken aanlegt. Natuurlijk is verkeersveiligheid niet hetzelfde als fietsveiligheid, maar u kunt wel in de stukken terugvinden dat de slachtoffers de komende jaren met name onder de fietsers zullen vallen. De SWOV heeft dat bevestigd en een aantal sprekers heeft er ook aan gerefereerd. Het is dus inderdaad extra van belang om van die verkeersveiligheid fietsveiligheid te maken. Misschien is wat u net zei daarom wel een goed idee. Dan investeer je gelijk in de grootste categorie verkeersdeelnemers en de categorie met de meeste slachtoffers. Je hebt dan het meeste rendement van je euro.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Dijkstra daar tevreden mee is. O, toch niet. Dat leidt toch tot een vervolgvraag. Ga uw gang.

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

Nee, dat ben ik niet. Maar ik dacht wel: wat moet ik nou met dit antwoord beginnen? Je kunt ook andersom redeneren, namelijk dat de fiets een beetje de veroorzaker is van de problemen. Dat zou je ook kunnen zeggen. Als daar de meeste ongevallen zijn, moet je zeggen: niemand moet meer fietsen. Maar dat wil ik ook niet doen. Ik ga u geen vraag stellen; ik neem even kennis van uw antwoord.

De **voorzitter**:

Oké, helder. Dan kunt u uw betoog vervolgen.

De heer **Schonis** (D66):

Ik kom nog even terug op die quiz en de goede kennis van de verkeersregels. Wat denkt de Minister ervan om ieder jaar een nationale verkeersquiz op televisie te organiseren? Dan staan we elk jaar even met z'n allen stil bij de verkeersregels en de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat leidt tot een interruptie van mevrouw Van Brenk. Ga uw gang.

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

De verkeersregels. Is D66 ermee bekend dat je bij Veilig Verkeer Nederland updates voor je kennis kunt halen en dat zij daar heel veel in investeren? Zou het niet beter zijn om daar een extra impuls aan te geven in plaats van één keer per jaar een landelijke quiz?

De heer **Schonis** (D66):

Die quiz is een beetje een ludiek punt om hiervoor aandacht te vragen. Maar natuurlijk, Veilig Verkeer Nederland heeft op dat gebied heel veel kennis in huis en wellicht kan de Minister daar met mijn en uw suggestie een mooi plan voor maken. Dat lijkt me prachtig.

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

Nog één aanvulling, want D66 is in een goede bui en heel genereus. Samenwerken lijkt mij fantastisch. Ik weet niet eens hoe lang geleden, maar ooit kon je op televisie een spotje zien: deze situatie doet zich voor en wat doe je dan? Het antwoord kwam dan na de reclame. Volgens mij helpt dat om mensen meer bewust te maken. We zien dat er heel veel wijzigt bij bijvoorbeeld de borden en zo'n quiz is daarom inderdaad niet onbelangrijk. Zou dit ook een item kunnen zijn, dat we regelmatig op televisie even een updatetje doen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik kan me dat reclameblokje nog wel herinneren. Volgens mij eindigde dat altijd met de zin: «Mag dat?» Ik meen in ieder geval dat het die campagne geweest is. Ik denk dat het daar in essentie op terug te leiden is, want het gaat om een goede campagne. De SWOV heeft dat vorige week in de technische briefing ook gezegd. Een campagne is goed, want mensen worden dan bewust gemaakt. Maar uiteindelijk moet je dat natuurlijk ook handhaven; die discussie hebben we net ook gehad. Maar ik denk dat een integrale campagne om verkeersregels meer onder de aandacht te brengen een prima idee zou kunnen zijn.

De **voorzitter**:

Nou, dank. Ik wou zeggen «on that positive note», maar de heer Von Martels heeft nog een interruptie.

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

Het mag toch nog, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja.

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

Ik kan natuurlijk de verleiding niet weerstaan om toch nog even een quizvraag te stellen aan de heer Schonis. In welke situatie gebeuren nou meer ongelukken? Is dat als een fietser op een rotonde voorrang heeft of als ie geen voorrang heeft? Ik ben benieuwd naar het antwoord.

De heer **Schonis** (D66):

Nou zou ik kunnen zeggen «het antwoord komt na de reclame», maar ik speel de vraag door naar de heer Dijkstra. Volgens mij heeft de SWOV vorige week gezegd dat het belangrijkste is dat je eenduidig bent. Op dit moment is dat niet overal het geval en volgens mij ontstaan daardoor de ongelukken. Maar wellicht heeft de Minister daar zo meteen nog een mooi antwoord op.

De **voorzitter**:

Het antwoord is, geloof ik, «geen van bovenstaande». Ik zie de heer Von Martels protesteren; hij heeft een vervolgvraag.

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

Dat is natuurlijk geen antwoord op mijn vraag. Ik vraag: in welke situatie? En dat er uniformiteit moet zijn, stond niet bij de antwoorden. Het is het een of het ander. U weet er geen antwoord op en dat snap ik ook wel, want die cijfers zijn niet aan iedereen beschikbaar gesteld. We hebben allerlei risicoanalyses gezien en vreemd genoeg stonden de cijfers over de rotondes er niet bij. Ik heb daarom nog even navraag gedaan en toen bleek dat als een fietser voorrang heeft op de rotonde, er meer ongelukken gebeuren. Als je de fietser uit de voorrang haalt, gebeuren er dus minder ongelukken. Ik ben het met u eens dat je het uniform moet maken, maar zorg er dan wel voor dat het op die manier gebeurt: de

fietser uit de voorrang halen op de rotondes. Ik hoop dat ik u daarmee weer wat wijsheid heb kunnen bieden, want ik hoorde dat uw score bij de ANWB-quiz wat onder de maat was. Dat is jammer, maar misschien heb ik een bijdrage kunnen leveren.

**De voorzitter:**

U vraagt naar de resultaten van de quiz?

De heer **Schonis** (D66):

Saved by the bell.

**De voorzitter:**

Ik hoorde niet echt een vraag. Dit was de bel en volgens mij moeten we dan schorsen. Ik stel voor om tot 16.20 uur te schorsen.

De vergadering wordt van 16.05 uur tot 16.33 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Dames en heren, ik wil graag het algemeen overleg vervolgen. Ik heet de leden en de Minister weer welkom. Ik wil de Minister het woord geven voor de eerste termijn, maar niet nadat ik nog even aangeef dat de heren Van Dijk en Stoffer zich hebben moeten afmelden. Ze hebben mij verzekerd dat er meegekeken wordt, dus we kunnen het gewoon afhandelen alsof zij er waren, behalve dat ze natuurlijk geen interrupties kunnen doen. Ik geef het woord aan de Minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Excuses dat we ietwat later binnenkwamen. Ik had het verkeerd begrepen. Ik dacht dat de stemming om 16.30 uur ging plaatsvinden, dus we zaten nog lekker op ons gemakje. Maar nu zijn we er toch.

Ik wil beginnen met dank uit te spreken aan alle Kamerleden die hier een inbreng hebben gedaan, want zij delen allemaal met ons de ambitie richting nul verkeersslachtoffers. Ik ben er ontzettend blij mee dat alle Kamerleden hier ook echt vol enthousiasme over zijn. Ik zal straks nog langs alle suggesties lopen die u zelf heeft gedaan om het nog een stap verder te brengen. Ik begin er natuurlijk mee dat we met elkaar dezelfde ambitie delen, niet alleen de Kamer en wij op het ministerie, maar ook natuurlijk de collega-overheden en heel veel maatschappelijke partners. Ik zal ze korthedshalve maar even de manifestpartners noemen. Het is een fijn gevoel dat je met elkaar aan dezelfde doelen aan het werken bent. Ik kreeg niet alleen applaus van u. Dat had ik ook niet verwacht. Het is natuurlijk een strategische visie. Het is nog niet het totale eind-actieplan. We hebben wel al landelijk het nodige in rij en gelid gezet. Ik ben het er direct mee eens dat dat op verschillende plekken natuurlijk nog concretere uitwerking behoeft. Waar het de gemeenten aangaat, hebben wij in de omschakeling naar het risicogestuurd werken met hen afgesproken dat we in het komend jaar echt serieus werk gaan maken van de risicoanalyses. Waar zitten nou echt de gevaarlijkste plekken? Wat moet daaraan gebeuren? Wanneer je dat beeld hebt, volgt daar natuurlijk ook uit welke financiële consequenties daaraan vastzitten, want het maakt natuurlijk nogal wat uit wat voor soort maatregelen je moet nemen. Zijn die allemaal in de infrastructurele sfeer of ligt het misschien meer op het vlak van voorlichtingscampagnes over gedrag? Ook daar zal het, denk ik, een totaalpakket zijn. Daar gaan we het komende jaar met hen aan werken. Ik ben ontzettend blij met het grote gevoel van urgentie en het commitment wat ik daar voel.

Ik weet niet wie van u zei dat de provinciale verkiezingen nog komen. Straks komen ook de college-akkoorden. Het is mij goed bevallen om een beroep op u te doen om daar in de lokale politiek aandacht voor te

vragen. Ik denk dat het mede aan uw inzet te wijten is dat er in diverse collegeprogramma's in gemeenten wat meer aandacht is gekomen voor verkeersveiligheid. Ik hoop echt dat dat nu ook op het provinciale niveau aan de hand zal zijn en zelfs bij de waterschapsverkiezingen. Als je bijvoorbeeld kijkt naar Zeeland – dat hoeft ik de heer Schonis zeker niet uit te leggen – zijn daar nog heel veel wegen onder beheer van de waterschappen. Ik denk dat het dus belangrijk is dat we het bondje dat we gesloten hadden bij de gemeenteraadsverkiezingen, nu doorzetten bij deze verkiezingen.

Iedereen heeft daar natuurlijk wel zijn eigen rol in, zijn eigen verantwoordelijkheden. Als het gaat om de maatschappelijke partners hebben we al eerder gesproken over de MONO-campagne, waar u allemaal enthousiast aan meegewerkt heeft. Dat soort dingen zetten we natuurlijk voort, juist met allerlei partners zoals de ANWB en andere partners, zoals Veilig Verkeer Nederland enzovoorts, die hier ook al ter tafel zijn gekomen. Ik ben ervan overtuigd dat we, als we er met z'n allen aan trekken, echt een trendbreuk kunnen gaan realiseren.

Ik noemde de MONO-campagne al even. We gaan de werkgevers daar nog meer bij betrekken. In maart gaan we weer een stukje van de campagne doen en ook in september, want u hebt al gemerkt dat we nu de Bob-campagne weer even terug hebben. We zijn dat aan het afwisselen, want dat blijft natuurlijk ook onverminderd belangrijk. Ik wil nog even de complimenten overbrengen, omdat dit al werkt. Toen pas geleden iemand bij ons op het ministerie contact zocht met de griffie, kregen we namelijk de In-Traffic Reply. De mobiele telefoons van de griffie stonden dus keurig ingesteld op niet storen. Complimenten daarvoor!

We gaan natuurlijk ook onverminderd aan de slag met de 50 miljoen voor de verkeersveiligheid op de N-wegen. U weet dat 25 miljoen daarvan bestemd is voor de provinciale N-wegen. Dit voorjaar worden de plannen van de provincies daarvoor al concreet. Dan kunnen we die ook snel gaan uitvoeren.

Even kijken. Ik kan een paar dingen noemen, maar niet alle 55 maatregelen; alhoewel, de heer Laçin heeft er zin in vandaag. Ik zal er een aantal noemen, maar u kunt ervan overtuigd zijn dat er nog heel veel wordt uitgewerkt. We zijn bijvoorbeeld met meerdere stakeholders om de tafel om een online-zelfevaluatiescan voor oudere automobilisten aan te kunnen bieden. Op die manier hoeven we mensen niet meteen naar de huisarts te sturen. Ze kunnen dan zelf online een test doen. Dat is iets wat bij maatregel 21 hoort, waarvan de heer Dijkstra zei dat die niet erg concreet was. Er zitten dus wel concrete zaken achter. De fietsveiligheid is ook door een aantal mensen genoemd. Op dat vlak wordt hard gewerkt aan zowel productinnovatie in den brede als aan voorlichting met betrekking tot de elektrische fiets en de snelheden. Er wordt met rijwielhandelaren gesproken over hoe zij hun rol kunnen benutten om de fietsveiligheid te vergroten. Dat moet u dan bijvoorbeeld zien bij maatregel 19. Ik ga ook samen met de medeoverheden onderzoeken wat de grootste veiligheidsrisico's op kruispunten en rotondes zijn en wat we daaraan kunnen verbeteren. De heer Laçin wil misschien wel alles horen, maar ik denk dat het belangrijk is om u dit op schrift te doen toekomen. Ik zou daarom willen voorstellen om voor het volgende AO een overzicht van de planning van al die maatregelen te geven, zodat u daar iets meer de vinger aan de pols kunt houden. Dan zullen we daar meteen bij aangeven wie welke rol daarin heeft.

Er is ook gevraagd naar de risicogestuurde aanpak. Op welke data wordt dat gebaseerd? Maakt u wel gebruik van alle data? Dat is echt een verbeterpunt ten opzichte van vorige keer. We willen nu juist ervoor zorgen dat we alle data die er zijn, goed kunnen benutten. Het gaat dan om plekken waar overtredingen zijn, waar te snel wordt gereden. Die data kunnen we gebruiken en natuurlijk ook de ongevallenregistratie. We kijken uiteraard ook naar gegevens van verzekeraars. Alle data die we hebben,

proberen we in samenspraak met de collega-overheden te bekijken vanuit de vraag hoe we die zo efficiënt mogelijk kunnen benutten.

Er is nog gevraagd hoe we meer inzicht kunnen krijgen in hoe het per gemeente en provincie zit. Ik wil u in ieder geval attenderen op een tool van de SWOV voor meer inzicht in de verkeersveiligheid. Dat is de Network Safety Index. Daar kunt u per gemeente al heel wat data vinden. Dan kun je eigenlijk bekijken – en dat zou ik gemeenteraden willen aanraden – hoe je het doet in verhouding tot de burens et cetera. Op die manier krijg je een soort gezonde onderlinge competitie, omdat je niet onderaan de lijstjes wilt bungelen.

Meerderden van u hebben ook aandacht gevraagd voor de samenwerking met gemeenten. Ik denk dat we echt heel tevreden mogen zijn dat we de gemeenten en de provincies ook aan boord hebben bij dit strategisch plan. Het is echt gezamenlijk opgesteld. Het is de bedoeling dat we niet alleen in de visievorming samenwerken, maar dat we dat ook blijven doen in de uitvoering. Daar hebben we ook afspraken over gemaakt en elk jaar zal in het bestuurlijk overleg de voortgang worden besproken. Op ambtelijk niveau zal er natuurlijk veel meer afstemming zijn, maar ik vind het belangrijk om er ook op bestuurlijk niveau voor te zorgen dat er echt garen op de klos komt en dat we ook echt concrete projecten gaan realiseren.

Dan een heikel punt dat heel veel Kamerleden hebben genoemd. Dat gaat niet over garen op de klos, maar over boter bij de vis: de financiën.

Daarbij hebben we het natuurlijk over het getal dat door de SWOV is genoemd. Ik wil u daarover het volgende meegeven. Het Nederlandse wegennet is meer dan 140.000 kilometer lang en bestaat voor het overgrote deel uit provinciale en gemeentelijke wegen: bij elkaar 91%. Niet voor niets heeft een aantal van u gezegd dat daar de meeste ongevallen gebeuren. Zij hebben dus hun eigen verantwoordelijkheid als wegbeheerder. Overheden nemen die verantwoordelijkheid ook en zijn bereid om die te nemen. Over de nieuwe akkoorden en de verkiezingen heb ik het net al gehad. Met de risicogestuurde aanpak willen ze echt proberen om een en ander een stap verder te brengen.

Wanneer we die risico's in beeld hebben, kunnen we beter inschatten welke prijskaartjes daaraan hangen. 2019 zal dus het jaar zijn waarin we die risicoanalyse afronden. De 10 miljoen die uw Kamer beschikbaar heeft gesteld om hiermee goed van start te kunnen gaan, gebruiken we om met speciale teams gemeenten te helpen om die goede inventarisaties te maken. Er wordt natuurlijk ook heel veel in de weginfrastructuur geïnvesteerd. Bij iedere vernieuwing, vervanging en renovatie is het de bedoeling om dat te doen met de «state of the art»-regels rondom verkeersveiligheid. Alles wat wij aan gewone uitgaven voor infrastructuur hebben, komt natuurlijk ook voor een deel ten goede aan de verkeersveiligheid. Zo investeert het ministerie zelf 3 miljard per jaar aan beheer en onderhoud en aanleg van infrastructuur zoals u weet. Als je dat een beetje optelt voor gemeenten en provincies, zie je dat die in 2017 samen bijvoorbeeld ook 3,3 miljard aan beheer en onderhoud en aanleg van infrastructuur hebben uitgegeven. Dus ook daarbij moeten we wel in gedachten houden dat het niet alleen maar om nieuw geld hoeft te gaan, maar dat de middelen die geïnvesteerd worden in infrastructuur voor een groot deel ook ten goede komen aan verkeersveiligheid.

In het najaar, als we die risico's in beeld hebben, zal ik met de overheden de financieringsstrategie gaan bespreken. Dan willen we natuurlijk proberen om zo effectief mogelijk onze gezamenlijke middelen in te zetten. Dat sluit mooi aan bij de afspraken die in het interbestuurlijk programma breed met IPO, VNG en de Unie van Waterschappen zijn gemaakt over de manier waarop wij samen omgaan met financiële vraagstukken. Daarna zal ik u daarover informeren. Dus tegen de heer Schonis zeg ik: dat kan niet binnen een halfjaar, maar dat zal dus pas aan het einde van dit jaar kunnen.

**De voorzitter:**

Ik zag een interruptie van de heer Van Aalst.

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

Dat was al een tijdje gelden, maar dat geeft niet. Ik hoorde de Minister zeggen: goh, als we toch investeren in het asfalt, dan nemen we ook altijd verkeersveiligheid als onderdeel mee. Dat is natuurlijk fantastisch. Vandaar dan ook de volgende vraag: zou het niet heel verstandig zijn dat de Minister zo snel mogelijk extra geld voor asfalt vrijmaakt, want dat komt ook ten goede aan de verkeersveiligheid?

**De voorzitter:**

Deze vraag doet er ook nu nog toe, ook al is het een tijdje geleden. Ik geef de Minister graag het woord.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

U ziet dat er heel veel geld wordt geïnvesteerd in asfalt. U kunt in het regeerakkoord precies de verdeling over de verschillende modaliteiten zien. Dus we doen dat op alle mogelijke manieren. Er is ook 100 miljoen beschikbaar voor de fiets. Want fietspaden zijn natuurlijk ook voor een deel van asfalt. Ik denk dat u daar ook bijzonder in geïnteresseerd bent. Daar wordt allemaal extra in geïnvesteerd.

**De voorzitter:**

De heer Van Aalst houdt de vinger bij de knop, dus hij heeft een vervolgvraag. Ga uw gang.

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

Jazeker, want we hebben natuurlijk geconstateerd dat we extra budget nodig hebben voor dit verkeersveiligheidsplan. Dan sla je volgens mij twee vliegen in één klap. We hebben inmiddels gezien dat het regeerakkoord toch al niet meer heilig is, dus volgens mij is dit een heel mooie open deur die wij nu in kunnen gaan om extra budget vrij te maken voor zowel asfalt als verkeersveiligheid en om de files en het aantal verkeersgewonden en -doden naar beneden te brengen. Ik zie dit als een fantastische kans en zou die niet laten liggen als ik deze Minister was.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik zou wel een hele rare Minister zijn als ik geen extra financiële middelen zou verwelkomen, maar ik denk dat het belangrijk is dat we in het najaar, als we de financiële opgave echt voor ons hebben, goed kijken waar we onze euro's op de meest effectieve manier en zo slim mogelijk gaan inzetten.

**De voorzitter:**

Dat leidt tot een interruptie van de heer Laçin. Ga uw gang.

**De heer Laçin (SP):**

Niet per se dit antwoord hoor, voorzitter. Ik ben aan het luisteren en probeer concreet te krijgen wat we nu gaan doen. Ik hoor de Minister zeggen: het is een visiedocument. Ik hoor allemaal zaken als «indexen», «gemeenteraden», «we gaan aan de slag» en «risicoanalyses». En dan haak ik af. Wat gaan we nou doen? Wat gaan we nou concreet doen, behalve samen een ambitie delen? Want die ambitie is er. Die is uitgesproken en die staat vast. Maar moeten we niet het strategisch plan 2008–2020, dat dus nog niet is afgelopen – het loopt nog – en de ambitie die we nu hebben bij elkaar brengen en afdwingbare doelen stellen, ook met de lokale overheden, zodat we echt concreet iets gaan merken? Anders blijft het een beetje mooiweerpraat. Maar wat gaan we nou doen



en waar kunnen we de Minister straks op afrekenen of een compliment voor geven?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Een vraag en een suggestie. De Minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Twee dingen. Allereerst wijs ik op wat we op rijksniveau doen. We zijn al een stap verder. We hebben het landelijke actieplan, waar die 55 maatregelen in staan. Ik heb u toegezegd dat ik de planning daarvan voor het volgende AO, voor de zomer, zal aangeven. Dan kunt u ook zien wie wat doet. Ik heb ook aangegeven dat we met de collega-overheden juist die risicoanalyses gaan maken. Daar zijn al die data-analyses voor nodig, waar verschillende leden om hebben gevraagd. Dat wordt in het komende jaar allemaal uitgevoerd. We hebben ook de aanjaagteams nodig, waar u gelukkig de financiële middelen voor beschikbaar hebt gesteld, om echt goede analyses te maken. Vervolgens moeten we afwegen welke gemeente nu wat gaat doen. Daar gaan we in het najaar met de collega-overheden het gesprek over aan. Ondertussen is het natuurlijk niet zo dat wij niks uitvoeren. Ik gaf u net aan wat wij doen met de MONO-campagne. Er wordt aan nieuwe infrastructuur gewerkt en er worden nieuwe fietspaden aangelegd. Dus we doen al van alles. Dat is gewoon going concern. Ik geef u op rijksniveau snel de planning van wat we extra doen. Op gemeentelijk niveau wordt het dit jaar uitgewerkt.

**De heer Laçin (SP):**

Going concern, staand beleid... Dat voldoet dus niet, is mijn conclusie. Het is niet alleen mijn conclusie. We gaan onze doelen voor 2020 niet halen. Dat kunnen we nu al vaststellen. Dus er moet iets bij. Staand beleid moeten we vooral blijven uitvoeren en dat moeten we beter doen. Maar over wat erbij komt, hoor ik de Minister nu ook weer zeggen: voor het volgende AO. Dan zitten we alweer in de zomer. In het najaar van 2019 komt er een analyse. Waar het mij om gaat, is dat we op de korte termijn echt concrete maatregelen moeten gaan uitvoeren, willen we niet dat die 11% afname per jaar straks 12% of 13% is, omdat we in 2019 zo weinig hebben uitgevoerd. Dat wil ik voorkomen, voorzitter. Vandaar deze vraag.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik ben blij met de gedrevenheid van de heer Laçin. Die voel ik zelf ook, maar we doen natuurlijk ook van alles. We zijn de MONO-campagne al gestart. Dat is een van de actiepunten. Er is een wetsvoorstel, dat hopelijk zeer binnenkort naar u toekomt, dat afleiding in het verkeer – het appen op de fiets enzovoort – gaat aanpakken. Dus we doen van alles. We zijn aan het werk aan de infrastructuur. Met al die dingen die wat meer tijd kosten qua voorbereiding zijn we als Rijk al een stap verder. Daar kunnen we u de planning van laten zien. Ondertussen zit men bij gemeentes ook niet op de handen en worden daar ook gewoon rotondes aangepakt, drempels aangelegd en 30 kilometerzones ingericht. Het is niet zo dat daar nu helemaal niets meer gebeurt. Maar als je zegt «we gaan risicogestuurd werken», moet je wel eerst de tijd nemen en ervoor zorgen dat je je data-analyse op orde hebt en dat je die omslag echt kunt maken. Pas als je die risico's in beeld hebt, kun je zeggen: hier zijn de risico's het grootst, dus dit moeten we eerst aanpakken en daarvoor is het volgende nodig. Daar hoort dan een prijskaartje bij. We zullen echt die volgorde moeten hanteren.

**De voorzitter:**

De heer Schonis heeft een interruptie. Gaat uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Nog even op dit punt. Ik hoor de Minister zeggen: we doen al heel veel. Op het moment dat je vervangingsinvesteringen doet of je een weg gaat vervangen, brengt dat natuurlijk al veiligheidsmaatregelen met zich mee. Alleen ligt dat nu nog nergens echt zwart-op-wit. Ik heb even zitten bladeren. Destijds bij Duurzaam Veilig, het project dat gelopen heeft van 1998 tot 2007, was er sprake van een cofinancieringsconstructie. Het Rijk legde de helft bij van het geld dat een lokale wegbeheerder nodig had om dingen veiliger in te richten. Dat hebben we losgelaten. De Minister zegt het geld er ook niet voor over te hebben.

Ik heb daar twee vragen bij. De SWOV zegt dat het gaat om 6,5 miljard, dus van die 15 miljard gaat het eigenlijk maar om 6,5 miljard voor de totale periode 2020–2050. Dat betreft 220 miljoen per jaar, structureel. Dat is heel veel geld, dat begrijp ik, maar het is ook weer niet zó veel geld. Is er geen meerjarenraming waarin dat geld gevonden zou kunnen worden? Dan een extra suggestie. Je kunt natuurlijk ook zeggen: beste gemeente, provincie of waterschap, als je toch al bezig bent met een vervangingsinvestering, besteed dan van het bedrag van 3 miljard dat jaarlijks door lokale wegbeheerders wordt besteed, circa 10% aan maatregelen voor de verkeersveiligheid. Dan heb je hetzelfde bedrag te pakken. Op die manier kun je wellicht werk met werk maken en ben je budgetneutraal bezig. Ik ben benieuwd of de Minister ook denkt aan dit soort afspraken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

«Budgetneutraal» klinkt natuurlijk heel aantrekkelijk. Uiteraard gaan we alle mogelijkheden goed in kaart brengen, maar we hebben ook afspraken gemaakt met de medeoverheden om dat overleg over de financiële paragraaf dit najaar te gaan houden, als we alles goed in kaart hebben gebracht. Dus ik denk dat we al uw suggesties, over wat we kunnen leren uit het verleden van Duurzaam Veilig en over percentages, kunnen meenemen in het gesprek met de medeoverheden. Dan kunnen we in dat gesprek kijken hoever de polsstok reikt, zowel bij ons als bij hen, en welke methode daar het beste bij past.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Even kijken. Dit ging over het percentage.

Dan kom ik op de meer infrastructuurgerelateerde punten terecht. De heer Von Martels sprak over de voorrangssituatie voor fietsers op rotondes. Waarom zijn die niet in heel Nederland hetzelfde? Het zal u niet verbazen dat daar richtlijnen voor zijn. Die richtlijnen zijn heel duidelijk: binnen de bebouwde kom hebben fietsers op de rotonde voorrang en buiten de bebouwde kom niet. Dat wordt op de meeste plekken ook zo toegepast, maar er zijn uitzonderingen, waar specifieke verkeerssituaties om maatwerk vragen. In die gevallen kan de wegbeheerder dus ook uitleggen waarom ze met het oog op de veiligheid een andere afweging hebben gemaakt. Maar dit is wel een punt dat voortdurend terugkomt, dus ik wil dit jaar een verkenning uitvoeren met het CROW naar de belangrijkste risico's op rotondes en kruispunten, om op die manier nog eens een keer te kijken of met de huidige stand van kennis dit beleid nog steeds voldoet. Of moeten we misschien dit beleid gaan heroverwegen? Daar gaan we dus een verkenning naar uitvoeren.

De **voorzitter**:

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

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

Dat laatste zie ik niet eens als een toezegging, want het staat volgens mij al in de stukken dat we 5.600 rotondes hebben en dat op 10% van de rotondes relatief heel veel ongelukken gebeuren. Absoluut, zelfs. Dat dat onderzoek er komt, is dus hard nodig. Ik zie ernaar uit dat het plaatsvindt. Kunt u ook zeggen op welke termijn we daar de resultaten van kunnen verwachten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat gaan we even navragen. Als we daar iets meer duidelijkheid over kunnen geven, kom ik er in tweede termijn even op terug; ik zou zo niet weten wanneer dat onderzoek afgerond kan zijn.

Door de heer Stoffer is gevraagd naar de reclamezuilen met led-schermen langs de snelweg. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de vergunningverlening van die reclameschermen. Rijkswaterstaat heeft wel een handreiking uitgebracht om gemeenten te helpen met hoe ze het beste rekening kunnen houden met verkeersveiligheid. Daarbij is de Richtlijn lichthinder van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde van belang. Om verkeersonveiligheid te voorkomen moeten led-reclameschermen voldoen aan voorwaarden, bijvoorbeeld een maximumintensiteit, geen bewegende beelden en een maximumaantal beeldwisselingen. Er worden extra strenge eisen gesteld bij rijtaakverzwarende omstandigheden zoals invoegstroken en weefvakken. Daar moet iedereen zich dus aan houden.

De heer Stoffer vroeg ook hoe we aankijken tegen 100 km/u-wegen zonder rijbaanscheiding. In die gevallen is er inderdaad een hoger risico, maar het aanbrengen van een rijbaanscheiding is ingrijpend. Ik geloof dat de heer Van Aalst ook nog aandacht had voor de motoren. Als voorbeeld worden weleens de cable barriers genoemd. Die zijn voor motoren weer bepaald onveiliger. Voor het maken van een middenberm met een gewone geleiderail heb je veel ruimte nodig, dat kan dus niet overal. Ook op dit punt is het dus maatwerk en zal iedere wegbeheerder voor ieder wegvak moeten afwegen wat het beste gebruikt kan worden.

Ik krijg inmiddels al, heel snel, het antwoord op de vraag over het onderzoek met het CROW. Dat onderzoek kunt u verwachten aan het einde van dit jaar.

Mevrouw Van Brenk vroeg naar snelheid in relatie tot ongevallen.

Snelheid is natuurlijk altijd een risicoverhogend element. Ook daar zullen we dus echt integraal naar moeten kijken. Voor de infrastructuur geldt: zorg dat de inrichting van de weg past bij de snelheid die mag. We hebben van de SWOV begrepen dat er nog plekken in gemeenten zijn aan te wijzen waar de 30 kilometerzones niet echt ingericht zijn voor 30 km/u. Soms zijn er ook drempels of punaises die niet conform de richtlijnen zijn uitgevoerd en die daardoor niet functioneren. Ik denk dat we ook in de risicogestuurde aanpak juist met provincies en gemeenten goed in kaart moeten brengen waar de snelheid nu een probleem is en waar we dan eventueel iets aan zouden moeten doen. Misschien moeten we op het gebied van de handhaving de pakkans verhogen. We moeten in kaart brengen welke mix van maatregelen daar het beste van toepassing is.

De **voorzitter**:

Ik zie op dit punt een interruptie van de heer Van Aalst. Gaat uw gang.

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

Ik heb een vraag over het risicogestuurd werken zo meteen. We zien veel provinciale wegen met twee keer twee banen en 100 km/u waar de gemiddelde snelheid vaak hoger, bijvoorbeeld op 115 km/u, ligt omdat de weg dat gewoon toelaat. Op het moment dat dat geen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, komen die wegen dan toch risicogestuurd naar boven en gaan we daar ineens allerlei handhavingen doen? Of zegt

de Minister: op wegen waar de gemiddelde snelheid hoger ligt en de weg misschien ook wel geschikt is voor een hogere snelheid, is snelheid geen doorslaggevend criterium om ze aan te merken als onveilige weg? Want daar hoeven niet per se door de hoge snelheid meer ongevallen te gebeuren.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De richtlijn blijft in z'n algemeenheid dat bij de inrichting van een weg een bepaalde snelheid hoort en omgekeerd. Die correlatie probeer je idealiter altijd in stand te houden. En het gaat natuurlijk ook nooit alleen specifiek om het aantal ongevallen. Want het feit dat er op een weg geen ongevallen gebeuren, wil nog niet zeggen dat je dan maar helemaal geen maximumsnelheid meer zou hebben. Risico is natuurlijk kans maal effect. Het feit kan er liggen dat het nog niet gebeurd is, maar als het effect heel dramatisch is, wat bij een ongeval op een 100 km/u-weg al heel snel het geval is, wil je er toch voor zorgen dat je het op de goede manier kunt afdwingen.

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

Klopt, maar we kunnen niet alles tegelijk doen. Waar het de PVV om gaat, is dat we straks niet de situatie krijgen waarin we allerlei snelheidsbeperkende maatregelen nemen. We moeten juist op de onveilige wegen de middenberm of de berm aan de zijkant aanpakken in plaats van snelheidsmaatregelen te treffen op wegen waar dat eigenlijk niet nodig is. Wij vinden het belangrijk dat de prioriteit echt gelegd wordt bij die snelle dingen en we niet onnodig snelheidsbeperkingen opleggen aan de automobilist, terwijl eigenlijk de verkeersveiligheid daar juist niet om gaat. Wij zijn een beetje bang dat met risicogestuurd werken dat soort wegen op snelheid naar boven komen, terwijl we eigenlijk de wegen daarboven willen hebben, waar echte ongevallen gebeuren, waar de berm of de weginrichting aangepast moet worden in plaats van de snelheid.

**De voorzitter:**

Ik denk dat de vraag is: deelt u die angst?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik denk dat juist het risicogestuurde werken en het gebruikmaken van allerlei soorten data, dus ook van de ongevallen, echt het totaalpakket, ervoor moet zorgen dat je ook echt datgene doet wat het meest effectief is. Dat kan misschien een enkele keer toch snelheidsverlaging zijn, maar dat kan in heel veel gevallen ook een andere inrichting van de weg zijn of misschien gewoon een andere infrastructuur. Dat zal per geval echt goed bekeken moeten worden.

**De voorzitter:**

U vervolgt uw betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan blijf ik even bij de heer Van Aalst. Hij vroeg: waarom wordt de N36 dan niet aangepakt? Daar zijn we over in gesprek met de provincie om te kijken wat er mogelijk is. Daar kom ik nog op terug.

De heer Von Martels heeft gevraagd naar de RONA-richtlijnen, de Richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen, zoals u ook al zo mooi zei. Die zijn inmiddels opgevolgd door het Handboek wegontwerp van CROW, waar de belangrijkste richtlijnen in staan. Dat had u ook al begrepen. De keuzes die daarin gemaakt zijn door CROW zijn een compromis tussen haalbaarheid en verkeersveiligheid. Een bredere weg kan nou eenmaal niet overal. Dat kan dus wel veiliger zijn, maar misschien ook te kostbaar of gewoon onhaalbaar, omdat het niet op alle plekken

fysiek mogelijk is. Dat is ook de reden geweest waarom die richtlijn in het verleden is aangepast.

**De voorzitter:**

Ga uw gang, meneer Von Martels. Sorry, ik zag u even niet.

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

Daar waar het kan moet je natuurlijk schipperen met de mogelijkheden; dat snap ik. Maar we moeten er wel van uitgaan dat de verbreding van een weg vaak ook tot minder ongelukken leidt. Daar waar het wel mogelijk is, moeten we dus ook altijd die RONA-richtlijn hanteren en die breedte van 3,10 meter als uitgangspunt nemen, en niet 2,75 meter. Ik zei al: het is Nederland op z'n smalst, maar we moeten niet zo smal gaan denken dat we alleen maar de kosten willen beperken; we moeten ook die veiligheidsafwegingen maken, en de veiligheid is alleen maar gebaat bij een wat bredere weg. Dat was dus mijn pleidooi.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Er is in het verleden natuurlijk voor gekozen om die CROW-richtlijn als vervanging hiervoor te gebruiken, op basis van een complex van argumenten, waaronder haalbaarheid en betaalbaarheid. Dat heeft dit als resultaat gehad. Maar ik kan me ook niet voorstellen dat er overheden of gemeenten zijn die een weg expres smaller maken dan noodzakelijk. Deze richtlijnen zijn natuurlijk in goede afstemming tot stand gekomen.

**De voorzitter:**

Dat leidt tot een vervolgvraag van de heer Von Martels. Daarna geef ik de heer Dijkstra het woord.

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

De gemeenten zullen een weg of een fietspad ook niet smaller maken dan nodig is, maar aan de andere kant zie je vaak dat financiële overwegingen sterker zijn dan het motief van de veiligheid vergroten. Op de lange duur wreekt zich dat toch in de vorm van een negatief resultaat wat betreft het veiligheidsvraagstuk. En dat is jammer. Ik wil u dus op het hart drukken dat het belangrijk is om aan de voorkant te zorgen voor voldoende brede wegen. Dat geldt ook voor fietspaden. We hebben veel te vaak smalle fietspaden. Op den duur moeten we toch investeren in infrastructuur, en die brede wegen horen daarbij. Dat is mijn pleidooi.

**De voorzitter:**

Dit is een pleidooi en geen vraag.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik hoor het pleidooi heel goed. Ik hou me vast aan de experts van CROW, maar ik wil best nog een keer bij hen terugleggen of zij nog steeds vinden dat dit het beste en meest actuele advies is.

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

Ik ondersteun dit pleidooi van de collega, want die breedte geeft ook meer mogelijkheden voor uitwijken en dergelijke. De voorbeelden zijn genoemd. Ik ben ook wel benieuwd uit welke tijd deze CROW-richtlijnen stammen. Als dat inderdaad iets van vijftien jaar terug is, dan moet je je afvragen... Er komen allerlei nieuwe voertuigen en er komt meer afleiding in het verkeer. De marges zijn gewoon klein. Dan kan een 45 centimeter breder iets natuurlijk enorm helpen. We hebben ook gezien wat er misging toen we spitsstroken te smal maakten. Dan is upgraden weer lastig. Dus als we iets doen, laten we het dan goed doen, ook voor de langere termijn.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan kan ik mijn reactie in de richting van de heer Von Martels herhalen. Ik hou me vast aan de experts, maar ik ben graag bereid om bij CROW nog eens even na te vragen of zij vinden dat dit nog steeds actueel is of dat hun richtlijn misschien aan een herijking toe is. Ik zou die vraag daar dus graag even terugleggen.

**De voorzitter:**

Tot tevredenheid van de heer Dijkstra. Dan vervolgt u uw betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan kom ik nu bij een blokje vragen dat eigenlijk meer op het terrein van collega Grapperhaus ligt, maar de ambtelijke ondersteuning heeft mij toch ook op dat vlak van de antwoorden voorzien. Ik zal dus mijn best doen om die vragen ook zo goed mogelijk te beantwoorden.

Er is gevraagd: bent u bereid om de bevoegdheden van boa's in de openbare ruimte verder uit te breiden met lichte verkeersovertredingen? De Minister van JenV heeft over dit onderwerp overleg gehad met de VNG, de politie en het OM. Naar aanleiding daarvan zijn per 1 januari van dit jaar de bevoegdheden van boa's ten aanzien van verkeershandhaving met een aantal feiten uitgebreid; dat weet u ook. Het gaat om feiten die de leefbaarheid aantasten en daarmee passen binnen de taakstelling van de boa, zoals het handhaven van de rijrichting en het tegengaan van onnodig claxonneren. Zoals de Minister van JenV in de brief van 10 december heeft aangegeven, lopen er daarnaast een aantal verkenningen ten aanzien van de bevoegdheden van de boa's. Daarbij gaat het om de flexibele inzet, nadere beschouwing van het leefbaarheids criterium, en het door gemeenten ervaren handhavingstekort in het verkeer. Uw Kamer wordt over de uitkomsten van die verkenning door collega Grapperhaus geïnformeerd. Ik heb begrepen dat er op 6 februari alweer een gesprek plaatsvindt, dus de urgentie wordt ook daar gevoeld.

Dan is er nog gevraagd wanneer we het progressief boetestelsel gaan behandelen. Dat is uiteraard ook aan de Minister van JenV. Hij heeft u bij brief van 11 december de laatste stand van zaken op dit punt gegeven. Daar kan ik dus niets aan toevoegen.

Dan is er door uw Kamer nog uitgebreid gesproken over de pakkans. Het ging over de mogelijkheid om die omhoog te krijgen en te monitoren en om er meer prioriteit aan te geven, en ook over de capaciteit en de zichtbaarheid van de politie. Namens de Minister van JenV kan ik aangeven dat de pakkans natuurlijk wordt bepaald door de verschillende handhavingsmiddelen die de politie inzet. Staandehoudingen zijn uiteraard van belang, maar ook de digitale handhavingsmiddelen, zoals flitspalen, trajectcontroles en mobiele radarsets. Het gaat erom dat er een goede mix van die middelen wordt ingezet. Om op meer feiten digitaal te kunnen handhaven, is het OM in samenwerking met de politie in 2018 ook al een aantal pilots gestart.

De collega van JenV heeft daarnaast verschillende acties ondernomen om het aantal staandehoudingen te verhogen. Die staan beschreven in het landelijk actieplan. Om het aantal staandehoudingen te laten stijgen, is de politie een intern traject gestart om actief handhaven in het publieke domein een impuls te geven. Het gaat daarbij om het handhaven van de zogenaamde kleine norm, waaronder dan ook verkeersovertredingen vallen. Dat draagt ook weer bij aan de zichtbaarheid van de politie. Bovendien kan daarmee de handhavingdruk met gelijkblijvende capaciteit toch worden vergroot. Inzet van de politie wordt daarnaast uiteraard bepaald door het gezag in de lokale driehoek. Een van de acties uit het Actieplan is om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid eerder onderwerp van gesprek wordt in die driehoek. Daarom is het OM ook een pilot gestart om meer aandacht voor verkeershandhaving te vragen. Op

die manier krijgt verkeershandhaving hopelijk ook een hogere prioriteit in die driehoek, waarin de prioriteiten worden bepaald.

Ten slotte – en dan ben ik klaar met dit blokje, voorzitter – vroeg de heer Stoffer nog of die handhaving wordt gemonitord. Ik kan aangeven dat het aantal staandehoudingen en opgelegde boetes wordt gemonitord. Van de overtredingen die onder de wet-Mulder vallen, worden de aantallen ook openbaar gemaakt.

Dat was het blokje handhaving, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dit blokje is afgemaakt, maar ik wilde eigenlijk even vragen wat de heer Van Aalst wil gaan doen, want hij heeft al twee interrupties gepleegd.

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

Ik weet het, voorzitter. Ik neem die van de SGP over.

**De voorzitter:**

Ah. Dan is het misschien wel nuttig dat de Minister de SGP net toch nog een antwoord heeft gegeven. Ik ben geneigd om dan maar om me heen te kijken en te zeggen: dan doen we dat. Ik zie de heer Laçin naast u al uitgebreid knikken. Ik geef u de mogelijkheid.

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

Dank u wel, voorzitter. Mijn collega Laçin spoorde me juist aan om deze interruptie te plaatsen. Ik hoor de Minister heel veel zeggen en ik denk dat Minister Grapperhaus het niet mooier had kunnen zeggen. Net als bij het verhaal over het strategisch plan hebben we gevraagd: wat zegt dit nu concreet? Dat hoor ik hier dus niet. Ik hoor eigenlijk alleen maar: we gaan de digitale weg inzetten. Ja, dat zijn weer die flitskasten, waarvan we net met elkaar hebben vastgesteld dat ze geen impact hebben en alleen maar de staatskas spekken. De boa's zijn ook geen optie. Ik hoor dan ook nog zeggen: we gaan het binnen de huidige capaciteit oplossen. Daarvan hebben we ook al gezegd: dat gaat 'm niet worden.

**De voorzitter:**

U moet het wel kort houden.

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

Wat gaan we nu concreet doen om die pakkans te verhogen? Met deze maatregelen gaat het niet lukken. Daar ben ik van overtuigd.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik kan alleen maar herhalen dat er ook een aantal pilots worden ingezet. Dat betekent dat het nieuw is, dat de aanpak nieuw is. Anders hoeft je er geen pilot voor te houden. Ook binnen de lokale driehoek komt er extra aandacht voor. Het OM gaat meer aandacht vragen voor verkeershandhaving. Ik denk dat we die pilots een kans moeten geven. Nogmaals, meer gedetailleerde informatie zult u van de collega kunnen krijgen.

**De voorzitter:**

U vervolgt uw betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Daarin ga ik in op een diversiteit aan vragen, dus het schiet misschien een beetje alle kanten op.

De heer Schonis vroeg of de Minister de fiets goed op de kaart wil zetten in de NOVI. De NOVI is in oktober naar de Kamer gestuurd. Verkeersveiligheid is er op landelijk niveau in opgenomen. Dat geldt ook voor de fiets en ook voor de voetganger. Dat zeg ik nog maar een keer tegen mevrouw Van Brenk, die daarover in het verleden vaker vragen heeft gesteld. Het

ultieme doel is om verkeersveiligheid mee te nemen in die afwegingen die je op landelijk, provinciaal en lokaal niveau maakt. We hebben met elkaar de discussie gevoerd over de overgang die we hebben naar het Mobiliteitsfonds. Daarbij kijken we gebiedsgericht naar de opgave. Dat is een vertaling van die gebiedsgerichte invulling. Dat zie je op het hoogste abstractieniveau ook in de NOVI terechtkomen. Zowel de fiets als de voetganger wordt er goed in meegenomen.

De heer Laçin vroeg naar de eenzijdige ongelukken van voetgangers. Kan ik dat bijhouden? Dat zou ik graag doen, maar de vraag is hoe. Die vraag stelde de heer Laçin zelf ook al. Het is namelijk niet zo eenvoudig. Als iemand op straat loopt en valt, vervolgens weer opstaat en zijn weg vervolgt, dan is daar geen enkele registratie van. Pas wanneer het dusdanig ernstig is dat iemand met een ambulance of anderszins moet worden vervoerd, krijg je er een beetje grip op. Het totaal van de eenzijdige ongelukken van voetgangers is dus heel ingewikkeld vast te stellen. Bij bepaalde weersomstandigheden glijden soms in een paar dagen ontzettend veel mensen uit. Dat kunnen we allemaal niet gaan bijhouden. Ik wil graag met gemeenten bespreken hoe zij daarmee omgaan, maar ik zie geen mogelijkheid om het zelf in kaart te brengen. Mevrouw Van Brenk had ook aandacht voor de voetgangers. Hoe houden we de veiligheid van voetgangers echt hoog op de agenda? Allereerst doordat we dat ook in de risicoanalyses uitdrukkelijk willen meenemen. Waar liggen de risico's voor de voetgangers? Er zal kennis over worden verzameld en verspreid. Onze aanjaagteams kunnen daarbij helpen. CROW heeft ook een publicatie opgesteld: Lopen loont. Daarin staan ook concrete acties voor gemeenten. Daarover gaan we in die aanjaagteams graag het gesprek aan met de gemeenten.

De heer Schonis vroeg wat ik vind van meer scheiding van snel en langzaam op het fietspad. CROW heeft op mijn verzoek aanbevelingen opgesteld voor het omgaan met drukte op het fietspad. Als uit de risicoanalyses gaat blijken dat er behoefte is aan extra regelgeving op dat vlak, zullen we gaan bezien hoe daarmee om te gaan.

De heer Schonis is uitgebreider ingegaan op de fietsveiligheid. De Staatssecretaris gaat over het fietsbeleid in het algemeen en is daar ook heel ambitieus in. Ze is zowel met de stallingen als met de fietsinfrastructuur uitdrukkelijk aan de weg aan het timmeren. Ook hiervoor geldt dat de lokale problemen goed in kaart gebracht moeten worden, zowel op het gebied van de infrastructuur als bij de vraag wat er nog meer te doen is aan educatie en eventueel handhaving. Ik zal goed met de Staatssecretaris samenwerken op het punt van die risicoanalyses en wat daar eventueel nog uitkomt.

Mevrouw Van Brenk had een heel rijtje interessante ideeën over de stoplichten die langer op groen kunnen blijven voor ouderen. Kunnen we daar meer bekendheid aan geven? Binnen Talking Traffic zijn er meer voorbeelden van innovatieve verkeerslichten. Daar wordt ook mee geëxperimenteerd. Zoals ik in de richting van de heer Von Martels al aangaf, doen we dit jaar ook een verkenning naar de belangrijkste risico's op rotondes en kruispunten. Ik denk dat we daarin goed kunnen meewegen de waarde van de experimenten met de verschillende soorten stoplichten. Kunnen ze langer op groen blijven? Wat moet de plek op een kruispunt zijn? Mevrouw Brenk stelde voor om ze aan de overkant te plaatsen. Ik denk dat dat in het onderzoek goed een plek kan vinden.

De heren Dijkstra en Schonis vroegen – de quiz – of ik bekend ben met het feit dat veel mensen de verkeersregels niet kennen. Dat zag je inderdaad heel uitdrukkelijk in het onderzoek van de ANWB. Dat waren eigenlijk wel zorgwekkende cijfers. Ik heb overigens zelf niet meegedaan aan de quiz. Ik las het pas in de Kampioen toen hij eigenlijk al geweest was. Moeten we daar een nationale quiz van maken? Ik weet het niet. Ik vind het creatieve ideeën, dus ik denk dat ik er met de partijen van het manifest nog eens een boompje over op ga zetten. Misschien zien zij nog mogelijkheden wat



wij ermee zouden kunnen. Ik zie mezelf al bij de quiz staan: Cor, hoe staan we ervoor? Ik geef de puntentelling dan wel door. Zoiets. Ik vind het leuk dat u met creatieve ideeën komt over manieren waarop we verkeersveiligheid meer voor het voetlicht kunnen brengen.

De heer Van Aalst vroeg of het klopt dat ik iets wil doen met mensen die auditief worden afgeleid door de radio, door Spotify of wat dan ook. Dat vind ik op dit moment echt te ver gaan. Waar het vooral om gaat, is dat je je ogen op de weg houdt. Bestuurders moeten niet worden verleid door notificaties, door die geluidjes van Whatsapp en Facebook. Dat zou je echt niet aan moeten hebben. Om ervoor te zorgen dat bestuurders ongestoord aan het verkeer kunnen deelnemen, hebben we eind vorig jaar het convenant Veilig gebruik van smartfuncties in het verkeer gelanceerd. Er zijn nu 50 partijen die hebben getekend en die concrete toezeggingen hebben gedaan. We gaan er uiteraard mee door, want iedere private partij die hierin meedoet, is er weer een.

Mevrouw Van Brenk vroeg aandacht voor de ongevalcijfers van 65-plussers. Ze heeft gelijk dat die alarmerend hoog zijn. Drie kwart van de verkeersdoden op de fiets en bijna de helft van de ernstig gewonde fietsers zijn 60 jaar en ouder. Dat komt natuurlijk voor een deel doordat ouderen relatief vaak de fiets als vervoermiddel gebruiken. Ze fietsen meer en ze fietsen verder. Dat is natuurlijk hartstikke goed voor de gezondheid, maar als ze vallen, zijn ze ook kwetsbaar. Ze hebben brozere botten en soms zijn er functiebeperkingen. Het is dus vaak ernstiger. Met het snel op- en afstappen gebeuren soms ook ongelukken. Daarom zou ik een programma als Doortrappen dat in een aantal gemeenten loopt, willen ondersteunen, ook al was de heer Dijkstra er niet heel erg enthousiast over. Ik hoop dat meer gemeenten dat gaan uitrollen, met meer informatie over fietsen op leeftijd, waarbij de lokale fietsmaker of andere mensen die regelmatig met de doelgroep ouderen in aanraking komen cursussen geven, laten zien wat er tegenwoordig allemaal mogelijk is met een verstelbaar zadel en met op- en afstappen, en misschien tegen die oudere heren zeggen: moet je nou per se die stang wel hebben? Zo zijn er tal van dingen die relevant kunnen zijn. Ik zou zeggen: ga eens kijken bij die gemeenten waar het programma Doortrappen al loopt. Ik zie daar toch echt wel potentie in. Er is niet veel geld voor nodig en het heeft misschien toch een hoog bereik. Ook daarvoor geldt dat dat per gemeente verschilt. Het hangt er een beetje van af hoe de infrastructuur in een gemeente eruitziet. Zit je in een hoogstedelijk gebied waar veel meer drukte is op dat fietspad waar de heer Schonis aandacht voor vroeg of zit je in een landelijk gebied? Ook daar is het weer van belang om de risico's lokaal goed in kaart te brengen. Mevrouw Van Brenk heeft al vaker gepleit voor het seniorenproof wegontwerp. Een goed wegontwerp nemen we in die gesprekken mee. De heer Van Dijk heeft nog gesproken over meer les over het verkeer. Hij zei dat de onderwijskant wordt vergeten. Naar aanleiding van het vorige overleg over wegen en verkeersveiligheid heb ik toegezegd om met het Ministerie van Onderwijs hierover in gesprek te gaan. We ondersteunen Veilig Verkeer Nederland bij het aanbieden van het verkeersexamen op basisscholen en TeamAlert bij het ontwikkelen en aanbieden van interventies voor het voortgezet onderwijs. Veilig Verkeer Nederland ondersteunt ouderen met allerlei opfriscursussen. Wat dat betreft doen we van alles. In het kader van het voorlezen heb ikzelf nog een keer uit Sproet en de Straathaaien mogen voorlezen. Ik kan u allemaal aanraden om dat op scholen te doen. Als u toch weer een keer aan zo'n nationale voorleesweek meedoet, lees dan ook iets over verkeersveiligheid voor. Het is een hartstikke leuk boekje.

De heer Van Dijk heeft nog gevraagd naar de kwaliteitsstandaard voor fietshelmen. Er is een internationale norm voor fietshelmen, de EN 1078. Alleen, die is niet verplicht, dus er is geen verbod om fietshelmen te verkopen die niet aan die norm voldoen. Zoals ik in het landelijk actieplan

heb aangegeven, wil ik eerst even goed bezien of die norm voldoende bescherming biedt. Als dat zo is, dan zou ik graag samen met maatschappelijke organisaties het gebruik van die goed gecertificeerde, dus goed beschermende fietshelmen stimuleren. Dan kun je die stap verder gaan zetten, maar we moeten eerst weten welke helmen precies voldoen en of die certificering voldoende is.

Wat gaan we doen aan betere fietsverlichting, vroegen mevrouw Van Brenk en de heer Von Martels. Uiteraard is het voeren van goede verlichting heel belangrijk. Daar zijn ook regelmatig acties voor. Ik ben zelf nog niet zo lang geleden bij een actie van Veilig Verkeer Nederland mee geweest. Dan schrik je toch elke keer weer. Iedereen herkent dat denk ik, zeker als je in de stad rijdt, als ik in mijn eigen Rotterdam rijd. Het is echt zorgwekkend een op de hoeveel er totaal, dus niet met slechte verlichting maar überhaupt zonder verlichting rijdt. Ik wil graag met gemeenten en met alle organisaties in gesprek blijven: hoe kunnen we de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne nog een extra boost geven om die effectiever te laten zijn?

**De voorzitter:**

Dat leidt tot een interruptie van mevrouw Van Brenk. Ga uw gang.

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

Ik heb ook meegedaan aan de controle van de fietsen van schoolkinderen en dergelijke. We stonden hier bij het station met zo'n... Volgens mij was het ook een geel hesje, maar goed, het moet kunnen. Je ziet dat een heleboel mensen met oudere fietsen rijden. Er werd net al gezegd: er kan zoveel meer. De vraag is hoe het toch kan dat je dat iedere keer opnieuw moet gaan doen, terwijl we toch heel veel dingen uitvinden, de noviteit. Je zou toch zeggen dat we het ei van Columbus allang uitgevonden hebben. Waarom iedere keer: de batterij is niet goed, het lichtje doet het niet of je kan het amper zien? Dit zou toch gewoon veel simpeler kunnen? Hebben we daar geen keurmerk of standaard voor?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het probleem, voor zover ik het nu heb meegemaakt, zit toch heel vaak in de batterij die op is of de losse lampjes die gestolen worden. Vaak onderschatten mensen het probleem, ook als het om zoiets simpels gaat als het vervangen van die batterij. Vooral jongeren en studenten denken toch: ach, ik let zelf wel op en het zal wel loslopen. Ik denk dat we toch nog een keer met z'n allen goed moeten kijken: wat kunnen we nou doen met oudere fietsen? Ik denk dat we die aspecten breed mee moeten nemen: wat kunnen we nou doen om de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne een extra impuls te geven, met alle deskundigen van de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, de RAI en de BOVAG? Die hebben samen heel veel expertise daarover in huis.

**De voorzitter:**

Dit leidt tot een interruptie van de heer Dijkstra. Ga uw gang.

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

Fietsverlichting is van groot belang. In de schemer, in het donker en in de regen zie je fietsers echt niet of slecht, zeker als je zelf in de auto zit. Maar ik wil ook niet voorbijgaan aan de verantwoordelijkheid van de fietser zelf. We kunnen allerlei campagnes doen met voorlichting en dat soort dingen, maar ik wil uitkijken dat het niet omslaat in betutteling of wat dan ook. Mensen zijn zelf verantwoordelijk om goed zichtbaar te zijn. Als ik de woonwijk uit rijd, zie ik regelmatig dat mensen honden uitlaten die verlichting om hebben, maar de mensen zelf zie je niet. Als ze een geel jack aantrekken als ze de hond uitlaten, dan zie je ze wel. Hetzelfde geldt voor fietsers. Mensen moeten zich daarvan bewust zijn. Ik vind

campagnes en dat soort dingen allemaal hartstikke goed. Het kost ook helemaal geen pepernoot, want voor drie, vier euro heb je een heel goed flikkerend led-lampje. Mensen moeten dat wel doen, maar ik ben bang dat we als overheid doorslaan als we hier weer allerlei dingen voor gaan optuigen. Dat wil ik u wel meegeven.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het is natuurlijk ook hier een totaalpakket. Het is gewoon verplicht. Je kunt bekeurd worden als je geen licht op de fiets hebt. We moeten mensen nog een keer bewust maken. Er is van alles mogelijk. Natuurlijk is het handhavingsonderdeel weer het sluitstuk. Ook hiervoor geldt dat het een totaalpakket is. Maar ik deel zeer met de heer Dijkstra dat iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid daarin heeft. Ook ouders en scholen naar kinderen toe: blijf ze, ook al is het tot vervelens toe, erop aanspreken.

**De voorzitter:**

Dank. Mevrouw Van Brenk keek even de andere kant op toen ik de heer Dijkstra het woord gaf. Had u een vervolg op de vorige interruptie of was het een nieuw punt? Maar ga uw gang.

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

Ik werd getriggerd door de heer Dijkstra. Hij zei dat het de eigen verantwoordelijkheid is. Dat snap ik wel, maar mijn vraag aan de Minister was dat we volgens mij wel langjarige batterijen kunnen ontwikkelen. Een noviteit? Je zou toch denken dat we het ei van Columbus al uitgevonden hebben. Je zou bijna zeggen: schrijf een prijsvraag uit wie het langst een lampje kan laten branden. Het helpt gewoon als je een keer iets aanschaft en er jaren plezier van kan hebben.

**De voorzitter:**

Ja. Dat is weer het ei van Columbus met een suggestie.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dat is wel weer een mooie vraag voor de quiz en ook een uitdaging: wie kan het lampje het langst laten meegaan? Ik denk dat dat een hele mooie oproep is aan allerlei mensen om daar ook eens goed over na te denken. Als je een lampje zou hebben dat heel veel langer meegaat, dan is dat natuurlijk een stuk aantrekkelijker als je je batterij niet iedere paar maanden hoeft te vervangen. Helemaal eens! Er is gevraagd hoe er gezorgd wordt voor het veilig gebruik van de ADAS-systemen, alle systemen die we in de auto hebben. Hoe kunnen we dat stimuleren? Daar kijken we samen met SWOV, TNO en Euro NCAP naar. Tegelijkertijd werk ik met de ANWB, de RAI en de BOVAG aan een convenant om die systemen te stimuleren. We hebben het er al vaker over gehad dat van de mensen die ze in de auto hebben slechts ongeveer 15% ze gebruikt. Als je toch die systemen van adaptieve cruisecontrol of allerlei andere mogelijkheden hebt, dan is het zonde als je er geen gebruik van maakt. Dat convenant willen we nog voor de zomer lanceren. We hebben ook een online community voor weggebruikers opgezet, waarin weggebruikers onder meer worden geïnformeerd over de kansen en de risico's van die systemen. Ook die online community willen we nog voor de zomer lanceren.

De heer Van Dijk heeft een aantal vragen gesteld over Uber, zo vat ik het maar even samen. Voor taxichauffeurs en dus ook voor Uber-chauffeurs geldt geen wettelijke minimumleeftijd. Vanaf 18 jaar mag je in principe taxichauffeur worden, mits je in het bezit bent van een chauffeursdiploma en een chauffeurskaart. Ik vind het een goede eerste stap dat Uber zelf actie onderneemt door voor de eigen chauffeurs de minimumleeftijd te verhogen. Ik zie geen aanleiding om op korte termijn een wettelijke verhoging van de minimumleeftijd voor taxichauffeurs door te voeren. Er

vindt op dit moment onderzoek plaats naar de incidenten; dat weet u ook. Dat gebeurt onder anderen door ILT, politie en OM. Wij moeten eerst die onderzoeken afwachten om te kijken of er vervolgstappen nodig zijn. Uber-chauffeurs beschikken over een taxirijbewijs en zouden ongeacht hun leeftijd bekwaam genoeg moeten zijn om hun werk veilig te doen. Ik heb begrepen dat Veilig Verkeer Nederland ook in gesprek is met Uber over verbeteringsmaatregelen. Ik heb inmiddels ook begrepen – en dat vind ik weer mooi – dat Uber ook de intentie heeft om het zojuist genoemde convenant Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer te tekenen en acties toe te zeggen. De Staatssecretaris is ook in gesprek met Uber. Het veilig gebruik van smartfuncties in het verkeer en de toepassing van MONO zijn heel mooie voorbeelden. In dit licht past ook heel goed het gesprek met taxibedrijven in het algemeen, en ook Uber.

De heer Schonis heeft gevraagd naar de Birò. Ook breder heeft hij gevraagd om aandacht voor de light electric vehicles. De gemeente Amsterdam, waar het probleem rond de Birò's zich eigenlijk het meest voordoet, heeft aangegeven eerst met het Openbaar Ministerie in gesprek te willen om te bekijken wat het vonnis nu precies betekent voor de Birò. Dat betrekken zij in hun handhavingsoverleg in de lokale driehoek. Die handhaving ziet dan natuurlijk vooral op het parkeren op de stoep en het rijden op het fietspad. Ook is de vraag hoe wij eventueel omgaan met een rijbewijs. Hoe die handhaving precies zal worden vormgegeven... Ik denk dat de ideale casus daarvoor nu in het Amsterdamse op tafel ligt. Overigens gaan we natuurlijk de schriftelijke vragen die u hierover heeft gesteld nog beantwoorden.

Wat de brede categorie light electric vehicles betreft, hebben we eigenlijk wel geconstateerd dat er een communicatievraagstuk ligt in de richting van de consumenten. De heer Laçin had het daar ook over. Allerlei apparaten worden op de site aangeprezen, soms zonder dat erbij staat dat die helemaal niet op de openbare weg mogen, als speelgoed of iets dergelijks. Daar is dus onduidelijkheid over. Daarom hebben we contact gezocht met de Autoriteit Consument & Markt. Samen willen we nu gaan verkennen hoe we precies moeten omgaan met al die varianten van stepjes, boards en dergelijke. Moet er dan niet een goede uitleg zijn bij de verkoop of zo'n ding überhaupt op de weg mag, et cetera? Dat nemen we mee in het hele brede kader van hoe wij omgaan met innovatieve voertuigen. Maar het is wel belangrijk dat de Autoriteit Consument & Markt bereid is om daar met ons naar te kijken. Dan ben ik erdoorheen, dacht ik, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ik zie nog twee interrupties. Ik kijk even naar de klok. We zijn natuurlijk even weggeweest en we hebben op zich uitloop. We zouden ook kunnen zeggen «we doen het in tweede termijn»... Maar dat zeggen we niet. De heer Von Martels heeft nog een interruptie en de heer Laçin heeft een korte interruptie. Dan begin ik met de heer Von Martels. Die heeft vast ook een heel korte interruptie.

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

Het is niet echt een interruptie, maar meer een vraag die niet beantwoord is. Het gaat over beschermende kleding bij motorrijders.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dat is een heel belangrijk punt uit het actieplan en daar gaan we dus ook concreet mee aan de slag.

**De voorzitter:**

Tot zover de heer Von Martels. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb een vraag over de light electric vehicles, de nieuwe soort voertuigen. Goed dat daarnaar gekeken wordt samen met de ACM. Ik heb wel heel toevallig een uitnodiging gekregen voor aanstaande dinsdag, voor iets waar ik zelf niet naartoe kan. In Poeldijk vindt er dan iets van een AutoRAI plaats, maar dan voor dit soort voertuigen. In de uitnodigingsmail staat dat verschillende Europese landen hier al wetgeving over hebben. Kan de Minister dat ook meenemen in de verkenning die zij met de ACM gaat doen, zodat wij, als andere landen op dat gebied al wet- en regelgeving hebben, daar dan ook naar kijken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb die uitnodiging niet gehad, dus ik weet niet wat voor happening dat is. Wij hebben in Europa al aangekaart dat wij voor onze categorie bijzondere bromfietsen graag aansluiting zouden willen zoeken bij Europese regelgeving. Dus ik denk dat we prima kunnen uitzoeken wat er eventueel al is aan Europese regelgeving in dit kader. Ik stel u voor, daarop terug te komen in aanloop naar het volgende algemeen overleg.

De **voorzitter**:

Helder. Dan denk ik dat we kunnen beginnen met de tweede termijn. Ik wil een spreektijd van anderhalve minuut voorstellen en het ook echt daartoe beperken. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Van Brenk.

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

Voorzitter, dank u wel. Ik wil meteen van deze gelegenheid gebruikmaken om een VAO aan te vragen, omdat ik toch denk dat wij een Willie Wortel nodig hebben in het kader van het lampje.

Ik heb nog een bijzondere vraag, die ik in eerste instantie niet heb gesteld. Ik woon in Utrecht en ik weet dat er met de grote vier gesproken is over bereikbaarheid en doorrijden in de steden. Mijn vraag is: gaat dat nou ten koste van de investeringen bij andere gemeenten? Ik heb ook wat collega's uit Eindhoven die iets hebben met bereikbaarheid en dergelijke. Mijn vraag is: we hebben straks een beperkt budget, wordt dat door de grote vier opgeslokt? Kan de Minister daar iets over zeggen?

Voor de rest zou ik willen zeggen dat we als commissie met zijn allen een keer iets moeten gaan doen aan die opfriscursus van Veilig Verkeer Nederland. Ik ben daartoe bereid, wil ik maar zeggen.

De **voorzitter**:

Dat is goed nieuws. Ik geef het woord aan de heer Von Martels.

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

Dank u wel. In 2014 is de Wet gemeenschappelijke regelingen gewijzigd en zijn de plusregio's opgeheven. Ook is toen de brede doeluitkering afgeschaft. Daardoor zijn toen honderden miljoenen euro's ongeoormerkt in het Provinciefonds gestort. Nu horen wij dat dit BDU-budget door de provincies wordt besteed aan andere zaken dan verkeer. Kan de Minister per provincie aangeven waar het BDU-geld terecht is gekomen? Dat zal wel enig onderzoekwerk opleveren. Afhankelijk van de uitkomst willen we die overheveling laten evalueren. Dat ten eerste.

Dan over de campagne fietsverlichting. Ik hoor goede intenties van de Minister, namelijk dat ze in gesprek wil gaan met de gemeenten. Ik hoop toch dat het iets krachtiger wordt en dat we binnenkort echt met een voorstel kunnen komen dat meer licht gaat geven op deze zaak.

De veiligheid moet natuurlijk uit de lengte of uit de breedte komen. Wij kiezen heel duidelijk voor de breedte als het gaat om de aanleg van fietspaden en speedsnelwegen; ook langs andere wegen, niet zijnde rijkswegen. Het gaat erom dat die van voldoende breedte zijn. Tot zover.

**De voorzitter:**

Dank. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

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

Dank u, voorzitter. Ik ben blij met de toezegging dat er in het voorjaar een plan komt vanuit de provincies om de veiligheid van de N-wegen te verbeteren. Daar ben ik heel benieuwd naar. Ik zie dat graag tegemoet. Wat de bredere wegen betreft, sluit ik mij aan bij de collega. De wereld verandert. Parkeervakken zijn ook vaak smal en klein. Op fietspaden gaat het allemaal sneller en dan loopt het soms ook spaak. Wat rekening houden met de toekomst en meer uitwijkgemak zou fijn zijn. Als er verkiezingen zijn, krijgen wij altijd heel veel brieven. Dan komt er een formateur en dat soort dingen. Er komen verkiezingen in de provincie aan, op 20 maart. Ik zou er erg blij mee zijn als u vanuit de rijksoverheid, vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een brief naar de twaalf provincies stuurt waarin u zegt: «Jongens, verkeersveiligheid is onze nationale prioriteit. Neemt u alstublieft een substantieel bedrag in uw begroting op. Zorgen voor wegen is ook uw kerntaak.» Dan kunt u ook de samenwerking met hen zoeken, zodat we de veiligheid verbeteren, met name op de provinciewegen, waar het hard gaat en waar de marges klein zijn. Als u dat wilt doen, zou ik daar erg blij mee zijn. Misschien kunnen we dan in april en mei, als de gedeputeerde staten worden gevormd, echt spijkers met koppen slaan. Dan doen wij ons deel, dan doen zij hun deel, en zo verbeteren we de wereld een beetje.

**De voorzitter:**

Oké. Ik heb het gehoord en de Minister ook. Ik laat de suggestie even bij de Minister. Meneer Van Aalst, ga uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Heel kort. Dank voor de antwoorden. Een brief lijkt mij op zich interessant. Het is misschien goed dat u het verhaal meeneemt om extra geld in asfalt te investeren in combinatie met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat lijkt me goed richting de provincies. Verder hoop ik dat dit plan snel concreet wordt en dat de financiële onderbouwing erbij komt. Voor de rest komen we terug op een aantal zaken in het VAO.

**De voorzitter:**

Dank. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Voorzitter. Als de heer Dijkstra om een brief gaat vragen met extra geld voor de provincies, dan ga ik me zorgen maken, want dan gaat het waarschijnlijk naar asfalt. Dat willen wij niet. Dus ik doe het verzoek om die brief niet te sturen. De provincies zullen straks hun verantwoordelijkheid nemen.

Ik heb in mijn eerste termijn mijn zorgen geuit over het concreet maken van het financiële kader van het plan, zodat wij in 2019 en 2020 vooral niet verliezen aan allerlei analyses, maar we doorgaan met het waarmaken van de ambitie van nul verkeersdoden. Organisaties als de ANWB, de Fietsersbond en MENS en STRAAT zijn belangrijk om mee samen te werken. Ik zou de Minister willen vragen om goed naar hen en de SWOV te luisteren, zodat we vaart kunnen maken, want dat is nodig.

Ik heb de uitnodiging van het event net doorgestuurd naar de PA van de Minister, dus daar kan ze misschien heen dinsdag.

Andere punten heb ik eigenlijk niet. O toch, de handhaving. De Minister heeft eigenlijk gewoon voorgelezen wat in de antwoorden op de schriftelijke vragen staat. Daar komen we niet veel verder mee. Misschien komen we daar in het VAO nog op terug.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank. Ik geef het woord aan de heer Schonis.

**De heer Schonis (D66):**

Dank u, voorzitter, en dank aan de Minister voor de beantwoording van alle vragen. Ik heb er eigenlijk nog eentje. U zegt: die Biròzaak is een Amsterdamse aangelegenheid; Amsterdam gaat het eerst even intern bekijken. Dat is prachtig. U zegt dat dat een goede casus is, maar dat heeft een bredere uitstraling dan alleen maar Amsterdam. Wat gaat u dus concreet doen? We krijgen nog de antwoorden op schriftelijke vragen, maar ik zou toch nog wat meer willen weten over het perspectief dat zij daarvoor ziet voor de toekomst.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank. Ik geef de Minister het woord voor haar tweede termijn.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mevrouw Van Brenk zei «het is misschien een rare vraag» toen ze vroeg naar het overleg dat er is geweest tussen de G-4, de vier grote steden. Daar werd in de media een beetje over gedaan alsof dat iets geheimzinnigs was. Dat is het totaal niet. Het staat ook gewoon op de openbare agenda. Het is een periodiek overleg met verschillende thema's. Deze keer is er stilgestaan bij de goede afstemming tussen de verstedelijkingsopgave, de woningbouwopgave en mobiliteit. Eigenlijk doen we dat ook breder in het kader van het Mobiliteitsfonds. Dus het heeft niets te maken met het verdelen van budgetten. U kunt Eindhoven en alle andere gemeenten in Nederland dus geruststellen: er wordt gebrainstormd over hoe je kan komen tot een andere vorm van bekostiging van projecten. Dat hebben we ook al met u besproken.

Neem het voorbeeld van de A2 bij Maastricht. Daar zijn de woningen na de aanleg van de Groene Loper 30% meer waard geworden. Hoe zou je dat soort dingen kunnen vertalen bij nieuwe projecten? Kun je een prijskaartje hangen aan de waarde die het oplevert om in een prachtige, goed ontsloten omgeving te wonen, waardoor wij die infrastructuur makkelijker kunnen betalen? Dat is eigenlijk waarover gefilosofeerd wordt. Misschien kan ik u ook nog melden – ik weet niet eens wat daar al van in de media is gekomen – dat wij een interdepartementale studiegroep daarvoor hebben opgezet waarin ambtelijk verder wordt uitgewerkt welke alternatieve vormen van bekostiging wij kunnen bedenken. Ik ben blij dat we dat misverstand uit de wereld hebben kunnen helpen.

Verder maakt mevrouw Van Brenk zich hard voor een opfriscursus. Ik denk dat dat alleen maar hartstikke positief is.

De heer Von Martels zei dat de Wgr-plusregio's zijn afgeschaft en dat het geld van de BDU daarbij destijds ongeoormerkt is overgedragen aan de provincies. Hij vraagt waar dat terecht is gekomen. Hij zou die overheveling willen evalueren. Nou is dat wel een heel breed verhaal. Daarvoor zou ik hem willen verwijzen naar de collega van BZK, die daar verantwoordelijk voor is. Niet voor niks is de keuze gemaakt om dat ongeclausuleerd te doen.

Voor de rest zei hij: het moet uit de lengte of uit de breedte komen. Wat hem betreft komt het uit de breedte. Ik heb hem al een dieptestudie daarnaar toegezegd. Laten we eens nagaan hoe CROW daartegen aankijkt en of dat nog actueel is.

Dan de N-wegen. Dat had ik al toegezegd. Er komt een concrete uitwerking van de provincies.

Dan ging het over een brief naar de mogelijke formateurs van de provinciale staten. Ik vind het een sympathiek idee, maar ik ga het toch

niet doen, want als ik dat zou gaan doen, dan denk ik dat een heleboel collega's in het kabinet ook nog wel goede adviezen hebben. Dan komen er bij die formateurs straks heel veel brieven van allerlei bewindslieden binnen. Ik denk ook niet dat het nodig is, want ik zit met provincies om de tafel voor dit strategisch plan. Degenen die daar nu zitten, zijn er zeer van doordrongen. We houden goed voor ogen dat zij zich hiervoor hard moeten maken. Voor de rest denk ik dat u allemaal heel goed capabel bent om via de eigen politieke lijnen in al de provincies, waar u ook allemaal vertegenwoordigd bent, het goede pleidooi over te brengen. Anders kom ik inderdaad direct in de gevarenzone, zoals al bleek toen de heer Laçin aangaf dat hij dan weer voor andere dingen zou willen pleiten dan de heer Dijkstra misschien. Als wij met elkaar uitstralen dat er een zeer actieve inzet en een sterke ambitie nodig zijn, ook van provincies, in dit Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dan denk ik dat we het daar het beste mee zouden kunnen doen.

De heer Schonis heeft nog een keer naar de Birò gevraagd.

**De voorzitter:**

Mag ik u even onderbreken? Voordat we daarnaartoe gaan, heeft de heer Dijkstra een interruptie.

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

Ik begrijp wat de Minister zegt, maar het hoeft ook maar één brief te zijn van één Minister naar alle provincies. Maar dan gaan ze het allemaal doen; ik begrijp de heer Laçin ook wel. Wat ik dan ga doen, is kijken wat we als politiek kunnen doen in de procedurevergadering. Misschien maken we een soort brief waar we ons allemaal in kunnen vinden, omdat wij, zoals we hier zitten, verkeersveiligheid in de provincies allemaal belangrijk vinden: neem dat zo meteen alsjeblieft mee in de formatieonderhandelingen. Want er komen ook veel nieuwe mensen, die echt van voor af aan beginnen. Dan helpt dit gewoon als steuntje in de rug. Per slot van rekening moeten we het met elkaar doen, met al die partners, als we de verkeersveiligheid willen verhogen. En als u het niet kan doen, dan doen we het wel zelf.

**De voorzitter:**

Dat klonk als een vooraankondiging van een discussie op de procedurevergadering.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Waar ik mij uiteraard niet in meng, want dat is aan de Kamer.

Dan kom ik bij de heer Schonis. Hij had het nog een keer over de Birò. U weet dat de OVV momenteel onderzoek doet naar bijzondere voertuigen, waaronder ook gehandicaptenvoertuigen. Hij vroeg nog specifiek wat het ministerie doet. Dat OVV-onderzoek moeten we eerst afwachten. Mede op basis van die adviezen wil ik bezien of ik de regels voor het toelaten en gebruiken van die gehandicaptenvoertuigen kan aanscherpen, bijvoorbeeld door het daadwerkelijk te beperken tot gebruik door gehandicapten. Dan zou je ze misschien aan een persoon moeten koppelen. Ik blijf het wel heel erg belangrijk vinden dat gehandicapten zo veel mogelijk aan het verkeer kunnen blijven deelnemen. Ik denk dat u dat allemaal met mij eens bent. Daar komen we op terug.

Dan was ik er doorheen, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank. Dan zijn we bijna aan het einde van deze bijeenkomst. Er is een VAO aangevraagd door mevrouw Van Brenk. Daar komen wij volgende week op terug.

Er zijn vier toezeggingen gedaan.



- De Kamer ontvangt voor het volgende AO Verkeersveiligheid het overzicht van de concrete maatregelen voortvloeiend uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en ook wie daarbij welke rol vervult.
- De verkenning door CROW naar de grootste risico's op kruispunten en rotondes komt naar de Kamer en wel voor het eind van 2019. Hierin worden ook innovatieve oplossingen meegenomen.
- De Minister vraagt CROW de richtlijnen ten aanzien van het wegontwerp na te gaan op actualiteit en informeert de Kamer daarover. Dat is denk ik de lengte- en de breedtekwestie van de heer Von Martels.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Even specifiek, ik ga niet aan CROW vragen of al hun richtlijnen nog actueel zijn, maar wel of dat opgaat voor de specifieke over het wegontwerp. Daar zullen voor het volgend algemeen overleg over rapporteren.

**De voorzitter:**

Tot slot:

- De ACM en de Minister voeren een verkenning uit naar light electric vehicles. Daarin wordt de EU-regelgeving meegenomen. De Kamer ontvangt hierover een brief voor het AO Verkeersveiligheid van 12 juni 2019.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Volgens mij was dat de toezegging die ik had gedaan in de richting van de heer Laçin. Die betreft het in kaart brengen van de vraag of andere Europese lidstaten hier wetgeving voor hebben. Dat is iets anders dan dat wij heel breed een verkenning naar vehicles gaan doen.

**De voorzitter:**

Oké. Dan rest mij niets anders dan de Kamerleden en de Minister te bedanken voor hun inzet. Ik bedank iedereen die dit heeft meegemaakt. Nogmaals, excuses voor de rommelige start. Wij hebben het mooi, door alle stemmingen heen, precies om zes uur afgerond. Ik wil dus iedereen bedanken en deze bijeenkomst sluiten.

Sluiting 17.56 uur.