

29398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1185

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 26 september 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 4 september 2025 overleg gevoerd met de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weel, minister van Justitie en Veiligheid, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2025 inzake reactie op verzoek commissie over de oproep "Verbeter internationale gegevensuitwisseling voor een eerlijke en veilige handhaving van verkeersregels" van Wepublic en Verra Mobility (Kamerstuk 29398, nr. 1160);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 maart 2025 inzake eindrapportage van het onderzoek naar de herinvoering van het alcoholslot (Kamerstuk 29398, nr. 1169);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2025 inzake uitkomsten beleidsverkenning naar aanleiding van de motie van de leden Joseph en Westerveld over de algemene medische keuring voor mensen met autisme, ADD en ADHD afschaffen voor het afleggen van een rijexamen (Kamerstuk 24170, nr. 318) en advies Gezondheidsraad over rijgeschiktheid na psychose (Kamerstuk 29398, nr. 1171);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 februari 2025 inzake CBR-kwartaalrapportage vierde kwartaal 2024 "corona-inhaalslag examens" (Kamerstuk 29398, nr. 1158);
- de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 28 mei 2025 inzake fiche: Herziening Richtlijn voor kentekenbewijzen voor motorvoertuigen (Kamerstuk 22112, nr. 4071);
- de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 28 mei 2025 inzake fiche: Herziening Richtlijn periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en herziening Richtlijn technische controles langs de weg (Kamerstuk 22112, nr. 4070);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2025 inzake CBR-rapportage examenafname eerste kwartaal 2025 (Kamerstuk 29398, nr. 1174);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juni 2025 inzake Monitor Smart Mobility 2025 (Kamerstuk 31305, nr. 519);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juni 2025 inzake stand van zaken van de verkeersveiligheid voorjaar 2025 (Kamerstuk 29398, nr. 1175);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2025 inzake reactie op verzoek commissie over een brief over het toelaten van elektrische steps op de openbare weg (Kamerstuk 29398, nr. 1179);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2025 inzake nieuwe mijlpalen Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29398, nr. 1181);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2025 inzake uitkomst traject Trendbrekers verkeersveiligheid (Kamerstuk 29398, nr. 1180);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 augustus 2025 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Werkgroep Toekomstbestendige A37 met betrekking tot de verkeersveiligheid langs de Drentse Zonneroute A37 (Kamerstuk 29385, nr. 144);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 augustus 2025 inzake verzamelbrief CBR (Kamerstuk 29398, nr. 1182);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 augustus 2025 inzake verkeersveiligheid elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen (Kamerstuk 29398, nr. 1183).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

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

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Schukkink

Voorzitter: Stoffer

Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Boutkan, Olger van Dijk, De Hoop, Pierik, Stoffer en Veltman,

en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Van Weel, minister van Justitie en Veiligheid.

Aanvang 15.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Het is inmiddels iets na 15.00 uur. Ik stel voor dat we beginnen met het commissiedebat Verkeersveiligheid en CBR. Er zijn meerdere Kamerleden aangeschoven: de heer Pierik, die heeft aangegeven dat hij zijn bijdrage doet en daarna naar een ander debat moet -- daar wensen we hem ook veel plezier bij --, de heer Olger van Dijk, mevrouw Veltman, de heer De Hoop en de heer Boutkan. Die zullen allemaal namens hun partijen -- u weet vast welke partijen dat zijn -- het woord voeren. Ook van harte welkom aan beide ministers: de minister van Infrastructuur en Waterstaat en, zoals hij net zelf aangaf, ook nog van Volksgezondheid en Spoor, maar daar doen we vandaag niet zo veel mee. O, niet Spoor maar Sport? Dat is voor vanavond na 19.00 uur. Minister Van Weel is hier op zijn laatste dag als minister van Justitie en Veiligheid. Dus ik zou zeggen: laat het nog één keer zien vandaag. Hartelijk welkom ook aan alle mensen op de publieke tribune.

Allereerst wil ik aangeven dat wij beginnen met vier interrupties per persoon in dit eerste deel. Ik zie iedereen knikken. Als er dan heel veel ruimte overblijft, kunnen we altijd nog kijken of u een extra interruptie krijgt, maar we beginnen met vier. Meneer Pierik, aan u is het woord.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. De verkeersveiligheid van onze kinderen en jongeren raakt ons allemaal. Uit de jongste CBS-cijfers blijkt dat er vorig jaar 675 mensen omkwamen in het verkeer, iets minder dan een jaar eerder, en in de laatste vijf jaar vormen de fietsslachtoffers de grootste groep verkeersslachtoffers. In 2024 overleden er 246 fietsers tegen 220 automobilisten. Extra zorgwekkend

is dat minstens 44 van de fietsdoden een e-biker was, en dat in 60% van de ongevallen hoofdletsel de oorzaak van de fatale afloop was.

De frustratie groeit. Het soms roekeloze gedrag van bestuurders van fatbikes en e-bikes zien we allemaal terug als medefietser, voetganger of automobilist. Vorige week werd ik hier op het Spui, zo'n 100 meter verderop, bijna zelf nog omvergereden door een veel te hard rijdende fatbiker. We kunnen de elektrische fiets en de fatbike niet meer wegdenken uit het straatbeeld, maar ze zorgen ook voor nieuwe en grote risico's. Vooral jongeren op fatbikes rijden vaak te hard en zonder helm. De gevolgen kunnen ernstig zijn. Hersenletsel is een levensveranderende aandoening en kan het leven van een jongere volledig ruïneren. Daarom begrijpt de BBB de stap naar een helmplicht voor jongeren. We moeten echt alles op alles zetten om het aantal ongevallen met ernstig letsel te voorkomen, want uiteindelijk verliezen jonge slachtoffers hun toekomst. Enkele dagen geleden nog werd op het nieuws een arts de vraag gesteld of een zwaargewond geraakte fatbiker, met op de scans duidelijk zichtbaar hersenletsel, het had overleefd. Het antwoord van de arts was: nee, hij heeft het niet overleefd. Met een fietshelm neemt het risico op ernstig hoofd- en hersenletsel na een botsing of val met gemiddeld 60% en het risico op dodelijk hoofd- en hersenletsel met gemiddeld 71% af. Kortom, een fietshelm redt levens.

Voorzitter. Dat brengt mij ...

De **voorzitter**:

Drinken en interrumpen vechten met elkaar om voorrang, maar de heer De Hoop heeft een interruptie voor u, meneer Pierik.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik kan mij natuurlijk allereerst gelijk bij de heer Pierik aansluiten. Het aantal verkeersdoden, het aantal fietsers dat gewond raakt of overlijdt, is in Nederland echt nog steeds veel te hoog. Daar moeten we snel wat aan doen. Wel vraag ik de heer Pierik hoe hij naar het voorstel van de minister kijkt. De vele jongeren die op een elektrische fiets naar school gaan in de regio, waarvan ik weet dat de heer Pierik daar heel veel oog voor heeft, zullen dan ook met een helmplicht te maken krijgen. Hoe kijkt de heer Pierik daarnaar, wetende dat de meeste ongevallen plaatsvinden in de stad?

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Dit is echt wel iets wat de BBB behoorlijk bezig heeft gehouden, omdat we zo'n helmplicht voor scholieren in de regio die op een elektrische fiets van hun dorp naar school fietsen, eigenlijk ook niet zo heel

noodzakelijk vinden. Maar in het voorstel van de minister staat duidelijk dat het onderscheid tussen een elektrische fiets en een fatbike eigenlijk niet te maken is. Ik zeg weleens: het is 86 keer bekeken, van onderen en van boven. Als dat onderscheid niet te maken is, zegt de BBB: de veiligheid van die fietsers staat voorop en dan kiezen we toch voor de helmplicht voor jongeren.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop wil u nog een vraag stellen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik kan mij hier ook alles bij voorstellen. Wij als GroenLinks-Partij van de Arbeid zijn niet per definitie tegen het voorstel van de minister maar ook nog niet per definitie vóór. We hebben hier gewoon een aantal vragen over die ik ook de heer Pierik wil stellen. Juist ouderen zijn heel vaak slachtoffer. Dan is die leeftijd van 18 jaar best arbitrair. Wat doe je dan met 65-plussers? Een groot deel van de fietsongelukken betreft 85-plussers, helaas af en toe ook met overlijdens. Waarom dan wel voor jongeren tot 18 jaar en waarom niet voor 65-plussers bijvoorbeeld?

De heer **Pierik** (BBB):

Opnieuw een interessante vraag. Ook dat heeft ons natuurlijk beziggehouden: waarom ga je dan niet voor alle leeftijdscategorieën zo'n helmplicht verplicht stellen? Onze redenering is: jongeren moet je extra beschermen, terwijl de hersenen van ouderen volgroeid zijn, dus die kunnen ook beter beredeneerde keuzes maken als het gaat om het al dan niet opzetten van een helm. We vinden dat we die vrijheid in ieder geval wel bij de ouderen moeten laten.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Toch nog een vraag. Uiteindelijk is het ook onze plicht om zwakke verkeersdeelnemers te beschermen. Dat zijn per definitie fietsers, maar je zou kunnen stellen -- dat bedoel ik niet vervelend richting ouderen -- dat juist oudere fietsers extra zwakke verkeersdeelnemers zijn. Als je dan weet dat er meer ouderen slachtoffer zijn, begrijp ik niet dat de heer Pierik zegt: van die groep mensen vinden we het de eigen verantwoordelijkheid, maar niet van jongeren.

De heer **Pierik** (BBB):

Misschien dan toch nog even een extra toelichting. Het aantal ouderen op fatbikes is eigenlijk best beperkt. Voor ouderen is die verplichtstelling dus minder noodzakelijk. Langs ons boeren erf zie ik heel veel ouderen fietsen met een helm op. Ik zie minder noodzaak om dat voor die groep ouderen verplicht te stellen dan om dat voor de groep jongeren te doen.

De voorzitter:

Ik zie dat u de vraag van de heer De Hoop heeft beantwoord. Of dat naar tevredenheid is, merken we later ooit wel, maar gaat u verder met uw inbreng.

De heer Pierik (BBB):

Dat brengt mij bij het volgende punt, namelijk verkeerseducatie. Fatbikers en e-bikers vragen om meer dan alleen handhaving. Het begint met kennis en gedrag. Daarom hebben we ook een paar vragen aan de minister. Doet elke basisschool nog mee aan het fietsexamen? Zo nee, wat zijn de overwegingen van basisscholen om daar niet aan mee te doen? Is er in deze fietsexamens speciale aandacht voor de verkeersveiligheid van e-bikers en fatbikers?

Voorzitter. De cijfers over fatbikes die op de markt verschijnen, zijn ronduit schokkend. In 2024 haalde de politie ruim 10.000 illegale fatbikes van de weg. De Inspectie Leefomgeving en Transport onderschepte er nog eens 16.000 bij de douane. Dat is vaak goedkope import uit China. Deze fietsen voldoen niet aan de Europese veiligheidsnormen, maar worden massaal gekocht door jongeren die weinig te besteden hebben en toch zo'n stoere fiets willen. Wat voor signaal wordt hiermee afgegeven? Waar stukt de aanpak van het op de markt brengen van illegale fatbikes?

Mijn tweede vraag gaat over de handhaving, en ligt in het verlengde van de eerdere vraag. Er zijn nu 250 rollerbanken beschikbaar: één per politie-eenheid. Daarmee kan gecontroleerd worden op snelheid en vermogen, maar met duizenden illegale fatbikes op straat is dat veel te beperkt. Kan de minister toezeggen dat er meer van dit soort middelen beschikbaar komen, zodat de politie in het hele land vaker kan optreden?

Tot zover mijn inbreng. Zoals de voorzitter al aangaf, moet ik zo naar een ander commissiedebat. Als er geen vragen zijn, wil ik deze vergadering nu graag verlaten.

De voorzitter:

Dank u wel. We kijken even rond of er nog interrupties voor u zijn. Dat is niet geval. Dan wensen we u veel succes en plezier bij het landbouwdebat. We gaan verder met de inbreng van de heer Olger van Dijk. Ga uw gang.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. 25 mei van dit jaar: een jongen van 17 op de fatbike overleden bij een aanrijding in Oss. 4 juni dit jaar: een 31-jarige man uit Enschede overleden na een eenzijdig ongeluk met een fatbike op de campus. 10 juli dit jaar: een jongen van 13 liep door een ongeluk met een fatbike een zeer zeldzame breuk op in zijn bovenbeen, met mogelijk blijvend letsel. Zo kan ik eindeloos doorgaan.

Artsen blijven mij mailen over de zware ongelukken en het bizarre letsel met fatbikes en de soms piepjonge slachtoffers. De minister geeft nu ook weer aan dat de helft van de slachtoffers tot 18 jaar is. Mijn beeld is dat ze zelfs nog jonger zijn. Mijn eerste vraag aan de minister is dan ook of hij kan verhelderen of de meeste slachtoffers niet vooral in de categorie 12 tot 16 jaar vallen. Dat is relevant als we naar maatregelen gaan kijken, want er moet iets gebeuren. Eerlijk is eerlijk: het is goed dat deze minister meer ambitie toont dan zijn voorganger. Hij wil door met het keurmerk en wil een gedragsaanpak. Mijn vraag bij die gedragsaanpak is wel, en dan kijk ik in het bijzonder naar de minister van Justitie en Veiligheid, hoe de politie daarbij wordt betrokken. Gaat het dan ook over de vandalen in het Vondelpark, die zich schuldig maken aan aanrandingen van vrouwen en dat ook nog eens filmen? Want linksom of rechtsom, dat soort gedrag is niet te tolereren in Nederland.

Voorzitter. Deze minister concludeerde op basis van een onderzoek van Goudappel dat een aparte voertuigcategorie "zware e-bikes" onuitvoerbaar is. Deze Kamer wilde daarvoor een minimumleeftijd en helmplicht. Ik heb het onderzoek gelezen en het advies is inderdaad om dit niet te doen. Maar ik lees niet dat het compleet onuitvoerbaar is. Een gewichtsgrens van 24 kilo pakt alle huidige fatbikes mee; echter, er wordt ook een groot deel, misschien ongeveer de helft, van de reguliere e-bikes meegenomen. Dat maakt het wat ons betreft nog altijd het overwegen waard, al is het minder effectief dan deze Kamer voor ogen had. Dus graag toch nog een keer een reflectie van deze minister op dit specifieke punt van een gewichtsgrens.

Daarnaast sporen we de minister aan om verder te gaan met het onderzoek naar die verplichte typegoedkeuring en kentekening. Mijn vraag aan de minister is of deze eventuele kentekening ook niet de oplossing zou kunnen zijn om wel degelijk weer onderscheid te gaan maken tussen e-bikes.

Voorzitter. Deze minister kiest nu voor een helmplicht voor minderjarigen op alle e-bikes. Wij staan niet te juichen bij deze maatregel, maar het aantal jonge slachtoffers is zo groot dat wij elke serieuze maatregel die kan helpen om het aantal slachtoffers terug te brengen, serieus willen bekijken. Daar hebben we een paar vragen bij. Waarom is er dan gekozen voor 18 jaar? Als het aantal slachtoffers vooral in de categorie tot en met 16 valt, zou je de leeftijdsgrens dan niet dáár moeten leggen? Is er ook nagedacht over een

helmplicht voor kwetsbare ouderen? En hoe zit het, zo vraag ik aan de minister van Justitie en Veiligheid, met de handhaving? Is die leeftijd van 18 jaar te handhaven?

Voorzitter. Terwijl wij ons vooral zorgen maken over de fatbikes, dreigt alweer een nieuw voertuig de Nederlandse straten over te nemen: de e-step. In veel andere Europese landen zorgen deze steps voor problemen met de verkeersveiligheid. Wat mijn fractie betreft, kunnen de drempels voor de toelating van deze e-steps op de openbare weg niet hoog genoeg zijn. Is de minister dat met ons eens? En wat is hierbij nu de stand van zaken? Want we lezen dat de AMvB's met de regels voor gebruikers niet deze zomer maar pas in het najaar van 2026 komen. Graag een toelichting hierop. Wij gaan ervan uit dat er tot die tijd geen nieuwe types e-steps worden toegelaten op de openbare weg. Kan de minister dat toezeggen? En als dat niet zo is, hoe garandeert hij dan dat de verkeersveiligheid niet zal verslechteren?

Voorzitter. De Verkeersveiligheidscoalitie vraagt om een nationaal actieplan ongevallenregistratie en bij dit project expliciet de registratie van nieuwe voertuigcategorieën zoals fatbikes, e-steps en andere LEV's, te prioriteren. Op basis van zo'n ongevallenregistratie kan er degelijk risicogestuurd beleid worden gemaakt. Kan de minister toezeggen zo'n project ongevallenregistratie op te starten?

Voorzitter. Naar aanleiding van de toezegging aan NSC zijn innovaties op het gebied van fietsverlichting onderzocht. We lezen dat er mogelijk nog winst is te behalen door ook eisen te stellen aan de zijdelingse zichtbaarheid van fietsverlichting, die volgens de huidige regelgeving zijn toegestaan. Gaat de minister hier ook mee aan de slag? Is hij van plan daadwerkelijk te komen met eisen aan zijdelingse zichtbaarheid?

Voorzitter. Tot slot het CBR, want dat staat ook op de agenda van dit debat. Het gaat de goede kant uit met de reserveringstermijnen door het opschorten van de tussentijdse toets. Eerder heeft mijn fractie aangedrongen op het regionaal herintroduceren van de tussentijdse toets, als de termijn gedaald is tot de ondergrens van zeven weken. Kan de minister aangeven of dat al het geval is in regio's? En hoe gaat de herintroductie vorm krijgen? Wachten tot het einde van het eerste kwartaal 2026 kan niet de bedoeling zijn.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond. U heeft geen interrupties. Dan gaan we naar mevrouw Veltman. Ga uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Iedereen wil dat onze straten veilig zijn. Dat je zonder angst de fiets kan pakken, dat je veilig de weg kunt oversteken en dat je er gewoon op kunt vertrouwen dat je weer heelhuids thuiskomt. Daar hoort een stevige inzet op verkeersveiligheid bij. Het probleem met de fatbikes duurt al veel te lang. Veel jongeren die op opgevoerde fatbikes veel te hard over straat razen en voor grote overlast zorgen: dat is asogedrag. Iedereen op straat kan aanwijzen wat een fatbike is en wat niet. Maar nu krijgen we voor de derde keer de deksel op de neus doordat er wordt gezegd dat in de regelgeving het onderscheid niet te maken is. Een van de redenen die de minister noemt is dat er te veel overlap zou zijn met een andere categorie zware e-bikes, zoals de bakfiets; mijn buurman zei het ook al. Maar als de minister overgaat tot een helmplicht tot 18 jaar voor alle e-bikes, dan is er ook sprake van dat je een categorie meeneemt waar het probleem niet zit -- maar nu een hele grote, namelijk alle fietsers tot 18 jaar op e-bikes.

Voorzitter. Waarom maakt de minister toch deze keuze? Verschillende gemeenten willen de fatbike uit bepaalde gebieden weren, maar ook zij hebben dan de mogelijkheid nodig om dat onderscheid te kunnen maken. Welke visie heeft de minister hierop? Wat vindt hij ervan dat dat niet lukt? Hebben we de regelgeving zo ingewikkeld gemaakt dat dit niet kan? Waarom kiest de minister voor een maximumleeftijd van 18 jaar en niet bijvoorbeeld van 16 jaar?

Voorzitter. Voor het tegengaan van dat asociale gedrag op de fatbike is meer nodig. De handhaving moet beter. Als de politie op straat niet kan handhaven, omdat de definitie van elektrische fietsen in de Wegenverkeerswet niet klopt, dan blijft dit dweilen met de kraan open. Als je willens en wetens de straat onveilig maakt met een opgevoerde fatbike, dan moet je voelen dat dat consequenties heeft. Maar nu kan de politie alleen bekeuren bij een waarneming. Dat werkt niet. Pas als de wet wordt aangepast, kan er effectief gehandhaafd worden. Waarom kiest de minister niet direct voor een duidelijke wetswijziging, met spoed, zodat er effectief en op grote schaal kan worden gehandhaafd, juist omdat er nu al zo veel overlastgevers op fatbikes rondrijden? Ik hoor van de politie dat deze aanpassing echt nodig is.

Daarnaast zien we dat de aanpak van de handel in illegale fatbikes echt steviger moet. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat illegale fatbikes, die nu in groten getale rondrijden in Nederland, van de weg worden gehaald? En hoe gaat hij ervoor zorgen dat NVWA, ILT, Douane en politie beter samenwerken? Wanneer gaan we die verbeteringen zien?

Voorzitter. De VVD maakt zich zorgen om de veiligheid op fietspaden in het algemeen. Wij vinden het niet meer dan logisch om goed te kijken naar wie wel en niet op het fietspad hoort en wie op de rijbaan mag, zoals dat nu ook gebeurt met de snorfiets. Het is goed dat er ruimte is voor gemeenten om hier goede keuzes in te maken, afhankelijk van de lokale situatie. Maar het

kan ook weer onveilig zijn als bepaalde lichte elektrische voertuigen zomaar naar de rijbaan worden gestuurd. Hoe kijkt de minister hiernaar?

Voorzitter. Gemeenten en provincies lopen vaak vast als zij verkeersoverlast willen aanpakken. Wat ons betreft krijgen gemeenten de mogelijkheid om sneller en effectiever te kunnen ingrijpen. Dat kan bijvoorbeeld door boa's meer bevoegdheden te geven bij snelheidsovertredingen van gemotoriseerd verkeer in de bebouwde kom. Wij horen graag of de minister bereid is dit voor de gemeenten te gaan regelen, zodat de pakkans daadwerkelijk omhooggaat.

Voorzitter. Dan het CBR en rijexamens. Op TikTok zijn video's met vragen van theorie-examens verschenen en er worden op internet examenvragen te koop aangeboden. Dit is fraude, een regelrechte bedreiging voor de verkeersveiligheid, en onacceptabel. Zo kun je je theorie-examen net zo goed in het casino halen. Heeft de minister scherp dat dit gaande is? En is hij het eens met de VVD dat dit de verkeersveiligheid ondermijnt? Wat doet hij hieraan?

De politie doet mededelingen aan het CBR, zodat het CBR kan beoordelen of iemand rijgeschikt is of een onderzoek of cursus moet doen. Het is onbestaanbaar dat duizenden van deze mededelingen blijven liggen. Dat betekent dus dat vele mensen die misschien ongeschikt zijn om te rijden, gewoon de weg op blijven gaan. Dat kan echt niet. Hoe gaat de minister dit probleem oplossen?

De VVD-motie waarmee is verzocht om goed presterende rij scholen voorrang te verlenen bij het CBR, wordt uitgewerkt. Dat gaat over een eerdere toegang tot de examencapaciteit en dat je als goed presterende rij school kunt worden aangemerkt als "gouden rij school". Maar hoe kan zo iets met waarborgen worden omkleed? Zou een erkenning niet nog meer bijdragen aan een goede kwaliteit van rijonderwijs?

Voorzitter. Juist de betere rij scholen maakten gebruik van de tussentijdse toets om hun cursisten beter voor te bereiden en daarmee de kwaliteit te verhogen. Deze toets is nu tijdelijk afgeschaft. Kan de minister ervoor zorgen dat die tussentijdse toets echt zo snel mogelijk weer wordt ingevoerd? We hebben daar een termijn aan gekoppeld: hopelijk begin 2026 voor het hele land en misschien eerder al regionaal. Daarmee sluit ik aan bij de vragen van collega Van Dijk.

Voorzitter. Verkeersveiligheid is geen papieren doel. Het gaat om mensen in dorpen en steden, op straat, op weg naar werk, sport of school. De VVD kiest voor een harde aanpak van huf ter gedrag, stevige handhaving en slimme maatregelen die werken. Want veilig thuiskomen moet voor iedereen vanzelfsprekend zijn.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Dan gaan we naar de heer De Hoop. Ga uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De verkeersveiligheid in Nederland staat enorm onder druk, zoals mijn voorgangers al zeiden. In 2024 kwamen er 675 mensen om het leven in het verkeer. Dat betekent dat elke week opnieuw dertien families geconfronteerd worden met het verlies van een naaste. Vooral fietsers betalen de hoogste prijs. Zij zijn de grootste groep dodelijke slachtoffers. Dat vraagt om actie en politiek handelen, zeker gezien onze ambitie om in 2050 nul verkeersdoden te hebben, want dit doel raakt steeds verder uit zicht.

Verrassend genoeg lijkt er dan wel weer wat beweging te zitten in het fatbikedossier. In die zin complimenteer ik deze minister ermee dat hij daadwerkelijk een stap wil zetten, hoe gevoelig ook. De overlast en het snel stijgende aantal ongelukken met letsel dwingen ons ook tot keuzes. Daar is de fatbikebranche niet zo blij mee, maar we dragen daarvoor met elkaar wel een verantwoordelijkheid. We moeten ons realiseren dat er eigenlijk twee issues spelen: de overlast en het letsel dat veroorzaakt wordt, met name hersenletsel bij jongeren. Een helmplicht voor jongeren zal mogelijk weinig veranderen aan het gedrag of de opvoersetjes, maar het verandert wel wat aan de mate van risico van de ongelukken. Ik vind het goed dat we daarnaar kijken. GroenLinks-Partij van de Arbeid is voor een leeftijdsgrens en een helmplicht voor fatbikes, want het is een Nederlandse verworvenheid om op je fiets te springen, onafhankelijk van je leeftijd. Dat staat gewoon onder druk. Fatbikes én grote voertuigen met het brommerkenteken maken onze fietspaden onveilig. Het fietspad moet weer gewoon het terrein worden van de gewone fiets.

Waar de minister geen onderscheid maakt tussen de e-bike en de fatbike, kiest hij in zijn voorstel wel voor een onderscheid op basis van leeftijd, middels een leeftijdsgrens van 18 jaar. Daar heb ik toch een aantal vragen over. Wat zijn de consequenties voor het fietsgebruik, ook onder jongeren in de regio? Waarom is er niet voor gekozen ook 65-plussers hieronder te laten vallen, maar is er wel voor die leeftijd tot 18 jaar gekozen? Waarom kan er niet voor een leeftijd lager dan 18 worden gekozen, zoals de Kamer eerder voorstelde, dus 12 of 14 jaar? Wat de consequenties in de regio betreft: ik heb eerder in een stuk gelezen dat 64.000 jongeren in ons land op de elektrische fiets naar school gaan. Voor hen heeft dat misschien daadwerkelijk consequenties. Hoe kan er misschien toch op een bepaalde manier nog ergens onderscheid worden gemaakt tussen de fatbike en de e-bike? Dat zijn alsnog veel vragen over het voorstel van de minister. In die zin wachten wij af met welke wetgeving hij in het najaar gaat komen. Dan zal

GroenLinks-Partij van de Arbeid daar explicieter wel of geen steun aan verlenen.

Het belangrijkste wat wij verder nog van de minister verwachten, is dat hij het LEV-kader nu een keer echt aanpakt. Dat wordt te lang uitgesteld, vindt mijn fractie. Dat helpt zeker om de chaos op het fietspad en de handhaving te ordenen, maar dat wordt weer een jaar uitgesteld. Tussen de bedrijven door wordt nu wel de e-step gelegaliseerd, terwijl we nog in afwachting zijn van de definitieve regels. In de stukken geeft de minister aan nog over onvoldoende informatie te beschikken, terwijl er wel weer een nieuw voertuig wordt toegelaten. Wij vinden dat toch zorgwekkend. Wij zien het risico van meer ongevallen, maar dat weerhoudt de minister niet van toelating. Ik neem aan dat we niet wachten tot bijvoorbeeld traumachirurgen ons weer brandbrieven sturen omdat er vervolgens met die categorie weer ongelukken gebeuren. Daar zijn we dus toch wel kritisch over.

De **voorzitter**:

Dan stoppen we even. U was nog niet klaar met uw inbreng, maar de heer Olger van Dijk heeft een interruptie voor u.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dit is een belangrijk punt. Mijn fractie deelt de zorgen van de heer De Hoop dat het nieuwe LEV-kader te lang duurt en dat het nu ook weer langer duurt. Ook delen we de zorg over het toelaten van nieuwe steps op de openbare weg. In juli zag ik een mooie foto van deze minister bij de toelating van zo'n nieuwe e-step. Dat is wat mijn fractie betreft niet het goede beeld. Zou GroenLinks-Partij van de Arbeid NSC willen steunen in het idee om een soort moratorium in te stellen op het toelaten van nieuwe e-steps, totdat in ieder geval dat kader af is? Ik heb begrepen dat dat in het najaar van 2026 is.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik ben nog wel benieuwd naar de precieze verdere invulling daarvan, maar ik denk dat de heer Olger van Dijk aan mijn bijdrage heeft gemerkt dat ik zeker achter dat idee sta. Ik vind het heel storend dat er telkens weer nieuwe voertuigen komen voordat er überhaupt sprake is van een fatsoenlijke implementatie van het LEV-kader. Ik zou zeggen: zorg er nou voor dat het LEV-kader in orde komt. Misschien heeft de Kamer daar de afgelopen periode ook niet echt aan meegeholpen, met alle andere verzoeken die gedaan zijn, wat misschien aardig wat ambtelijke capaciteit heeft geleverd op het fatbikedossier. Maar ik zou tegen de minister willen zeggen: ga in uw demissionaire periode aan de slag met zo'n LEV-kader, zodat de volgende minister vanuit dat kader de toelating van nieuwe voertuigen veel beter kan

regelen, en hou het tot die tijd eigenlijk zo veel mogelijk tegen. Ik denk dus dat de heer Olger van Dijk en ik op één lijn zitten.

De **voorzitter**:

Dat geeft dan ook geen aanleiding tot verdere vragen. Gaat u door met uw inbreng.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Wij vroegen om een brief met een toelichting op de vraag waarom die toelating toch door is gegaan. Als fietsen aantoonbaar veiliger is, vraag je je toch af waarom je dit voertuig nu ook zou toelaten. De steden stuurden ons een brandbrief. Kort samengevat willen ze dat het fietspad voor de fietsers is en dat gemotoriseerd verkeer met kenteken, verzekering en helm op de weg rijdt, zeker in 30 kilometerzones. Dat is eigenlijk best simpel, duidelijk en makkelijk te handhaven. GroenLinks-Partij van de Arbeid is daar ook echt voorstander van. Ik zou graag van de ministers horen hoe zij daartegen aankijken.

Voorzitter. Dan heb ik een vraag voor de minister van JenV. Er komt zo meteen weer een herziening met betrekking tot misbruik in het verkeer. Dan denk ik ook aan het alcoholslot. Ik zou willen meegeven dat GroenLinks-Partij van de Arbeid dat niet als een dubbele straf ziet. Dat is wel meermaals de argumentatie geweest om van zo'n alcoholslot af te zien. Integendeel: het maakt autorijden eigenlijk weer mogelijk voor iemand die toch een verwerpelijke overtreding heeft begaan door met alcohol op achter het stuur te gaan zitten, maar wel op zo'n manier dat we zeker weten dat het niet nog een keer gebeurt. Toon dan maar aan dat je niet gedronken hebt als je de volgende keer achter het stuur gaat zitten, en anders krijg je maar een rijontzegging. Dat zou ik deze minister echt nog mee willen geven.

Voorzitter. Dan kom ik ten slotte bij de rijscholen. Ik zie dat er ingezet wordt op zelfregulering van de sector om de rotte appels eruit te halen, maar die rotte appels die hun vak niet verstaan, blijven de wachtlijst bij het CBR vullen met kandidaten die er niet klaar voor zijn en daar ook de dupe van worden. Dat kost ons en de leerlingen onnodig tijd en geld. Ik zou toch echt graag een wat steviger inzet zien op dit punt. Als driekwart van je leerlingen zakt, moet je zelf maar eens opnieuw op les gaan, zou ik tegen deze minister willen zeggen. En als het niet snel beter wordt, ga je maar wat anders doen.

De **voorzitter**:

Zou u naar een afronding willen gaan, meneer De Hoop?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, ik ga naar een afronding. Dat doe ik met één positief voorbeeld dat ik nog graag zou noemen. In Helsinki is in één jaar tijd geen enkele verkeersdode gevallen. Wat doen ze daar nou? Gericht die 30 kilometer per uur hanteren. Ik denk echt dat dat het belangrijkste is in beleid ten aanzien van verkeersveiligheid.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de laatste spreker, de heer Boutkan. Ga uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De bestuurders van fatbikes kunnen we indelen in twee categorieën: een minderheid, genaamd "tuig", en een meerderheid die zich door het gedrag van deze minderheid moet aanpassen aan het tuig. Ik heb het tijdens de vuurwerkdiscussie ook al gezegd: met het tuig regeert een minderheid op straat. Ook hier verziekt het tuig het voor de meerderheid en wreekt zich het jarenlang pamperen. Dit heeft kunnen gebeuren door het weggeven van het gezag op straat aan het tuig. Daarom vraag ik aan de minister van Justitie: waarom pakken we dit tuig, dat in elke stad en elk dorp overlast veroorzaakt, niet aan in plaats van nu met allerlei maatregelen te komen waar de meerderheid weer de dupe van wordt? Ik ben ook benieuwd wat de minister van IenW hiervan denkt.

Voorzitter. Ik geef een praktijkvoorbeeld. De politie in Almere heeft afgelopen week tijdens een controle in korte tijd tientallen boetes uitgedeeld aan met name fatbikers en scooterbestuurders. Na 90 minuten stond de teller al op 32 boetes en 7 waarschuwingen. In totaal werden er 76 voertuigen, waaronder 54 fatbikes, gecontroleerd. Vooral bij die laatste categorie bleek er van alles aan de hand te zijn. Acht fatbikes reden te snel. Bij vijf exemplaren werkten de remmen niet. Zeven bestuurders kregen een waarschuwing dat de fatbike in beslag zou worden genomen bij een volgende constatering. Eén fatbike werd gelijk al in beslag genomen. Landelijk gezien krijg je hetzelfde beeld. Gezien het aantal overtredingen tijdens de controles is de vraag aan de minister van Justitie: is de minister bereid om dit soort handhavingsacties meer plaats te laten vinden en, zo nee, waarom niet? Aansluitend hierop: is hij bereid om in gesprek te gaan met gemeenten over het meer inzetten van boa's, met de daarbij behorende bevoegdheden? Uit het veld komen signalen dat handhavers van de gemeente wel tijd hebben om bonnen uit te schrijven voor foutparkeren en dat ze klaargestoomd worden om hardwerkende Nederlandse ondernemers te gaan bekeuren voor het rijden in een zero-

emissiezone in plaats van gewoon het tuig aan te pakken dat overlast veroorzaakt. We hebben het voorbeeld van de heer Pierik gehoord. Waarom pakken ze het tuig op fatbikes, scooters en stepjes op straat niet aan, vraagt de PVV aan de minister.

Voorzitter. Dan de voorgestelde helmplicht. De minister zet in op een helmplicht tot maximaal 18 jaar voor gebruikers van fatbikes, maar ook andere elektrische fietsen. Dit noemen wij nou de bliksemafleider. Ook hier wordt het werkelijke probleem, namelijk het tuig, niet benoemd. Je kan dan misschien wel een helm dragen, maar op jonge tot zeer jonge leeftijd heb je nog steeds niet voldoende verkeersinzicht ontwikkeld. Volgens mij is de minister dit met ons eens. Dat lezen we ook wel in zijn brief.

Voorzitter. De campagne "'t Kan hard gaan" was bedoeld om jongeren -- lees: het tuig -- te wijzen op de risico's van het gebruik van opgevoerde elektrische fietsen -- lees: fatbikes. Mijn vragen aan de minister zijn de volgende. Is deze campagne geëvalueerd? Wat was het daadwerkelijke resultaat? En heeft de campagne geleid tot minder slachtoffers? In zijn brief schrijft de minister dat vervolgens het doel is om toe te werken naar "mogelijke aanscherping van de huidige gedragsmaatregelen". Wat een slappe hap. Gewoon handhaven dat tuig!

Voorzitter. Elektrische fietsen vallen qua veiligheid onder de zogenaamde Machinerichtlijn, maar deze voorziet niet in de technische eisen voor gebruik op de weg, zoals banden, verlichting en remmen. Dat is toch wel opvallend. Vandaag kregen we een bericht binnen van de Nederlandse fietsenmakers, die dit ook constateren. Voor auto's hebben we wel allerlei regeltjes en verplichtingen. Waarom dan niet hiervoor?

Tot slot, voorzitter. Mijn mond viel open van verbazing na het lezen van de stukken. Deze minister komt voor de weggebruiker aanzetten met nog meer regels, nog meer verplichtingen, maar ook lastenverzwaringen. Die zijn bekookstofd in Brussel, onder toezicht oog van het braafste jongetje van de klas. Het gaat om negen voorstellen. Eigenaren van motorfietsen zullen met apk-keuringen worden geconfronteerd. Eigenaren van lichte bedrijfsvoertuigen krijgen te maken met een jaarlijkse emissietest. Fabrikanten van geconnecteerde voertuigen zijn verplicht om iedere drie maanden de kilometerstand door te geven. Apk-keuringscentra zullen moeten investeren in nieuwe testapparatuur. In het algemeen zullen voertuigeigenaren worden geconfronteerd met hogere tarieven voor de apk-keuring vanwege de invoering van nieuwe meetmethoden. Volgens de minister zullen deze voorstellen bijdragen aan de concurrentiekracht van de EU. De vraag aan de minister is: hoe dan?

Voorzitter. De PVV is tegen meer regeldruk en voor lastenverlichtingen. Laten we deze gekkigheid zo snel mogelijk een halt toeroepen.

Ik dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Er zijn geen interrupties. Dan zou ik graag nog mijn eigen inbreng willen doen. Ik wil de heer Olger van Dijk dus vragen om het voorzitterschap over te nemen.

Voorzitter: Olger van Dijk

De **voorzitter**:

Zeker. Dank. Dan zou ik het lid Stoffer hierbij graag het woord willen geven voor zijn inbreng namens de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Ik geef gelijk maar aan dat ik dit ook mede namens het CDA doe.

Voorzitter. Cijfers blijven confronteren. Het aantal jongeren dat overleed door een verkeersongeval is de afgelopen vijf jaar helaas met 40% toegenomen. Het doet zo veel pijn. Het staat ook haaks op waar we als SGP voor staan: het leven, het gezin en een veilige samenleving. Ik schrok daarom toen ik las dat het kabinet de doelstelling van halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 in feite wil loslaten. Ook al lijkt het onhaalbaar, laten we vooral niet verslappen. Bij stikstof en klimaat worden doelen eerder afgestemd op urgentie dan op haalbaarheid. Waarom wordt de moed op dit punt dan vijf jaar te vroeg opgegeven? Laat de urgentie maar helder uitkomen, is mijn oproep, juist nu het gaat om mensenlevens in plaats van een mol stikstof meer of minder. Het traject Trendbrekers heeft stevige maatregelen opgeleverd en de verkeersminister wil eventuele aanvullende maatregelen overlaten aan een volgend kabinet. Daar heb ik moeite mee, want volgens mij wil de Kamer verder. Kan het kabinet ten minste aanvullende maatregelen op de stip leggen?

De SGP wil blijven investeren in verkeersveiligheid. Het geld voor de Investeringsimpuls is volgend jaar al op. Dit moet gecontinueerd worden, met meer 30 kilometerzones en veilige kruispunten. Medeoverheden kunnen dit niet alleen aan. Wanneer gaat de verkeersminister de 50 miljoen euro voor het Meerjarenplan Fietsveiligheid eindelijk uitgeven, bijvoorbeeld aan meer vrijliggende fietspaden? Bij het laatste MIRT-debat hebben de SGP en vele andere partijen gepleit voor fysieke rijbaanscheiding op de N50 tussen Kampen en de Ramspolbrug. Mijn vraag is: hoe pakt de minister dit op?

Voorzitter. De pakkans van onder meer drank- en drugsrijders moet verder omhoog. Mijn vraag aan de minister van Justitie is of hij echt werk gaat maken van de maatregelen die de werkgroep intensivering verkeershandhaving heeft uitgewerkt. Waar blijven de bevoegdheden voor boa's om ook snelheidscontroles in de wijk te doen? En waarom draait het kabinet met het alcoholslot in het strafrecht? We gaan van onderzoek naar verkenning, terwijl drankrijders jaarlijks voor tientallen verkeersslachtoffers zorgen. Dat het alcoholslot in het strafrecht moet, wordt breed gedeeld. Je hebt dan niet te maken met mogelijke dubbele bestraffing. Waarom bereidt het kabinet dit niet al gewoon voor? Daarnaast kun je dan verder kijken naar het bestuursrecht.

Dan de fatbikes. Daar is al veel over gezegd, maar zij zorgen voor veel hoofdbrekens, figuurlijk maar helaas vooral ook letterlijk op straat. Het kabinet wil nu een helmplicht voor jonge e-bikerijders. Dat snap ik, maar ik heb er wel enkele vragen over. Wat is het risico dat jongeren uitwijken naar e-steps, die niet per se veiliger zijn? Voor voldoende naleving en handhaving moet het dragen van een helm veel normaler worden. Hoe wordt er ingezet op een effectieve campagne? Ik zie liefelijke slogans als "'t Kan hard gaan" en "Zet 'm op", maar waar blijft de confrontatie met een slogan als "Je bent een rund als je met je hoofd stunt"?

Verder blijft een harde aanpak van opgevoerde en illegale fatbikes en andere e-bikes nodig. Komt er een verbod op de verkoop van opvoermaterialen zoals gashendels voor fatbikes? De SGP wil in ieder geval geen generieke minimumleeftijd voor e-bikegebruik, want verschillende scholieren in plattelandsgebieden gebruiken die fiets om op school te komen -- dan zie ik liever een helmplicht, zeg ik er maar bij.

Het CBR zou ik ook nog bij de kop willen pakken, want wij maken ons toch wel zorgen over de autorijlessen. We blijven kritisch over het schrappen van de tussentijdse toets. De minister leunt wat ons betreft te veel achterover. Als ik het goed heb begrepen, neemt het aantal herexamens toe. Het is natuurlijk fijn als er meer examens ingepland kunnen worden, maar als dat vooral extra herexamens betreft, vanwege het vervallen van de tussentijdse toets, dan schiet dat natuurlijk niet direct op. In Limburg en Zeeland zit het wel goed met de reserveringstermijnen. Examinatoren in deze regio's springen niet zomaar elders in. Kan de tussentijdse toets hier dan gewoon terugkomen? En kan die tussentijdse toets ten minste ook terugkomen voor leerlingen met faalangst en autisme?

Voor de rijleskwaliteit wordt nu vooral gekeken naar het bevoordelen van rijsscholen met hoge slagingspercentages. Daar plaats ik toch vraagtekens bij. Als rijsscholen een laag slagingspercentage hebben, helpt het niet als leerlingen langer moeten wachten op hun examen. Wat zijn de risico's voor kleine rijsscholen, die eerder aanlopen tegen toevallige dips in slagingspercentages? Hoe ga je voorkomen dat rijsscholen afstand doen van zwakkere leerlingen en leerlingen met een rugzak? Hoe weegt de minister

deze risico's? Emile Roemer heeft destijds de instelling van een onafhankelijke curriculumcommissie autorijonderwijs geadviseerd. Gaat de minister daarmee aan de slag?

Voorzitter. Tot slot de Apk-richtlijn. Keurmeesters zouden volgens het Europese voorstel in staat moeten zijn alle soorten voertuigen te keuren. Maar waarom zou een automonteur een cursus moeten doen voor het keuren van vrachtwagentrailers? Wil de minister zich dus inzetten voor bijstelling hiervan?

Dat was het. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik stel vast dat er geen vragen meer zijn en dus geef ik het voorzitterschap graag terug aan de heer Stoffer.

Voorzitter: Stoffer

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Ik kijk even naar de ministers. Hoelang zou u willen schorsen? Twintig minuten? Dan stel ik voor dat u nog twee minuten extra krijgt en gaan we om 16.00 uur verder.

De vergadering wordt van 15.39 uur tot 16.01 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We zijn inmiddels weer compleet. Het is 16.00 uur geweest. Ik stel voor dat we doorgaan met de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik denk dat we opnieuw vier interrupties doen in deze termijn. Dan geef ik minister Tieman het woord.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter, aanwezigen en mensen die meekijken. Dank voor de gestelde vragen over dit zeer belangrijke onderwerp. Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. Ik ben zelf ook vader en heb natuurlijk ook kennisgenomen van de nieuwste cijfers: 675 mensen zijn omgekomen in het verkeer. Vaders, moeders, kinderen, geliefden. Ik realiseer me dat er nog veel werk te doen is. Dit onderwerp blijven we de komende tijd bij ons houden. We zetten ons als

Rijk, samen met de provincies, gemeenten maar ook de waterschappen en de vervoerregio's, in om dit aantal omlaag te brengen. Denk bijvoorbeeld aan de Investeringsimpuls. Dit jaar zijn er al 200 aanvragen binnengekomen. Samen investeren we 119 miljoen euro in bijvoorbeeld veilige rotondes en vrijliggende fietspaden. We investeren ook in het veiliger maken van de rijkswegen. Voor de aanpak van de N36 is met de Voorjaarsnota 2025 115 miljoen euro extra beschikbaar gekomen.

Naast de infrastructuurwerken werken we aan veilig gedrag, met campagnes en met verkeerseducatie. Zo stimuleren we het gebruik van de fietshelm met "Zet 'm op". Voor wat betreft het CBR gaan we onnodige rijbewijskeuringen afschaffen, zodat mensen niet onevenredig zwaar worden belast. Daarnaast ben ik blij dat de wachttijden bij het CBR om het eerste praktijkexamen B te kunnen doen, structureel omlaaggaan. Tot slot wil ik me inzetten voor een leeftijdsgebonden helmplicht voor elektrische fietsen en mogelijk ook voor andere lichte elektrische voertuigen. Dit is een effectieve maatregel om ernstig hoofdletsel onder een kwetsbare groep terug te brengen.

Graag beantwoord ik nu de vragen die u gesteld heeft.

De **voorzitter**:

Maar voordat u daartoe overgaat, heeft de heer De Hoop een vraag voor u.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik zou toch een vraag aan de minister willen stellen naar aanleiding van het laatste wat hij noemt: die helmplicht. Deze minister is demissionair, eigenlijk dubbel demissionair. Dat vergt af en toe enige terughoudendheid. De minister is in die zin best een stuk verder gegaan dan het kader dat de Kamer eerder aan hem meegaf, via de verschillende moties die zijn ingediend. Ik ben benieuwd hoe de minister dat ziet bij een voorstel dat zelfs per AMvB kan worden doorgevoerd, dus waar de Kamer in theorie niet eens over zou hoeven stemmen. Hoe wil hij dat doen? En hoe wil hij de Kamer, als hij dat traject voortzet, daarin op een gepaste manier meenemen, rekening houdend bijvoorbeeld met hoe de meerderheden liggen? Ik vind ook dat een demissionair minister daar wel rekening mee moet houden, los van wat je van dit voorstel vindt. Ik zou daar een reflectie van de minister op willen hebben.

Minister **Tieman**:

Die reflectie was eigenlijk terug te vinden in de cijfers en de hoeveelheid onderzoek die wij nu hebben gedaan. Ik vind niksdoen hier eigenlijk geen optie. Dat was de afweging die ik heb gemaakt. Maar ik ben natuurlijk ook

gevoelig voor wat er leeft in de samenleving. Als ik ook zie hoe het nu geland is, ook onder de leeftijdsgenoten, dan denk ik dat wij door het op deze manier te doen een juiste snaar geraakt hebben. We hebben ook te maken met een andere leeftijdscategorie kwetsbaren. Dit noemde u ook. Daar ligt het percentage gebruikers dat de helm vrijwillig omarmt, een stuk hoger: 38%. Dan denk ik: daar zijn we goed bezig. We houden voor die groep nog steeds de campagne. Mocht het daar weer de verkeerde kant opgaan, kun je het daarna alsnog invoeren. Maar ik wil ergens nu graag beginnen, anders ben je weer verder in de tijd, met een in mijn optiek no-regretmaatregel.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Helder. Ik begrijp waar de minister vandaan komt. Mijn vraag zag ook op het volgende. Hoe neemt de minister de Kamer mee in de periode hierna, mocht de minister dit doorzetten, ook omdat het per AMvB zou kunnen? Je hoeft daarvoor dus niet per se terug bij de Kamer te komen, maar er liggen nog wel een aantal vragen. Ik denk dat het wel belangrijk is, zeker in een demissionaire periode, dat ook de Kamer bij dit best verstrekkende voorstel, los van hoe men erover denkt, goed meegenomen wordt.

Minister **Tieman**:

Ja, dat zal ik zeker doen. Er moet ook nog een advies van de Raad van State komen. Dat advies zal ook weer onderwerp van discussie, van reflectie zijn. Wat dat betreft kunnen we nog zaken bijstellen, afhankelijk van wat daar uit gaat komen. Ik kom eigenlijk pas volgend jaar met die koppeling met LEV, om vervolgens het jaar daarop het breder uit te kunnen rollen. Er komen dus nog genoeg interactiemomenten met ons om hierover verder te spreken. Maar ik wilde dit al wel graag in gang gaan zetten. Er komen nog wel een aantal "go/no go"-momenten.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, nog een derde? U gaat richting uw maximum.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, voorzitter, dan maar met volle snelheid erin aan het begin van dit debat. Kan ik dan concluderen dat de minister naar aanleiding van wat de Raad van State hiervan vindt, bij de Kamer terugkomt? Is de toezegging dat de minister eerst bij de Kamer terugkomt voordat dit zomaar per AMvB wet wordt? Ik denk dat dat wel chic zou zijn met een demissionair kabinet.

Minister **Tieman**:

Die chicheid gaan we doen. Dat is een toezegging.

De **voorzitter**:

Ik zie geen verdere vragen. Dan kunt u doorgaan met de beantwoording.

Minister **Tieman**:

De heer Van Dijk en mevrouw Veltman: waarom is gekozen voor 18 jaar bij de leeftijdsgebonden helmplicht als het aantal slachtoffers in de categorie tot en met 16 jaar zit? Is dat een overwogen leeftijdsgrens, vragen ze. Wat dat betreft zie ik die afkap van 16 jaar niet. Misschien kunt u dat nog toelichten. Wij zien dat wij 'm hebben uitgezet tot 18 jaar. Dan ben je natuurlijk ook geen kind meer. Zo zat-ie er dus bij ons in. Dat zijn ook de cijfers die wij gecommuniceerd hebben. Die differentiatie zie ik dus niet. Na 18 jaar komen er nog meer verantwoordelijkheden. Het is ook handhaafbaar en uitvoerbaar. Ik denk ook aan fraudegevoeligheid. Dat zijn de overwegingen geweest om te kiezen voor "tot 18 jaar".

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Mag ik, voorzitter?

De **voorzitter**:

U wilt een interruptie plegen, mevrouw Veltman?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Graag. Ik sla even aan op de vraag die ik nu terugkrijg. In mijn bijdrage gaf ik aan dat het probleem vooral zit bij de fatbikes, als we kijken naar het gedrag op straat. We zien dat er veel overlast is en dat er veel ongelukken zijn. Ik zie ook de cijfers uit de onderzoeken. Tegelijkertijd wordt er nu een maatregel voorgesteld waarmee een veel grotere groep onder de helmplicht wordt gebracht. Daar was mijn vraag op gebaseerd. Als je kiest voor 16 in plaats van 18, wordt de groep misschien minder groot. Je probeert de collateral damage van het probleem met de fatbike toch een beetje te beperken. Anders kunnen we van alles gaan verbieden. Dat is een beetje de achtergrond van mijn vraag. Een jaar geleden hoorden wij op basis van onderzoeken dat de ongevallen, ook de ongevallen met letsel, vooral zaten in de groep van tussen de 10 en 14 jaar. Waarom dan meteen naar 18?

Minister **Tieman**:

Ik heb mij gebaseerd op cijfers die ik heb gekregen. Die geven aan: de categorie van 12 tot 18. Dat zijn mijn argumenten geweest, ook kijkend naar de ongevallen die met e-bikes plaatsvinden. U spitst het toe tot de fatbike. Het geldt sowieso voor tot 25 kilometer per uur.

De **voorzitter**:

Goed. Dat levert geen verdere vragen op. Dan kunt u doorgaan met uw beantwoording.

Minister **Tieman**:

Is er ook nagedacht over een helmplicht voor de kwetsbare ouderen? Daar had ik het net al heel even over. We hebben te maken met een omarming van de helmplicht, een helmadvies voor die categorie. Daardoor denk ik, ook kijkend naar het draagvlak waar we het net over hadden: dat hoeft op dit moment nog niet. Als dat de verkeerde kant op zou gaan, kun je daar ook kiezen voor een AMvB. Maar dat is een afweging geweest. Ik zie heel positieve resultaten. De doelgroep in kwestie omarmt de helm in groten getale op vrijwillige basis. Het aantal wordt ook per jaar groter. Dat zijn bemoedigende cijfers waardoor ik nu niet ervoor kies om die groep erbij te betrekken. Maar dat kan in een latere fase alsnog gebeuren als je de vinger aan de pols houdt.

Mevrouw Veltman: als de minister overgaat tot een helmplicht tot 18 jaar voor alle e-bikes, is er dan ook nog sprake van dat er een categorie wordt meegenomen waarin het probleem niet zit? Daar hadden we het net over, excuus.

Waarom geen helmplicht voor 65-jarigen? Die vraag heb ik net ook beantwoord.

Wat zijn de consequenties van een helmplicht voor het fietsgebruik? Een helmplicht voor jongeren op e-bikes en LEV's beperkt de mobiliteitsvrijheid van jongeren niet. Mogelijk vinden jongeren een e-bike of LEV hierdoor minder aantrekkelijk, maar het staat ze ook vrij om een andere, normale fiets te kiezen, waar geen helmplicht voor is. Tegenwoordig zijn er ook steeds lichtere fietsen te vinden als je toch wat snelheid wilt maken. Dat is gewoon een mogelijkheid. Daarbij vind ik dat wij als maatschappij een verantwoordelijkheid hebben om onze kinderen te behoeden voor ernstig hersenletsel.

De heer Van Dijk: wil de minister nogmaals reflecteren op een aparte categorie e-bikes op basis van gewicht; is dat toch niet mogelijk? U heeft zelf

ook al de bewoordingen van het rapport gelezen. Wat uitvoerbaarheid betreft is het echt een enorme uitdaging om zoiets te doen. Je komt echt terecht in een kat-en-muisspel met de fabrikanten, ook op die gewichtscategorie. Het gewicht van de berijder heeft daarnaast ook invloed op de verkeersveiligheid wanneer we dat afzetten tegen het gewicht van de fiets. We hebben nu een drietal rapporten gehad. In mijn optiek komen ze tot dezelfde conclusie. Ik vind het heel complex en heel lastig, ook qua uitvoerbaarheid, om hier op dit moment voor te kiezen. Dat is in de weegschaal gelegd. Maar we gaan wel verder op de veiligheid in dit dossier.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Op zichzelf heb ik daar begrip voor. Ik heb over het bereik dat wij als Kamer beoogden, namelijk vooral die fatbikegroep pakken, gezegd dat we zo toch een grotere groep e-bikes pakken, waar de problematiek toch echt heel anders is naar mijn inzicht. Mij was het erom te doen, zeg ik voor de zuiverheid van het debat, dat het wel mogelijk is. Op het moment dat er in een brief staat "het is onuitvoerbaar", vind ik dat wel een politieke discussie waard. Ik blijf constateren dat het wel degelijk mogelijk is om het te doen. Ik heb begrip voor de overwegingen van de minister, die zegt: dan krijg je een soort kat-en-muisspel met aanbieders die onder die 24 kilo gaan zitten. Dat begrijp ik. Tegelijkertijd pak je daarmee wel het probleem aan van de honderdduizenden fatbikes die er nu rondrijden. Die afweging had ik hier graag willen maken. Ik blijf dus toch bij mijn punt dat het wel degelijk mogelijk is om met een gewichtsgrens te werken, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen een zware en een lichte categorie. Graag nog even de bevestiging, ook van de minister, dat het wel zou kunnen, maar dat er andere overwegingen zijn -- nogmaals, die begrijp ik -- waardoor de afweging uitvalt zoals die nu uitvalt.

Minister **Tieman**:

Ja, dat klopt. Dat kan ik gewoon bevestigen. Dat is de afweging geweest die wij binnen het departement hebben gemaakt.

De **voorzitter**:

Dat levert geen verdere vragen op, dus kunt u door met uw beantwoording.

Minister **Tieman**:

Is de typegoedkeuring of het kenteken niet de oplossing om onderscheid te maken tussen de e-bikes? Ik zie daar nog een vervolgstap, waar ik graag uw mening over hoor. Ik zou graag bij de RDW willen uitvragen wat er nodig is,

een adviesvraag, voor kentekens. Dat is ook een wat langer traject wat we dan met elkaar ingaan. Dat is niet zomaar geregeld. Het begint ergens. Als we die adviesvraag uitzetten, kunnen we t.z.t. -- ik weet niet precies wat de doorlooptijd is -- een weging doen, van: wat betekent het als een e-bike een kentekenplicht krijgt of niet? Mochten daarover nog ideeën zijn van uw kant, dan hoor ik dat graag. We kunnen bij de RDW een adviesvraag uitzetten ten aanzien van deze mogelijke vervolgstap.

Hoe kan er een onderscheid worden gemaakt tussen een fatbike en een e-bike? Daar hebben we het net over gehad en we hebben ook diverse zaken neergezet.

De heer Pierik: waar stokt de aanpak van de illegale fatbikes en e-bikes? Met de ILT, de NVWA en de Douane hebben we al heel wat zaken neergezet. Denk bijvoorbeeld aan die rollerbanken. De minister van JenV zal daar zo meteen ook een ander over vertellen. We hebben al heel veel in beslag genomen. We werken goed samen. De concrete samenwerkingsafspraken worden na de zomer afgerond. Voor het volgende commissiedebat informeer ik de Kamer over de afspraken die hierover worden gemaakt. Maar we houden elkaar interdepartementaal vast.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoorde de minister net spreken over de typegoedkeuring. Kan de minister daarover wat meer duidelijkheid geven? Hij zegt: we kunnen uitzoeken wat de consequenties zijn als we dat op de e-bikes van toepassing verklaren. Betekent dat dan dat dat ook zou gelden voor de volgens mij inmiddels miljoenen e-bikes die nu op de weg zijn?

Minister **Tieman**:

Ik wil in dat advies zeker meenemen wat daar dan de consequentie van is. Moeten die terugkomen, moeten die dan ook met een kenteken worden uitgevoerd? Dat zijn allemaal vragen die in dat advies beantwoord moeten worden, want daar zit denk ik een hele grote uitdaging.

De **voorzitter**:

Dan mag u verder met de beantwoording.

Minister **Tieman**:

De heer Van Dijk zei: de Verkeersveiligheidscoalitie vraagt om een nationaal actieplan ongevallenregistratie en bij dit project expliciet de registratie van nieuwe voertuigcategorieën. De politie registreert op dit moment al heel veel. Voertuigen met een kenteken, zoals een speedpedelec, worden daarin opgenomen en apart geregistreerd. Ook die goedgekeurde e-step, waar we het net ook over hadden, wordt daarin meegenomen. Nieuwe voertuigcategorieën worden geregistreerd als "anders". Dus wat dat betreft hebben we heel wat informatie. Dat moet verder geduid worden. Daar maken we ook iedere keer nog stappen in, maar daar zit heel veel informatie die wij tot ons kunnen nemen.

Mevrouw Veltman had gevraagd: waarom niet direct de WVV aanpassen ten aanzien van handhaving? Wij zijn op dit moment bezig te kijken wat daar mogelijk is. Er is nog wat discussie tussen onze juristen of de opvoersets verkocht mogen worden of niet. Ik hoop op de korte termijn duidelijkheid te geven over een aantal interpretaties. Vervolgens kunnen we de wet daar eventueel op aanpassen. Laten we de interpretaties die er nu zijn, nog heel even bekijken. Daar zijn we nog niet helemaal uit. Ik heb er nog wat meer tijd voor nodig om dat uit te zoeken, om vervolgens eventueel een stap te zetten.

Mevrouw Veltman vroeg: hoe om te gaan met de behoefte en het verzoek van gemeenten om fatbikes te weren? Elektrische fietsen, waaronder de fatbikes, kunnen niet worden geweerd zolang ze voldoen aan de regels. Op verzoek van de heer Van Dijk ben ik in mijn Kamerbrief van 28 augustus uitgebreider ingegaan op de juridische mogelijkheden hiertoe. Die illegale fatbikes zijn al verboden. Daar kan op worden gehandhaafd; die worden ook in beslag genomen.

De heer Van Dijk vroeg: waarom komt het AMvB-LEV-kader pas in het najaar van 2026? De voorbereidingen voor de internetconsultatie lopen. Hierna volgt een behandeling in de ministerraad en de voorhangprocedure in beide Kamers. Na de voorhangprocedure volgt advisering door de Raad van State. De AMvB moet ten slotte drie maanden worden genotificeerd bij de Europese Commissie. Dat kan pas starten wanneer de advisering gereed is. Daarom kan die AMvB pas op zijn vroegst in de eerste helft van 2027 vastgesteld worden.

De **voorzitter**:

Dat levert u gelijk een interruptie op van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Niet over het laatste punt, maar iets wat u hiervoor noemde, want ik denk dat daar sprake is van enige verwarring. Ik heb gevraagd naar aanpassing van de

Wegenverkeerswet, omdat de politie op straat niet voldoende grondslag heeft om zonder waarneming, dus zonder dat je iemand ziet rijden, toch een bekeuring uit te delen of een boete op te leggen als die fatbike überhaupt de mogelijkheid heeft om harder te gaan dan toegestaan is. Daarvan zegt de politie: in de praktijk kunnen we nu niet beboeten als de fatbike netjes op stand 1 staat als wij controleren, terwijl stand 2 of 3 mogelijk is. Mijn pleidooi is dus om de Wegenverkeerswet aan te passen, zodat je ook zonder waarneming die boete op kunt leggen.

Minister **Tieman**:

Die vraag zou ik graag in tweede termijn willen beantwoorden.

De **voorzitter**:

Daar gaat mevrouw Veltman mee akkoord, maar dat zal ook wel moeten, toch? We wachten het antwoord in tweede termijn af. Gaat u verder met de beantwoording.

Minister **Tieman**:

Mevrouw Veltman. We vinden het niet meer dan logisch om goed te kijken wie wel en wie niet op het fietspad mag. Geef de ruimte aan de gemeenten of ze de rijbaan op kunnen worden gestuurd. Wat dat betreft zijn er mogelijkheden voor de gemeenten om die afwegingen te maken. Wanneer je dat op een 50km/u-weg doet, lijkt me dat niet zo verstandig. Dus dan heb je een tussenstap van een 30km/u-weg. Dat moet je denk ik ook niet op de Maasboulevard willen. Dan gaan mensen wellicht ook op hun telefoontje kijken. Per gemeente moet je daar dus naar kijken. Amsterdam heeft daarin nu een voorbeeld gesteld. Daar zijn bemoedigende resultaten geboekt, maar daar is wel een enorm stakeholdersysteem aan voorafgegaan met de ambulances en met de hulpdienstverleners om te kijken welke wegen zich daarvoor kwalificeren. De mensen in die steden kennen hun wegen als geen ander. De ruimte is er om dat door te voeren.

De heer Van Dijk vroeg: kan de minister toezeggen dat er geen nieuwe e-steps meer worden toegelaten; kan de drempel voor toelating zo hoog mogelijk worden gezet? Dan is toch het antwoord dat ik dit niet kan toezeggen. We hebben, zoals u weet, een Stintsituatie gehad, waardoor er heel veel zaken bij de RDW zijn neergelegd waar ik me politiek gezien niet mee kan bemoeien. Ik ga wel in overleg met de RDW om ook te kijken wat er nog aan zit te komen, want ik heb wel gevoel voor uw vraag. Op dit moment heb ik geen signalen gekregen. Ik ga daar ook terughoudend in zijn, gelet op die situatie en mijn wettelijke kaders. Ik heb de signalen op dit moment niet dat wij net voor het vaststellen van zo'n LEV-kader met elkaar hier nog een

stortvloed aan nieuwe voertuigen gaan krijgen. Ik ga daar nog wel wat gevoel bij krijgen, maar die signalen heb ik op dit moment niet. Dit is het eerste geweest, na een hele lange tijd. Andere landen hebben dergelijke steps veel eerder toegelaten. Dat hebben wij niet gedaan. Wij hebben het nu echt op een veiliger manier gedaan. Maar dit valt wel samen met zo'n LEV-kader, waar dit soort apparaten toch wel bij betrokken moeten worden.

De heer Stoffer vroeg: wat is het risico dat jongeren uitwijken naar e-steps, die niet per se veiliger zijn? Ze zijn niet per se veiliger, maar ook niet per se onveiliger, meneer Stoffer. Het zijn goedgekeurde steps. Ze voldoen aan veiligheidseisen, ze voldoen aan richtlijnen, er wordt expliciet gekeken naar de remfunctie en allerlei andere zaken voordat ze zo'n typegoedkeuring krijgen. Er is nu één step van goedgekeurd, dus ik zie op dit moment geen verschuiving. Weet dat wij nog heel wat tijd nodig hebben voordat er een helmplicht op die elektrische fietsen is doorgevoerd. Dan hebben wij ook een LEV-kader. In dat LEV-kader komt dan ook voor die e-step een helmplicht.

De heer Boutkan vroeg: waarom zijn er niet allerlei regels en verplichtingen voor elektrische fietsen, zoals de Machinerichtlijn? Er zijn regels voor e-bikes, namelijk de regels uit de Machinerichtlijn. Aanvullend hierop is een typegoedkeuring denkbaar. Echter, deze hebben ingrijpende gevolgen voor de eigenaren, de verkopers, de RDW en de verzekeraars. Daarnaast leidt het tot een kentekenplicht. Daarom ben ik tot nu toe terughoudend geweest.

De **voorzitter**:

De heer Boutkan heeft een interruptie op dit punt. Ga uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

In de brief die wij gekregen hebben, schrijft de minister: "Voor elektrische fietsen geldt momenteel geen plicht voor een typegoedkeuring of keurmerk. Een keurmerk is daarmee geen sluitende oplossing voor het op de markt aanbieden van veelal goedkope ondeugdelijke elektrische fietsen door fabrikanten die het keurmerk niet volgen." Waaraan moeten ze dan wel voldoen? Er verscheen vandaag een bericht in de media over fietsenmakers die geconfronteerd worden met ondeugdelijke fatbikes waarvan de remmen niet goed zijn -- die kunnen afbreken en noem het allemaal maar op. Waarnaar gaan we dan wel kijken als die keurmerken niet goed zijn of geen oplossing bieden? Mijn vraag is dan vervolgens: wat is wel mogelijk om ervoor te zorgen dat we die goedkope handel van straat halen?

Minister **Tieman**:

Ik wil in overleg. Ik heb het eerste gesprek gehad voor een initiatief vanuit de sector zelf ten aanzien van een keurmerk, ook met verzekeraars erbij. Ik hoop dat we daar op korte termijn wat meer over kunnen vertellen. Dat is ook aangegeven in de brief als een van de zaken, dus naast gedragsmaatregelen en de helmplicht ook een keurmerk. Dat wil ik veel groter gaan maken, zodat we een normering in de markt gaan neerzetten. Dat kan ook een dynamisch keurmerk zijn, dus meerdere maatregelen die in de loop van de jaren gaan groeien. We kunnen al op relatief korte termijn een basis neerleggen die dan ook omarmd wordt door bijvoorbeeld de verzekeringsmaatschappijen, werkgevers en fietsenmakers. Een keurmerk voor e-bikes dus, in de zin van: dit is een deugdelijke e-bike. E-bikes zonder zo'n keurmerk zijn dan ondeugdelijk.

De **voorzitter**:

U kunt door met uw beantwoording, minister.

Minister **Tieman**:

Meneer Boutkan: is de campagne "'t Kan hard gaan" geëvalueerd? De campagne is nog niet geëvalueerd. We willen eerst de exacte resultaten hebben. We weten wel dat we via de kanalen meer dan 3 miljoen mensen hebben bereikt. We evalueren eigenlijk alle campagnes. Geeft u mij nog een jaar voor het op tafel leggen van een evaluatie. Het is overheidsgeld. Dat moet goed besteed zijn en moet ook effect hebben.

Mevrouw Veltman: hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de grote aantallen fatbikes die rondrijden van straat worden gehaald? Het gebruik van een fatbike die niet voldoet aan de eisen van een elektrische fiets, is verboden. Daar kan de politie al op handhaven. De politie kan fatbikes in beslag nemen. Vandaag las ik nog een ander artikel. In Lekkerkerk gaan diverse fietsen op de rollerbank. Fietsen die niet deugdelijk zijn moeten een herkeuring ondergaan of gewoon ingenomen worden. Dat zijn maatregelen die al bestaan. Ik weet dat er heel veel fatbikes op straat zijn. Het is een kansberekening wanneer ze bij de politieagent tegen de lamp lopen en in beslag worden genomen.

De **voorzitter**:

Minister, nu u toch even ruimte heeft: ik zag mevrouw Veltman gebaren dat ze geen interrupties meer heeft, maar ze heeft er nog één. Dat geldt ook voor de heer De Hoop. Voelt u zich niet geremd ... Remmen is altijd goed in het kader van verkeersveiligheid, maar mocht u er nog een of twee extra willen, dan laat ik dat gezien de tijd gewoon toe. Voelt u zich dus niet geremd door het aantal interrupties. Minister, gaat u door.

Minister **Tieman**:

Ja. Mevrouw Veltman: het probleem oplossen dat mededelingen van de politie over ongeschikt rijgedrag blijven liggen. Alle mededelingen worden opgepakt door het CBR, alle mededelingen worden opgepakt. In 2024 heeft de politie 30.540 mededelingen aan het CBR uitgebracht en in 17.443 gevallen werd vervolgens een educatieve maatregel opgelegd.

Mevrouw Veltman: kan er weer een tussentijdse toets ingevoerd worden vanaf 2026? Laten we de verantwoordelijkheden en in een aantal zaken ook de deskundigheid daar liggen waar ze liggen. Het CBR wil het ook bestendigen. Ik heb hier een lijst van de voormalig directeur, tot twee dagen geleden: de heer Pechtold. Ik zie heel bemoedigende cijfers. Het aanvragen van een reserveringstermijn voor een B-rijbewijs duurt op dit moment maximaal 8,4 weken. Dat moet wel bestendigd worden. Anders ga je weer omhoog. Het advies is om even te kijken hoe dit zich settelt. We kunnen vrij snel komen tot een maatregel gaan om dit te schrappen. Maar op dit moment wil ik daar niet te veel op te drukken. Ik wil het nog heel eventjes bekijken. Dat is ook het advies dat het CBR mij geeft en dat advies wil ik graag opvolgen.

De **voorzitter**:

U heeft een interruptie van de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ja. De beantwoording van mijn vraag, die in het verlengde hiervan ligt, komt dadelijk misschien nog aan de orde, maar toch maar nu de vraag, omdat het onderwerp nu wordt besproken. Er is in de periode van de voorganger van deze minister een motie aangenomen in de Kamer waarin wij heel duidelijk hebben gezegd: we gaan nu akkoord met het opschorten van de tussentijdse toets, maar alleen als we regiogewijs -- dus niet zozeer landelijk -- bekijken of we hem kunnen herinvoeren. De vraag, die ik overigens ook hoor in de inbreng van de heer Stoffer, is dus of er niet nu al regio's zijn, bijvoorbeeld Zeeland, waar we die zeven weken weer halen. Daar kun je die tussentijdse toets herinvoeren. Dat is denk ik een heldere vraag. Het was ook een verzoek van deze Kamer.

Minister **Tieman**:

De Kamer wordt hier in de kwartaalrapportage over geïnformeerd. We zitten, landelijk gezien, nog niet op die doelstelling. U geeft een aantal regio's aan, maar dit heeft ook logistieke consequenties, met examinatoren die naar

andere regio's moeten gaan. We hebben op dit moment een behoorlijke capaciteit in bijvoorbeeld een Limburg- versus een Zoetermeerregio. Enfin, ik snap uw oproep. Ik heb kennisgenomen van de motie. Ik kijk hier nog goed naar. Op korte termijn kom ik hier bij u over terug. Maar dit moet ook echt bestendig zijn. Ik denk dat dit niet al te lange tijd gaat duren. We zitten ertegen aan te hikken, maar het zijn verse cijfers die wij nu ontvangen. Ik wil ook niet te veel op de stoel van de uitvoerder, het CBR, gaan zitten als dat niet kan.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik hoorde in ieder geval een halve toezegging en die is, denk ik, belangrijk, ook voor deze Kamer. Ik zou wel even expliciet willen maken dat ook echt de optie wordt meegenomen om wel degelijk onderscheid te maken in regio's, want dat was het hele idee, en dus ook om te kijken of je dat, misschien niet in heel Nederland maar wel in de regio's waar dit kan, gaat aanbieden.

Minister **Tieman**:

Ik neem het zeker mee, of die mogelijkheid er is. Trouwens, u wordt hierover in die kwartaalrapportage in november geïnformeerd. Ik ga hiermee dus nog in overleg, over wat we nog ten aanzien van die regiosplitsing kunnen doen om op een zo kort mogelijke termijn die tussentijdse toets aan te kunnen bieden, maar wel met die bestendigheid.

De **voorzitter**:

Ik zie geen verdere vragen. Dan kunt u door met uw beantwoording.

Minister **Tieman**:

Mevrouw Veltman: zou een erkenning niet nog meer bijdragen aan de goede kwaliteit van het rijonderwijs? Tja, wat dat betreft, een keurmerk op een kwaliteitsregeling moet wel echt impact hebben. Ik zie wel mogelijkheden om binnen de vierde Rijbewijsrichtlijn rij scholen te erkennen om bepaalde producten af te nemen. Ik denk bijvoorbeeld aan het schakelexamen. Maar op dit moment levert een erkenningsregeling niet per definitie een grotere bijdrage aan de kwaliteit.

Mevrouw Veltman: heeft de minister scherp wat er gaande is, en wat gaat hij doen? Even kijken ... Het gaat dan over examenfraude. Wanneer bekend wordt dat bepaalde cijfers en bepaalde antwoorden rouleren op TikTok, komt er ook echt een sanctie. Er zijn ook rechtszaken om die vragen uit het examen te halen. We hebben binnen het CBR op dit moment ook heel veel

preventiemaatregelen. Dat zijn een actief toezicht tijdens het examen, handscanners en identiteitscontroles. Maar examenfraude is niet 100% uit te sluiten, als dat al kan. Wat dat betreft is de techniek met de kwaadwillenden, en die zijn ook wat dat betreft vrij innovatief. Het is toch enigszins een kat-en-muisspel. Maar we zitten er wel bovenop om dit niet uit de hand te laten lopen en om dit tot een minimum te beperken.

De heer Van Dijk: kan de minister aangeven of het in de reserveringstermijnen binnen de KPI het geval is dat de regio's een herintroductie ... Nou, dat heb ik net genoemd. Wat dat betreft zitten we nu op die locaties op 8,4 en willen we naar die 7. We zitten daar echt dicht tegenaan. Het gaat de goede kant op.

De heer Stoffer: kan de tussentijdse toets ook terugkomen voor leerlingen met faalangst en autisme? Het schrappen van de tussentijdse toets geldt voor alle kandidaten. Wel kan deze groep een faalangstexamen aanvragen, voor extra tijd en begeleiding.

De heer Stoffer: Emile Roemer heeft destijds de instelling van een onafhankelijke curriculumcommissie autorijonderwijs geadviseerd. Tja, wat dat betreft ... Wanneer het noodzakelijk is om dat op te richten, dan zullen we dat zeker doen, maar op dit moment werken we bij de uitwerking van het advies "Van rijles naar rijonderwijs" aan aanpassing. De bestaande zbo's kunnen publieke taken uitvoeren. Maar als het nodig is, zouden we dat kunnen doen. Ik heb nog net wat meer informatie nodig om hiermee aan de slag te gaan, maar in ieder geval staan we daar wel positief tegenover, mocht het nodig zijn.

De heer Stoffer: hoe ga je voorkomen dat rij scholen afstand doen van zwakkere leerlingen met een rugzak; hoe weegt de minister deze risico's? Sommige leerlingen hebben nou eenmaal meer lessen nodig om te kunnen slagen. Ik zat zelf bij een rij schoolhouder met een 90%-slagingspercentage, maar dat betekende ook dat ik niet zomaar eindexamen kon doen; ik moest daar ook heel wat lessen voor volgen. Het is ook belangrijk dat leerlingen examen kunnen doen wanneer ze daar echt klaar voor zijn. Er zijn op dit moment rij scholen die zich specialiseren in bijvoorbeeld leerlingen met autisme of faalangst. En er zijn ook geen signalen dat dit risico gaat optreden. Dat is mijn wegging op dit moment.

De heer Stoffer: waarom zou een automonteur een cursus moeten doen voor het keuren van vrachtwagentrailers? Ik ben het met u eens dat het niet nodig is dat apk-keurmeesters alle typen voertuigen moeten kunnen keuren. Dat is in Nederland nu ook niet zo het geval. Ik vraag hiervoor aandacht in de onderhandelingen over dit voorstel. Ik juich verder het Europese voorstel voor apk-richtlijnen in algemene zin toe omdat dat aansluit bij onze ambities op het vlak van verkeersveiligheid.

De heer Stoffer: hoe wordt eerst ingezet op een effectieve campagne? Hij ziet liever de slogan "Je bent een rund als je met je hoofd stunt". Tja. Ik neem dat

mee. We gaan nu de MONO-campagne weer in. Dat betekent dat je je niet moet laten afleiden door een aantal zaken. Ik heb echt met de campagnemanagers binnen het ministerie overlegd over wat nou de juiste toonzetting is. Het ministerie van IenW gaat de huidige gedragsaanpak met betrekking tot fatbikes verder aanscherpen, en waar mogelijk uitbreiden. We zullen daarbij deze slogan van "Je bent een rund als je met je hoofd stunt" ook zeker in de overwegingen meenemen. Maar we moeten hem nog even wegen, hè. We leggen hem op het bord. Maar we staan open voor andere suggesties.

De heer Boutkan: het is te makkelijk om op te voeren; wat gaan we daartegen doen? Nou, een directe vraag en ik hoop ook een zo direct mogelijk antwoord: het gebruik van opgevoerde elektrische fietsen en andere gemotoriseerde tweewielers op de openbare weg is verboden. De politie kan hierop handhaven.

De heer Van Dijk: onderzoek stelt dat er mogelijk winst te behalen is door ook eisen te stellen aan de zijdelingse zichtbaarheid van de fietsverlichting; gaat de minister hier ook mee aan de slag? Op dit moment ga ik daar geen extra eisen aan stellen. Belangrijk is dat de 25% van de fietsers die zonder of met slechte fietsverlichting fietst, wél de juiste fietsverlichting gaat gebruiken. Maar denk ook aan de helmen, die dan bijvoorbeeld ook voorzien zouden kunnen zijn van bepaalde reflectiemogelijkheden, net als dat er al bepaalde reflectie aan de zijkant van een wiel verplicht is gesteld. Ik zie daarbij dat fabrikanten verlichting maken die ook goed zichtbaar is van de zijkant. Maar als de ontwikkeling van lichtvoering en de ontwikkelingen in de markt achterblijven, kan ik kijken of daar extra maatregelen voor nodig zijn, meneer Van Dijk.

De heer Pierik: doet elke basisschool mee met het fietsexamen? Ik denk dat dit ook een interessant antwoord is voor u allen hier; de heer Pierik is naar een ander debat gegaan. 85% van de basisscholen doet mee. En wat krijgen we voor antwoorden om niet mee te doen? Eigenlijk hele praktische: onvoldoende fietsen; "neemt te veel tijd in beslag". De gevaren van e-bikes en de fatbikes zijn onderdeel van het theoretisch examen, maar er is ook een praktisch examen. U moet aan groep 7 en groep 8 denken. Vandaar misschien -- ik hoorde de heer Stoffer ook wat zeggen over een leeftijdsbegrenzing -- dit ter overweging. Toch ook nog even een hartenkreet van mijn kant over de leeftijdsbegrenzing voor een e-bike. Ik woon in het centrum van Rotterdam. Ik zie op dit moment 8-jarige kinderen op een hele zware e-bike gaan. Waarom zetten we daar niet een leeftijdsgrens op, zonder dat we de schoolgaande kinderen hierbij voor het hoofd stoten? Want daar ben ik ook gevoelig voor. Daarover zijn ook cijfers voor u aangeleverd. Maar denk eens na over 12 jaar; dat zou dan een mogelijkheid kunnen zijn. Maar ook hiervoor geldt: hier heb ik uw steun voor nodig. Dit zijn zaken waar we over kunnen nadenken zonder dat we schoolgaande kinderen, middelbare scholieren, als bussen wat minder rijden te veel in de weg gaan zitten. Maar een leeftijdsgrens ... Voor een vaarbewijs is dat ook de 12-jarige leeftijd.

Waarom zetten we dat niet neer? Maar daar heb ik ook úw steun voor nodig; dit kan ik niet zomaar eigenstandig doen. Ik zit ook in een demissionaire fase. Maar dit is in de brief ook aangekondigd voor de denkrichting. Het lijkt mij een hele logische denkrichting.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik wil graag een korte verduidelijkende vraag stellen, maar ik heb ook nog twee interrupties, dus ik hoop dat u mij die ruimte even wil geven.

De **voorzitter**:

Die ruimte geef ik u.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Hartelijk dank. Ik ben een beetje in de war, want de minister -- dat is nu weliswaar een ander persoon, maar hij is wel de minister -- heeft, even ongeacht wat ik daarvan vind, afgelopen jaar ook gezegd dat een minimumleeftijd van 12 jaar niet kan, omdat er dan nog geen identificatieplicht geldt voor mensen. Hebben we toen de verkeerde informatie gekregen of zijn er nieuwe inzichten? Kan de minister daar wat meer over vertellen?

Minister **Tieman**:

Dat is inderdaad gezegd. Laat daar geen misverstand over bestaan. Alleen, ik challenge dat. Ik kijk naar een vaarbewijs. Daar is ook een leeftijd van 12 jaar voor nodig. Afijn, ik wil dat graag met u bespreken en dan nog eens op een rijtje zetten wat daar de voor- en nadelen van zijn. Ik kijk er nog even naar. We kunnen ook andere leeftijden kiezen. Maar als je het op 14 jaar zet, dan raak je ook heel wat kinderen die naar school moeten. Dat is misschien niet zo'n goed idee.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dit is natuurlijk toch wel een beetje apart, omdat dit best wel een zwaarwegend argument was om de Kamer ervan te overtuigen wat minder

door te drammen, zeg ik maar even, over die leeftijd. Ik zou toch wel graag nog een brief van de minister willen hebben over de vergelijking met het vaarbewijs en of het dan wel of niet zou kunnen, waarin hij ook ingaat op wat de voorgaande minister zei, zodat we wel even goed op papier hebben staan wat nou precies klopt en wat niet. Dat weegt namelijk ook mee in de vraag of we uiteindelijk het voorstel van de minister van 18 jaar steunen.

Minister **Tieman**:

Dat zal ik verduidelijken.

De **voorzitter**:

De vraag van de heer De Hoop was of u met een brief zou willen komen.

Minister **Tieman**:

Dat zal ik verduidelijken middels een brief.

De **voorzitter**:

Goed. Wanneer komt die brief?

Minister **Tieman**:

Voor het volgende debat.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer De Hoop.

Minister **Tieman**:

17 december.

De **voorzitter**:

We schrijven het op. We noteren het.

De heer **Boutkan** (PVV):

Toch even een nieuwsgierig vraagje over de leeftijd van 12 jaar en het vaarbewijs. Zou de minister, ook gezien zijn achtergrond met het vaarbewijs, met die minimumleeftijd komen omdat de gebruikers van een boot op het water misschien toch wat anders zijn dan de gebruikers van een fatbike op de weg?

Minister **Tieman**:

Dat zou kunnen. Maar laten we nog eens even goed afwegen wat daar de voor- en nadelen van zijn en wat de beweegredenen van mijn voorganger waren om tot dat advies te komen. Ik heb ook een vaarbewijs, vandaar dat ik er even in gedoken ben, heb gekeken wat eigenlijk de leeftijdsgrens van zo'n vaarbewijs is en met die 12 jaar kwam. Ik snap het argument van de identificatieplicht, maar bij het vaarbewijs kan het blijkbaar wel.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het is toch interessant om op deze manier naar dit belangrijke punt en de minimumleeftijd te kijken, want we hebben het hier vaak over gehad. Mijn verzoek is eigenlijk om, nu we toch die brief nog een keer krijgen, daarin ook een aantal andere aspecten mee te nemen die daarbij een rol speelden. Een daarvan -- de minister noemde het al even -- was natuurlijk de vraag hoeveel schoolgaande kinderen er echt worden geraakt, bijvoorbeeld omdat zij naar een regioschool gaan. Nou is mijn dochter net begonnen op een regioachtige school. Zij meldde dat ze al een vriendinnetje heeft dat met de e-bike naar school gaat. Ik kan u verzekeren dat tegenwoordig best heel wat kinderen die aan de middelbare school beginnen nog geen 12 jaar zijn. Misschien zou dat ook mee in kaart kunnen worden gebracht en worden afgezet tegen die 16 jaar. Daarvan hebben we de gegevens ooit gekregen. Uit mijn hoofd ging dat om 30.000 jongeren of zo in de regio. Het zou prettig zijn als dat aspect ook werd meegenomen, om een goede weging te kunnen maken.

Minister **Tieman**:

Ja, dat is de afweging inderdaad. Die cijfers betrekken we erbij.

De **voorzitter**:

Dus u komt op de vraag van de heer Olger van Dijk terug in de brief?

Minister **Tieman**:

Ja, hoor. Zeker.

De **voorzitter**:

Helder. Afgesproken. Ik kijk even rond. Er zijn geen verdere vragen op dit punt. Dan kunt u door met uw beantwoording.

Minister **Tieman**:

De heer Boutkan zei: "Volgens de minister gaan deze voorstellen bijdragen aan de concurrentiekracht van de EU. Mijn vraag is dan ook: hoe dan?" Ik zie de toegevoegde waarde van standaardisatie, ook op het gebied van apk-keuringen. Hiermee zijn we bijvoorbeeld beter gewapend tegen fraude. Ik ben wel kritisch op een aantal ontwerpen, zoals van de voorgestelde apk op motoren en de keuring van bedrijfswagens, juist vanwege de toenemende kosten en de uitvoerbaarheid. Dat breng ik ook in bij de onderhandelingen in Brussel.

De **voorzitter**:

Dit levert een vraag op van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja. Ik zit echt met verbazing te luisteren naar de beantwoording. We hebben natuurlijk dat lijstje gehad met negen voorstellen die alleen maar lastenverzwaringen en belemmeringen opleveren voor het bedrijfsleven en lastenverhogingen voor eigenaren van voertuigen. Onder aan dat lijstje schrijft de minister dat we daarmee de concurrentiekracht van Europa gaan vergroten. Maar in welk opzicht dan? Waarmee gaan we die vergroten als we alleen maar de lasten gaan verzwaren en meer eisen gaan stellen? Komt het dan door onze, opeens gigantische, exporttegoeden, zó vanuit Europa? Ik bedoel: hoe zit dat precies?

Minister **Tieman**:

Daar kom ik schriftelijk bij u op terug. Ik heb de cijfers en de informatie op dit moment niet voor de heer Boutkan.

De **voorzitter**:

Komt u daar op korte termijn op terug, minister?

Minister **Tieman**:

Ja. En ik zal ook even kijken of dit wel echt bij lenW hoort. Maar u refereerde aan het een en ander, en dat zal ik zeker meenemen.

De **voorzitter**:

U komt binnen enkele weken hierop terug?

Minister **Tieman**:

Binnen enkele weken.

De **voorzitter**:

Helder. Ik zie dat dit geen aanleiding geeft tot vervolgvragen bij de heer Boutkan. Dan kan de minister verdergaan met de beantwoording.

Minister **Tieman**:

De heer Stoffer had het erover dat de verkeersminister eventuele aanvullende maatregelen wil overlaten aan het volgende kabinet. Ik herken mij toch niet helemaal in een aantal zaken, want ik wil, weliswaar met inachtneming van de opmerking van de heer De Hoop dat we demissionair zijn, juist een aantal zaken in beweging brengen om de verkeersveiligheid ten goede te komen. Denk bijvoorbeeld aan dat fonds van 500 miljoen euro. U vroeg wanneer we de 50 miljoen gaan gebruiken. We zijn op dit moment de 450 miljoen aan alle kanten aan het uitgeven. Ongeveer de helft ervan is al benut. Het landt wel met name in de grote steden. Die hebben een goede aanvraagprocedure of weten hoe het precies kan. Er zit een maximum aan, want ik wil echt dat ook de andere regio's ervan kunnen profiteren. Tijdens het laatste bestuurlijk overleg met de grote steden maar ook met de vertegenwoordigers van IPO en VNG probeerden we echt om in de haarvaten te komen met deze regeling, want er is gewoon nog geld beschikbaar voor bijvoorbeeld weginrichtingontwerpen en het verbeteren van fietspaden waar er knelpunten zijn, zowel in de steden als ook echt in de dorpen.

Er zijn ook vragen gesteld over de aanvullende maatregelen. Wij staan positief tegenover een alcoholslot en we staan positief tegenover een puntensysteem. Dus tja, misschien worden er wel een aantal zaken overgelaten aan een volgend kabinet, maar we kunnen hier gewoon op voortborduren met een aantal zaken. Maar het moet wel allemaal bij JenV passen.

Dan een andere vraag van de heer Stoffer: bij het laatste debat hebben de SGP en andere partijen gepleit voor een rijbaanafscheiding op de N50 tussen Kampen en Ramspol; hoe pakt de minister dit op? Ik ben daar van de week geweest en heb het gezien. Ik heb er ideeën over, hoewel we een budgettekort hebben. Misschien hebt u die ideeën ook, dan zouden we het wellicht met het traject Eemnes-Zeewolde creatief kunnen neerzetten, om er zo toch een stap in te zetten. Het wordt niet twee keer twee. Dat is misschien de eindoplossing, maar dan praat je over een heel ander budget. Maar het zou wel een stap kunnen zijn. Ik kijk dus ook even naar mevrouw Veltman voor wat ideeën hieromtrent.

Ik heb nog een vraag van de heer Stoffer liggen. De SGP wil blijven investeren in verkeersveiligheid. Het geld voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid is volgend jaar al op. Moet deze Investeringsimpuls niet gecontinueerd worden? Binnen de Investeringsimpuls is nog 117 miljoen euro beschikbaar. Onlangs heb ik in het eerste aanvraagtijdvak van de derde tranche een totale rijksbijdrage van 119 miljoen euro uitgekeerd aan de medeoverheden. Deze herfst verwacht ik met een volgend tijdvak te komen voor het openen van het resterende bedrag. Daar kunnen we dus nog wel even mee vooruit, denk ik.

De heer Stoffer had het over meer 30 kilometerzones en veilige kruisingen. Hij zei: medeoverheden kunnen dit niet alleen aan. Ik heb daar net het een en ander over gezegd. Ik zie daar toch best nog wel wat mogelijkheden die uitgevoerd kunnen worden. Kijkend naar het voorbeeld, dat in het bestuurlijk overleg met de andere gemeenten en de ipo's was gecommuniceerd, stel ik vast dat er echt nog heel veel mogelijkheden zijn. Maar het is wel echt een lokale afweging, want een weg is niet zomaar een weg. Een Maasboulevard of een Overtoom is anders dan een kleinere weg. Wie anders dan de lokale bestuurders weten dat beter?

Tot zover mijn beantwoording.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even. Mevrouw Veltman heeft een interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik kom even terug op wat de minister eerder in zijn betoog zei over handhaving op de weg door de politie. Hij zei: je loopt gewoon een risico, want als je met een illegale fatbike over straat rijdt, dan kun je gepakt worden door de politie. Maar ik heb begrepen dat de politie een fatbike alleen kan beboeten en de tweede keer zelfs in beslag nemen, als geconstateerd wordt dat die opgevoerd rijdt. Misschien neemt de andere minister dit punt op, maar deze minister zei daarnet: je loopt gewoon tegen de lamp als je een

illegale bike hebt. Dat klopt dus niet op straat, want de politie doet dat niet volgens mijn informatie. Dat geldt wel voor opgevoerde fietsen. Daar ligt dus het probleem. De minister zei dat hij er in zijn tweede termijn op terugkomt, maar dat het ook mogelijk is dat het onder de minister van JenV valt.

Ik heb in de verkeersveiligheidsbrief van voor de zomer gelezen dat er nu een aantal proefprocessen wordt doorlopen om zonder die indicatie of waarneming of hoe je het wilt noemen, toch de fatbike te kunnen aanpakken, als die opgevoerd kán worden. Mijn pleidooi is: ga niet al die proefprocessen doorlopen, want dat duurt ontzettend lang. Je gaat dan namelijk naar de rechtbank, in hoger beroep, naar het Hof en de jurisprudentie moet dan geïnterpreteerd worden. Dan zijn we zo veel verder, terwijl we hier nu een probleem op straat hebben. Daarom is mijn pleidooi: ga meteen over tot de wijziging, voer die zo gauw mogelijk in de Wegenverkeerswet in en wacht die proefprocessen niet af. Dat is mijn punt. Nogmaals, u wilt erop terugkomen, maar ik licht dit nog even toe, omdat het daarover ging. Mijn voornaamste punt is dat de politie nu met de handen in het haar staat op straat. Dat is één.

Een andere vraag die ik nog wil stellen, betreft de fraude met de theorie-examens bij het CBR. Ik hoor: we kijken ernaar en we nemen het serieus. Van goed presterende rij scholen in het veld hoor ik juist dat het eigenlijk niet zo serieus wordt genomen. Zij zitten daarmee in de maag en ik ook, eerlijk gezegd. Want als er allerlei theorie-examens worden verkocht en je die, bij wijze van spreken, net zo goed in het casino zou kunnen halen, dan hebben we echt een heleboel zeer onkundige mensen op de weg rijden. Ik wil vragen om daar eens echt goed naar te kijken. Dat is eigenlijk de oproep die ik doe aan deze minister, want ik kan me niet voorstellen dat hij zich dit niet ook aantrekt als hij zelf op de weg zit. Kan hij goed onderzoeken wat de situatie exact is? Misschien kan hij daar even een onafhankelijk onderzoek op zetten. Kan hij ervoor zorgen dat bij het CBR echt heel helder is dat het CBR dit probleem niet mag onderschatten en dat het echt aangepakt moet worden? Dat is eigenlijk een oproep die ik zou willen doen aan de minister. Misschien kan hij het op die manier toezeggen. Dat bespaart mij een motie. Het is fijn als daar echt aandacht voor komt.

De **voorzitter**:

De minister. Het eerste punt was meer een toelichting van iets waar u op terug zou komen, denk ik. Op het tweede punt kunt u wellicht antwoorden.

Minister **Tieman**:

Ik zal hierover met het CBR in gesprek treden. Ik doe nog even geen toezegging wat betreft een onderzoek, maar ik zeg wel dat ik dit met het CBR ga bespreken. Mocht dat leiden tot een onderzoek, dan informeer ik de

Kamer. Ik ga dat op korte termijn oppakken met het CBR, want dit is een belangrijk thema.

De **voorzitter**:

Oké. Minister, komt u erop terug bij de commissie, nadat u met het CBR heeft gesproken?

Minister **Tieman**:

Ja, in de brief voor 17 december.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar mevrouw Veltman ...

Minister **Tieman**:

Ik kom nog even op het eerste aspect, namelijk de pakkans en wat er wél mogelijk is. Daarvoor verwijs ik even naar de minister naast mij.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman, kunt u instemmen met de informatie in de brief op 17 december? Op het andere punt komt minister Van Weel terug.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben blij dat de minister dit probleem even serieus wil bekijken.

De **voorzitter**:

Helder. Ik kijk rond. Zijn er nog meer interrupties? Ja, meneer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik meen dat u zei dat de minister klaar is, maar er staat nog een vraag van mij open.

De **voorzitter**:

Kunt u die dan stellen?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik dank u wel, voorzitter. Ja, ik had gevraagd dat auto's binnen Europa wel allerlei regeltjes en verplichtingen hebben; maar waarom dan niet voor dit? En dat "dit" sloeg dan op het feit dat die elektrische fietsen qua veiligheid onder de Machinerichtlijn vallen, maar dat die Machinerichtlijn dan weer niet voorziet in technische eisen voor het gebruik op de weg, zoals eisen aan banden, verlichting en remmen. Dat is op zijn minst wel opvallend, dus hoe kan dat?

De **voorzitter**:

De minister. Ja, het is een moeilijke vraag.

Minister **Tieman**:

Ik ga dit uitzoeken. We komen hier schriftelijk op terug. Dan kunnen we even een rijtje maken van wat nu precies de verschillen zijn tussen een fiets en een auto op dit onderwerp.

De **voorzitter**:

Ik denk dat de heer Boutkan graag wil weten wanneer u daarop terugkomt.

Minister **Tieman**:

Geeft u mij daar een maand de tijd voor; dan zetten we alles op een rijtje wat die Machinerichtlijn betreft. Want dat kan zomaar een verwijzing worden naar allerlei Europese normen.

De **voorzitter**:

Uitstekend. Ergens begin oktober komt u daar per brief op terug. Dank u wel. Ik kijk even rond: zijn er nog verdere vragen? Dat is niet het geval. Dan dank ik de minister voor de beantwoording en gaan wij over naar de beantwoording in eerste termijn van de minister van Justitie en Veiligheid.

Minister **Van Weel**:

Dank, voorzitter, en dank aan de leden voor de inbreng in eerste termijn. Laat ik beginnen met de vraag waar net al over gesproken werd, namelijk of je ook zonder waarneming kunt handhaven dat een fiets te hard gereden zou hebben. In de kern is dat tot nu toe niet gebeurd; daarin heeft u gelijk. We gaan nu wel beginnen met een aantal proefprocessen, na overleg tussen het OM en de politie, gewoon om te kijken of dit standhoudt zonder dat we de Wegenverkeerswet daarvoor hoeven aan te passen. Ik kan mij uit mijn verleden herinneren dat ik met mijn brommer ook heel vaak op een rollerbank heb gestaan zonder dat de politie mij ooit te hard heeft zien rijden; die van mij ging namelijk niet te hard. Maar als die dan op de rollerbank wel te hard was gegaan, dan was ik daar ook gewoon keurig voor bestraft. En zo moet het natuurlijk ook met opgevoerde fatbikes zijn. Dus laten we met die proefprocessen beginnen.

Ik heb daar eerlijk gezegd wel vertrouwen in. En zo niet, dan zullen we alsnog die Wegenverkeerswet moeten aanpassen. Maar daar gaat dan weer tijd overheen, en dat is jammer. Dat is overigens niet -- als u me nog twee zinnen geeft -- het enige wat je hoeft waar te nemen om een fatbike te controleren. Als je die harder dan 6 kilometer per uur ziet rijden zonder dat iemand aan het trappen is, kun je al aanleiding hebben om hem aan een controle te onderwerpen en kun je hem wel gewoon op een rollerbank zetten. Heeft de agent die niet bij zich, dan kan hij ook zelf een rondje gaan fietsen op de fatbike. En gaat die dan harder dan 25 kilometer per uur, dan kun je daar wel degelijk een proces-verbaal voor uitschrijven. Dus er zijn wel meerdere wegen naar Rome, maar de weg waar u het over heeft, moet natuurlijk ook gewoon geopend worden.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben heel blij dat dit gezien wordt en dat de minister bezig is om te kijken waar dit 'm precies in zit en of het standhoudt zoals je nu zou willen dat het gaat, namelijk zonder waarneming. Tegelijkertijd hoor ik dat de politie, als ze bezig is met die rollertestbanken, nu altijd het probleem ervaart dat we nu eigenlijk die grondslag niet hebben. Dus ik begrijp dat die proefprocessen nu worden ingezet, maar zou het niet beter zijn, met alle ervaring van de straat die de politie heeft, om wel ook gewoon direct te werken aan het aanpassen? Volgens mij zijn dat een of twee woordjes. Het schijnt namelijk dat de definitie van "trappen" in de Wegenverkeerswet ook niet helder is en dat ze daarmee ook de ervaring hebben dat dat niet goed werkt in de praktijk. Als dan blijkt dat het niet werkt ... Want u zegt "ik heb er vertrouwen in", maar vanuit de praktijk hoor ik dus dat ze er geen vertrouwen in hebben. Zo kun je direct en sneller tot die stevigere aanpak op straat overgaan. Want we hebben er nu toch wel heel veel last van.

Minister **Van Weel**:

De praktijk heeft er geen vertrouwen in, ook omdat hun verteld is dat ze niet mogen handhaven. Die handhavingsstop zonder waarneming gaan we er nu dus vanaf halen. Dat is overlegd met het OM. En er is vertrouwen dat het ook met de huidige wet- en regelgeving zou moeten kunnen. Mocht een rechter daar anders over besluiten, tja, dan zullen we toch die wetsaanpassing moeten doen. Maar een wetsaanpassing is niet geschied in enkele weken; dat weet ikzelf ook heel goed. Dus dat vereist dan wel wat. Het kunnen maar een paar woordjes zijn, maar toch zul je dan dat hele traject door moeten. Als dat niet hoeft -- wat ik dus hoop -- dan gaat het goed. En de signalen uit de praktijk kloppen dus, omdat dat tot nu toe niet gebeurt.

De **voorzitter**:

Dat geeft aanleiding voor een vervolgvraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb zelf de indruk dat die proefprocessen ook heel erg lang duren, met de trits die ik net opsomde. Maar misschien heeft de minister daar een beeld van. Misschien ben je weer anderhalf jaar verder als je het laat voorkomen. Daar ben ik benieuwd naar.

Minister **Van Weel**:

Het omgekeerde is nog vreemder, dat ik ga handhaven met proefprocessen, terwijl ik zelf vind dat de wet zou moet worden aangepast. Dan gaat geen rechter dat proefproces nog voeren, dan is het per definitie wet. Het is dus óf anderhalf jaar wachten, waarna ik kan gaan handhaven met een aangepaste wet, óf nu beginnen met handhaven en ervan uitgaan dat de rechter me daarin steunt. Maar ik kan het niet allebei tegelijk doen.

De **voorzitter**:

Gaat u door met de beantwoording.

Minister **Van Weel**:

Over handhaving gesproken. Dat is natuurlijk het hoofdthema. Er was nog een vraag van de heer Van Dijk en de heer Boutkan over de handhaafbaarheid van de helmplicht: wat vinden de uitvoeringsdiensten daarvan? We denken van wel. Ongetwijfeld zal er nog een uitgebreide

uitvoeringstoets komen, maar op zich is het relatief eenvoudig om te zien of iemand een helm op heeft of niet. Dat maakt het ook weer makkelijker dan bijvoorbeeld het gewichtsonderscheid, waar ook over gesproken is. We doen dat nu ook al bij scooters en bromfietsen. Dat kan dus. Dan gaat het er nog om of je kunt handhaven op de leeftijd. Nou ja, er geldt inderdaad een identificatieplicht vanaf 14 jaar, dus op zich is het relatief eenvoudig voor de politie om bij een staandehouding te vragen om identificatie en bij het niet voldoen aan de leeftijdsvereiste een proces-verbaal op te maken. Wij voorzien dus geen extra handhavingscapaciteit hiervoor. Wij verwachten niet heel veel problemen in de uitvoering en dit zal gewoon binnen de bestaande capaciteit worden meegenomen.

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Toch op dit punt. Dank aan de minister voor dit antwoord. Het lijkt misschien hypothetisch, maar het gaat wel gebeuren: de vele fatbikejongeren tot 14 jaar die gewoon zullen zeggen "ik ben 18 en hoef dus geen helm op". Dan hoeven ze zich niet te legitimeren. Dat is dan toch een doelgroep die je feitelijk niet pakt. Graag een reactie van de minister.

Minister **Van Weel**:

De mensen die 14 zijn en zeggen "ik ben 18", mogen dat dan aantonen met hun identificatiebewijs en dan komen we daarachter. Mensen onder de 14 hebben geen identificatieplicht, maar die moeten dan zeggen "ik ben onder de 14" om geen identificatieplicht te hebben. Als ze zeggen "ik ben 18", moeten ze zich identificeren.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

...

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk, graag via de voorzitter.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Goed om daar even op gewezen te worden.

Biedt dat dan geen lastige rechtsgrond voor een sanctie bij die groep van 14, zou mijn vraag zijn. Of is dat geen probleem en kan die groep wel degelijk beboet worden of anderszins?

Minister **Van Weel**:

Ja. Als dat zodanig in de wet wordt opgenomen, is dat met de bestaande identificatieplicht naar onze mening prima uitvoerbaar.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond: nog meer interrupties op dit punt? Dat is niet het geval. Gaat u door met uw beantwoording.

Minister **Van Weel**:

De heer Boutkan vroeg nog naar de handhaving en of we daar wel echt achteraan zitten als politie. Ja, zeker, er wordt absoluut op overlast gehandhaafd. Het aantal opgelegde boetes voor het laten staan of rijden met een ongekeurd voertuig is gestegen van 643 in 2023 naar 4.845 in 2024. Dat is een astronomische stijging. Dit gaat over alle voertuigen, maar de overgrote meerderheid van deze overtredingen gaat over fatbikes. In die zin denk ik dat we echt wel kunnen stellen dat er een grote slag gemaakt wordt. De overlast die ervaren wordt is groot, maar de handhaving volgt op de voet, zou ik willen zeggen.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dat zijn op zich indrukwekkende aantallen. Maar ja, de aantallen fatbikes zijn navenant gestegen, en misschien wel veel meer. Hoeveel fatbikes zijn er uiteindelijk teruggebracht tot het bekende pakje staal in de pers, als ze in beslag zijn genomen en niet meer worden teruggegeven? Ik bedoel, dat is een manier om ze te raken. Beboeten en daarna weer verdergaan, terwijl de pakkans minder wordt of minder is ... Het is gewoon een risicoafweging.

Minister **Van Weel**:

De eerste keer is het een proces-verbaal en de tweede keer inbeslagname, maar daar heb ik geen cijfers voor beschikbaar. We kunnen dat wel in de halfjaarberichten die we maken uitsplitsen voor u, dus dat krijgt u dan te horen. Overigens, als het aantal opgelegde boetes hoog is en het aantal inbeslagnames niet, kan dat ook betekenen dat mensen na een eerste proces-verbaal hun gedrag verbeterd hebben. Dat is natuurlijk ook nog een optie. Het doel is dus niet per se om alle fatbikes in pakjes staal te veranderen.

De voorzitter:

Helder. Minister, gaat u door met uw beantwoording.

Minister Van Weel:

Dan de uitbreiding van bevoegdheden van boa's om meer te kunnen doen met snelheidsovertredingen in de bebouwde kom. Ik ben bezig met een diepgaande beschouwing van het boa-bestel. Ik verwacht dat die in september, dus hopelijk nog voor het verkiezingsreces, naar uw Kamer toe kan komen, maar het is uiteraard aan mijn opvolger om te bezien of dat inderdaad haalbaar is. Dat betekent dat u wat betreft aspecten die raken aan de verkeersveiligheid, die daaruit voortvloeien, voor het commissiedebat in december zult worden geïnformeerd over de wijzigingen die daarin gedaan zijn.

De heer Stoffer vroeg naar de maatregelen van de werkgroep voor intensivering van verkeershandhaving en de uitwerking daarvan. Die werkgroep, onder voorzitterschap van mijn ministerie, bestaat uit de VNG, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, de gemeente Rotterdam, het OM, de politie, de vervoersregio's, het CJIB en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We hebben samengezeten op 7 juli jongstleden en toen hebben we afgesproken welke maatregelen we nu met spoed nader gaan uitwerken en implementeren. We hebben hier dus echt een gezamenlijke agenda. Het gaat om maatregelen die echt de objectieve en de subjectieve pakkans kunnen vergroten. Denk aan maatwerk bij besluitvorming, plaatsbepaling en roulatiefrequentie van handhavingsmiddelen, met een grote rol voor de wegbeheerder en de politie. Ik ben zelf woonachtig dicht bij een straat waar inmiddels een flexflitser staat en kan getuigen dat de keuze van de gemeente ertoe doet bij de inzet van deze middelen en dat dat ook daadwerkelijk effect heeft op het gedrag dat mensen als overlast ervaren. Dat is een klein voorbeeld uit de persoonlijke sfeer -- ik heb daar overigens geen invloed op gehad -- om aan te geven dat dit wel werkt en in goed overleg gebeurt.

De heer Stoffer vroeg naar het alcoholslot: waarom dralen wij daarmee? Het is zeker niet de bedoeling om daarmee te dralen. De juridische verkenning

door Deloitte heeft de uitvoeringsconsequenties van de herinvoering nog onvoldoende in kaart gebracht en dat geldt ook voor verschillende beleidskeuzes die voor de invoering in het strafrecht gemaakt moeten worden. Op dit moment zijn we daarmee bezig, met de uitvoeringsconsequenties en de beleidskeuzes die dan gemaakt worden voor het starten van een wetgevingstraject. Na de verkenning daarvan zal er ook dekking gevonden moeten worden voor wat uiteindelijk dan de implementatiekosten zijn voordat we dat in consultatie kunnen brengen. Ik verwacht dat dat traject in de eerste helft van 2026 gereedkomt en dat het dan naar uw Kamer kan voor nadere beschouwing.

Dat waren dan denk ik de vragen aan mijn adres, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond of er nog vragen zijn.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik had in mijn vraag over de handhavingsacties ook gevraagd om aansluitend daarop in gesprek te gaan met gemeentes om de boa's hiervoor meer in te zetten met de daarbij behorende bevoegdheden. Ik hoorde de minister net zeggen dat hij bezig is met het boa-bestel. Ik hoor dan graag van de minister of dat ook op deze vraag het antwoord is.

Minister **Van Weel**:

Ja, het gaat om het hele boa-bestel, van groene boa's tot boa's in domein 1 en in de handhaving in gemeentes. In overleg met gemeentes, met de boa-organisaties zelf en met de politie hebben we geïnventariseerd wat de rol van de boa zou moeten zijn, ook in het domein van de handhaving, ook op het domein van verkeersveiligheid. Dus dat maakt daar onderdeel van uit. Maar ik ga niet vooruitlopen op de uitkomsten. Dat is logisch.

De **voorzitter**:

Geeft dat aanleiding voor een vervolgvraag, meneer Boutkan?

De heer **Boutkan** (PVV):

Jawel. Graag, voorzitter. Ik begrijp dat de minister er niet op vooruit kan lopen, maar misschien toch een tipje van de sluier. Is tijdens die inventarisatie dan toch ook naar voren gekomen dat boa's zich tekortgedaan

voelen in het feit dat zij wel graag willen optreden binnen het domein van handhaving op verkeersveiligheid, met name op die overlastgevende fatbikes in winkelcentra en noem het maar op allemaal, maar dat zij dat op dit moment niet kunnen?

Minister **Van Weel**:

Alle signalen uit het veld zijn opgehaald, dus ongetwijfeld ook deze. De afwegingen zullen altijd zijn welke bevoegdheden je een boa geeft, welke opleiding daarvoor nodig is, wat gemeenten wenselijk vinden -- wat is het verschil tussen grote gemeenten en kleine gemeenten en kunnen we dat ondervangen? -- wat het oordeel is van de politie, welke middelen er zijn en ga zo maar door. Er zijn een heleboel variabelen. Ten aanzien van alle wensen die er spelen in het domein, zijn we in het boa-bestel en de herziening daarvan aan het komen tot een nieuwe balans.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot nog een vervolgvraag van de heer Boutkan. Ga uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dan neem ik het toch op voor die boa of boa's, moet ik zeggen, want die ervaren gewoon dat ze soms tussen de wal en het schip komen te zitten, tussen allerlei belangen, zowel vanuit de gemeenten als vanuit de politie en dergelijke. Daardoor voelen zij zichzelf toch zeg maar in het verdomhoekje geplaatst worden. Zij worden aangesproken op straat, want ze lopen daar in uniform, over dat ze niks doen en dergelijke. Maar ja, zij gaan misschien niet elke keer uitleggen: ja, maar ik mag dat niet, want óf de gemeente schuift te weinig met geld voor onze taken óf de politie vindt eigenlijk niet dat wij veel mogen doen. Ik kan daar een hele discussie over opzetten, maar dat vindt de voorzitter vast niet goed. Kan daar een oplossing voor komen dan? Want u bent de minister, nog even, van Justitie, maar die boa zit gewoon op straat en die vangt de klappen op, soms ook letterlijk.

Minister **Van Weel**:

Er zijn redenen waarom we die herziening van dat boa-bestel doen en dat zijn natuurlijk onder andere de signalen die er komen over dit soort zaken. Dus die worden wel degelijk gewogen. In sommige gevallen kom je erachter dat er een goede reden is dat het is zoals het is, ondanks dat het voor sommige partijen onwenselijk is, en in andere gevallen zeg je: nou, dit moeten we aanpassen om te zorgen dat hier meer bevoegdheden komen voor de boa's. U wilde een tipje van de sluier. Dat krijgt u dan niet op verkeersveiligheid,

maar ik heb voorbeeld wel een voorschot genomen door de beoordeling ten aanzien van de bewapening van de groene boa's in de buitengebieden eenvoudiger te maken omdat ze nu vaak oplopen tegen grenzen. Dat is een klein voorbeeld van dat ook ik de boa's een warm hart toedraag en dat we die herziening van het bestel heel serieus nemen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even rond. De vragen zijn opgedroogd, denk ik. We hebben er ook voldoende ruimte voor gehad, toch? Dat kon ook gezien de tijd. Dank u wel voor de beantwoording aan beide ministers. Dan kunnen we denk ik direct door met de tweede termijn en dan is het woord aan de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ik dank beide ministers voor de uitvoerige beantwoording. Veel waardering ook voor de open houding gegeven de demissionaire status en ook voor het duidelijk betrekken van de Kamer bij een aantal keuzes, want beleid voor verkeersveiligheid kan niet wachten zoals misschien een aantal andere zaken. Het is ook goed dat we dit debat vandaag hebben. Op een aantal punten denk ik dat beide ministers de Kamer tegemoet zijn gekomen.

Ik heb zelf nog wel een enkele punt waarop een grote zorg is bij mijn fractie en ook bij de grote steden: de e-steps. Ik vraag toch meteen een tweeminutendebat aan op dit punt, omdat ik daar toch een duidelijk nee te horen kreeg van de minister. Daar zat weinig ruimte, ook al erkent hij de zorgen ten aanzien van die e-steps. Ik heb daar toch nog wel een enkele vraag over in deze termijn. Kan hij wel aangeven hoe dat nu loopt? Er is een nieuwe e-step toegelaten. Neemt het aantal e-steps op de weg nu enorm toe? Er blijft toch een vraag. Er wordt gezegd: de RDW gaat daarover. Ja, ho. De politiek gaat uiteindelijk ook over wat we toelaten op de weg. Dus als wij hier met elkaar zeggen "we moeten hier in elk geval tijdelijk een stop op zetten totdat die regels verder zijn uitgewerkt", lijkt mij dat toch een heel redelijk verzoek. Misschien kan de minister daar toch nog eens op reageren.

Een belangrijk punt was ook de tussentijdse toets. Ik heb de toezegging gehoord dat de minister daarop terug wil komen, maar ook hier is wel enige haast mee gemoeid. Ik zou toch willen vragen of de minister in ieder geval voor de verkiezingen, voor 29 oktober, daarop terug zou willen komen met een duidelijk verhaal: in welke regio's kan die tussentijdse toets weer worden ingevoerd en wanneer zou dat dan zijn?

Tot slot nog een vraag aan de minister van Justitie en Veiligheid in combinatie met de minister van IenW over de handhaafbaarheid van de voorgestelde helmplicht op e-bikes voor jongeren tot 18 jaar. Kan in de

toegezegde brief iets worden meegenomen over hoe dat in de praktijk gaat werken? Ik zie namelijk een grote groep jonge kinderen die daar zo dadelijk niet aan voldoen, die misschien nog niet die legitimatieplicht hebben. Hoe gaat dat dan precies werken?

Dat zijn mijn vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan een tweede termijn voor mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen en hun ondersteuning voor alle antwoorden en de voorbereiding op dit debat. Ik ben blij met de toezegging dat de minister van IenW echt nog even goed gaat kijken naar de fraude met examens. Het is goed dat dat gaat gebeuren en dat hij in een brief terugkomt op hoe dat exact zit. Ik wil ook graag het pleidooi van mijn buurman ondersteunen. Ik heb in mijn bijdrage ook aangegeven dat die tussentijdse toets zorgt voor een hogere kwaliteit van de rijexamens en van de resultaten van die examens. Het is dus heel erg belangrijk dat die zodra dat regionaal kan weer ingezet worden. Dat is volgens mij goed voor de veiligheid op de weg, maar ook voor gewoon, normaal je examen halen omdat je voldoende kwaliteit hebt laten zien in je examen.

Tot slot een checkvraag bij de minister van Justitie en Veiligheid. Heb ik het goed dat gedurende de tijd dat de handhaving zonder waarneming wordt getoetst met die proefprocessen, de handhaving op straat, dus het van de straat kunnen halen of het beboeten van fatbikes, zeer beperkt is, alleen maar op een paar specifieke momenten op specifieke handhavingsprojecten, omdat dat dus nu in die proefprocessen wordt getoetst?

Dat is mijn tweede termijn. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording aan beide ministers. Ik zou toch ook nog één keer in willen gaan op die e-steps. Ik heb net de brief van de minister van 1 juli 2025 er nog even bij gepakt. Daarin staat niet alleen iets over wat de RDW vindt, maar iets over wat SWOV zegt. SWOV zegt bijvoorbeeld dat in de risico-inventarisatie is gekeken naar de

ongevalsgegevens in het buitenland: "De constatering was dat het ongevalsrisico met elektrische steps hoger is dan bij fietsen. Ook blijken elektrische steps vooral betrokken te zijn bij enkelvoudige ongevallen, met hoofdletsel en letsel aan de bovenste en onderste ledematen." En ook: in een helmplicht is op dit moment nog niet voorzien. Als ik dat lees, dan denk ik: kom op minister, zorg er nou op dit moment voor dat die e-steps niet te veel terrein winnen in ons verkeer. Ik had ook een iets terughoudendere houding verwacht. Ik sluit me dus aan bij wat de heer Olger van Dijk daarover net zei. Het is misschien toch goed om daar vanuit de Kamer nog een uitspraak over te doen. En waar je je dan ook echt op moet richten, zou ik via de voorzitter tegen de minister willen zeggen: vooral op een betere fietsinfrastructuur, want helpt echt, en die 30 kilometer per uur. Want we weten gewoon dat dat echt ernstige verkeersongevallen voorkomt. Met het voorbeeld van Helsinki met nul verkeersdoden, zou ik dat echt als aanmoediging nog extra aan de minister mee willen geven.

Dank. En succes aan de minister van JenV op zijn nieuwe portefeuille.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Boutkan voor zijn tweede termijn.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De minister had reeds toegezegd dat hij terugkomt op mijn opmerkingen over dat Europese verhaal met al die lastenverzwaringen en die regeltjes en dergelijke, over dat keurmerk en zo en die typegoedkeuring. Daarop voortbordurend: als ik het goed lees, kan dus elke Alibaba zeg maar containers vol met ondeugdelijk materiaal op de markt brengen. Klopt dit, minister? Welke mogelijkheden zijn er nu voor de ILT om daar toezicht op te houden en die import zeg maar staande te houden c.q. te blokkeren? Dat is één vraag.

Nog een tweede. Opvallend wat ik in de berichtgeving van de minister over de fatbikes las, was onder andere het gewicht of de gewichten van de bestuurders. Die leveren in verhouding een veel grotere bijdrage aan de impact van een botsing dan het gewicht van de fiets zelf. De minister is bezig met een of andere campagne van voorlichting en dergelijke. Gaan we dit nu ook uitbreiden naar de gewichten van de bestuurders, is mijn vraag aan de minister. Want ja, als je zoiets opschrijft, dan lok je dat zelf uit.

U heeft ook gesproken met het Verbond van Verzekeraars, las ik. Heeft u dan toevallig ook gesproken over het niet verzekerd zijn van de bestuurder van de fatbike op het moment dat die is opgevoerd als die betrokken is bij een ongeval? Daar ben ik heel nieuwsgierig naar.

Dan over de brief die ik nog ga krijgen over dat lijstje. Dat was een brief van uw collega, of ex-collega moet ik onderhand zeggen -- ik kan het bijna niet meer bijhouden -- de heer Veldkamp, maar die ging wel over verkeersveiligheid. Daar staat een zin in over de kosten en dergelijke. Daar staat vervolgens: daarnaast worden naar verwachting kosten verminderd doordat er minder verkeersdoden en slachtoffers zullen vallen. Ik zou bijna willen zeggen: wie heeft het bij dat Europa verzonnen om dat zo op te schrijven, om dan misschien u in een beter daglicht te stellen om in te stemmen met al die maatregelen? Dus als u toch met die brief bezig bent, zou u dan zo vriendelijk willen zijn om dit mee te nemen?

Dat was 'm, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik vraag de heer Olger van Dijk of hij het voorzitterschap nog even over wil nemen.

Voorzitter: Olger van Dijk

De **voorzitter**:

Met liefde. Bij dezen. Dan geef ik graag de heer Stoffer het woord voor zijn tweede termijn.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan beide ministers en ook aan de mensen die ondersteund hebben, zowel hier als elders, om ons van goede beantwoording te voorzien. Het is goed dat we dit debat toch nog met elkaar hebben kunnen organiseren voordat de verkiezingen er dadelijk aankomen, want zoals al is geconstateerd: verkeersveiligheid kan niet wachten. Ik zou nog twee punten specifiek willen maken.

De minister constateerde dat ik de indruk heb dat de minister aanvullende maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid wil overlaten aan een volgend kabinet. Dat wil ik even in een iets breder daglicht zetten. Ik had daarvoor ook aangegeven dat ik de indruk heb dat het kabinet de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te halveren, wil loslaten. Het gaat om die combinatie. Ik heb niet de indruk dat de minister niets wil doen, maar ik zou daar graag nog de volgende vraag bij stellen. Ziet de minister ook dat we die doelstelling niet los zouden moeten laten? Misschien is die te groot, maar doorgaan tot het gaatje en kijken of we de maatregelen voor het volgend kabinet al klaar kunnen leggen, helpt dadelijk ook voor

onderhandelingen. Wellicht kan daar bij de begroting nog iets op. Het gaat me dus om de ambitie.

Voorzitter. Het tweede punt dat ik wil maken, gaat over de N50. De minister vroeg naar ideeën enzovoort. Hij gaf ook aan dat het niet twee keer twee wordt. Dat begrijpen we; dat kan niet op korte termijn. Dan moet je een procedure door, schat ik in. Maar hij koppelt dit ook aan Eemnes-Zeewolde. Nu ken ik niet ieder traject in Nederland. Ik ken wel veel wegentrajecten, moet ik zeggen. Maar zou het dan gekoppeld worden aan een provinciaal project? Zou de minister daar iets over kunnen zeggen? Heeft dat iets te maken met snelheid? Volgens mij is de oproep van de Kamer al heel lang: kom tot zo snel mogelijk met de fysieke rijbaanscheiding, zodat die frontale ongevallen niet meer plaats kunnen vinden. Ik schat in dat de grote Rijkswaterstaat, waar de minister over gaat, voldoende kennis heeft om de manier waarop je dat precies doet in te vullen. Onze vraag is vooral: zo snel mogelijk, liever vandaag dan morgen.

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Boutkan een vraag heeft.

De heer **Boutkan** (PVV):

Goed punt van de heer Stoffer om de N50 nogmaals in dit overleg aan de orde te brengen. Nu hoorde ik hem Eemnes-Zeewolde zeggen, maar ik zit me nou echt af te vragen of dat binnen de N50 valt. Of heb ik het verkeerd gehoord?

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is ook precies mijn vraag voor de minister. Ik hoorde de minister iets koppelen aan Eemnes-Zeewolde. Mijn vraag was eigenlijk: waar hebben we het dan specifiek over? Dat vraag ik naar aanleiding van het bezoek dat de minister heeft afgelegd rond de N50. Toen noemde hij dit. Daarom schat ik in dat er iets provinciaals zal spelen, maar dat weet ik niet. Ik heb dus eigenlijk dezelfde vraag als de heer Boutkan.

De **voorzitter**:

Die vraag leggen we dan neer bij de minister. Dank aan de heer Stoffer; ik geef ik het voorzitterschap weer terug aan hem.

Voorzitter: Stoffer

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar beide ministers. Kan u gelijk door of wilt u even wat tijd hebben? Ik hoor dat zij even nodig hebben. Dan gaan we 17.30 uur weer verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, ik miste u. We zijn compleet. We gaan verder. De ministers zitten gereed voor de beantwoording in de tweede termijn, dus ik wil bij dezen het woord geven aan minister Tieman voor de beantwoording van de laatste vragen.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de vraag van de heren De Hoop en Van Dijk ten aanzien van de e-steps en het proces daaromtrent. Dat ligt natuurlijk bij de RDW, zoals we net ook al geconcludeerd hadden. We zijn als Nederland terughoudend geweest in het goedkeuren van e-steps. Na een wat langere periode waarin de RDW een zorgvuldig traject heeft doorlopen, is nu een eerste variant voorzien van een dergelijk keurmerk, een kentekenplaat en registratie. Alle steps die toegelaten gaan worden -- ik zie uit naar het tweeminutendebat -- voldoen aan de eisen die we daar nu aan gesteld hebben. Er worden dus aanvragen doorlopen, die al dan niet goedgekeurd gaan worden. Ze zullen meegenomen worden in dat LEV-kader, waar ik het ook over had. Er zal ook een helmverplichting voor gaan gelden. Maar dat neemt niet weg dat het een e-step is. Die voldoet aan de richtlijnen die nu gelden. Misschien kan ik bij het tweeminutendebat wat meer informatie geven over wat dat proces exact behelst, wat de extra eisen inhouden en op welke termijn we een LEV-kader wellicht hier in de Kamer bespreken.

De **voorzitter**:

Ik heb niet gezien wie het eerst zijn vinger opstak. De heer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb toch een vraag ter verduidelijking voor dat tweeminutendebat. Wat zou zich juridisch verzetten tegen de mogelijkheid om te zeggen: nou, voordat we e-steps verder toelaten, wachten we toch even tot dat kader klaar is, waar ook regels voor gebruik in staan, zoals de helmplicht et cetera? Daar komt nog veel meer bij kijken. Dat moet toch mogelijk zijn? Dat voortraject is geweest. Dat begrijp ik. Maar er kan nu toch gewoon een nieuwe ontwikkeling zijn -- die is er -- waardoor we zeggen: nee, het is zo belangrijk; we moeten dat eigenlijk nu gewoon even on hold zetten totdat we dat kader hebben. We moeten het dus niet verbieden, maar on hold zetten. Ik heb begrepen dat dat kader pas in 2027 definitief wordt vastgesteld. Dat is eigenlijk de vraag. Dat moet toch kunnen?

Minister **Tieman**:

Ik moet mij nog even laten informeren over wat daarin de mogelijkheden zijn. Wij gaan er uiteindelijk over. Daarin zie ik op dit moment ook een mogelijkheid. Maar de vraag is ook: wil je van die mogelijkheid gebruik gaan maken? Ik kom in het tweeminutendebat terug op de juridische mogelijkheden om daar eventueel een mortuarium -- dat had u genoemd -- voor in te stellen. Moratorium, hoor ik. Precies. Excuus.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop had ook een interruptie. Ga uw gang, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De minister is nu niet ingegaan op de SWOV, die ik aanhaalde en die aan de hand van de risicofactoren schetste dat er echt een groter risico is met een e-step dan met een fiets. Dat meewegende zou je toch ook op een ander besluit uit kunnen komen, los van wat de RDW erover heeft geschreven? Het gaat er juist om dat de SWOV bij die risico-inventarisatie heeft gekeken naar gegevens over ongevallen in het buitenland en dat op basis daarvan geschetst wordt: dit is gevaarlijker dan de fiets. Dan zou ik zeggen dat dit enige terughoudendheid vergt van deze minister. Mijn vraag is of de minister toch nog even in zou willen gaan op dat onderdeel.

Minister **Tieman**:

Dat is echt meegenomen bij de toelating. Niet zomaar alle types worden toegelaten. Ik zou nog wel een keertje willen toetsen wat de SWOV bij dat onderzoek heeft gezegd over het type dat nu is toegelaten. Er is geen e-step met hele kleine wieltjes toegelaten. Er zijn echt maatregelen genomen om hiervoor in aanmerking te komen. Ik moet nog even goed bekijken wat de

SWOV daar eerder over heeft gezegd. Maar het kende een enorm lange doorlooptijd om de veiligheidsmaatregelen toe te passen op dit type dat nu een eerste keuring heeft doorlopen en zo tot die eerste keuring te komen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er geen verdere vragen zijn, dus gaat u door met uw beantwoording.

Minister **Tieman**:

Oké. Dan de vraag van de heer Van Dijk wat betreft de TTT, de tussentijdse toets. Ik moet wachten op de kwartaalcijfers, maar ik kan u hier al zeggen dat wij in januari een regionale verdeelsleutel kunnen maken. Dan zal die dus al ingevoerd worden. Dat heb ik net niet genoemd, maar u kunt hier januari voor noteren.

De heer Veltman ... O, mevrouw Veltman.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman reageert buiten de microfoon. Mevrouw Veltman, we voelen met u mee, maar wij dragen af en toe ook weleens een keer een roze overhemd of zo. De minister.

Minister **Tieman**:

Het slagingspercentage schommelt altijd wel. Het is nu 1% lager met zo'n TTT. U gaf net aan dat die de uitslag ook enorm kan beperken, maar wij hebben de informatie dat dat 1% zou zijn. Maar ik geef hierbij aan dat we deze in januari gaan herinvoeren op regionaal niveau.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik meen dat die 1% dan natuurlijk betrekking heeft op het gemiddelde van alle examens. Maar bij de goed presterende rijscholen, die dit heel vaak doen, is er sprake van een aanzienlijk hoger slagingspercentage. Dat is natuurlijk wat we graag willen. Als je dat dan gemiddeld bekijkt over een heleboel scholen, waaronder slechter presterende scholen, dan houdt je niet zo veel over. Daarom is het zo belangrijk om deze wel snel weer terug te hebben.

Minister **Tieman**:

Genoteerd.

De **voorzitter**:

Dan kunt u door met uw beantwoording.

Minister **Tieman**:

De heer De Hoop noemde de risico-inventarisatie ten aanzien van de 30 kilometer per uur. Daarbij zetten we nu volop in op de Investeringsimpuls, om de fietspaden breder en veiliger te maken. Dat geld is ook beschikbaar.

De heer Boutkan vroeg naar de mogelijkheden voor de ILT wat betreft ondeugdelijk materiaal. Het gewicht van de bestuurder is daar natuurlijk onderdeel van, maar ik kom niet met een WeightWatchers-achtig criterium ten aanzien van wie er op zo'n fiets kan zitten. Laat dat duidelijk zijn. Wat betreft het ondeugdelijke materiaal kom ik terug met een brief. Dat had ik aangegeven. In die brief zullen we deze component ook meenemen, inclusief wat we nu al kunnen afkeuren ten aanzien van dat materiaal. Dat neem ik daarin mee, ook binnen het tijdsbestek van de brief die net is toegezegd.

De heer Stoffer stelde een vraag met betrekking tot de N50. We hebben een tekortkoming van zo'n 40 miljoen euro voor een tussenbarrière op de N50. Ik ga nu kijken wat we kunnen doen om dat vanuit een verkenning uit het project Eemnes-Zeewolde te kunnen halen. Bij het vorige MIRT-overleg hebben we gesproken over hoe dat opeens bovenaan zo'n lijstje komt. Maar daarmee zou je dus een mogelijkheid hebben om de N50 te kunnen verbeteren. Dat betekent niet dat Eemnes-Zeewolde van tafel is, maar in die verkenning kun je wel wat ruimte zoeken. Ik heb anders geen financiële middelen om dit voor de N50 te realiseren. Ik probeer hier creativiteit neer te zetten en ruimte te creëren om een stap te zetten voor de N50.

De heer Stoffer vroeg naar de ambitie. Ik heb de ambitie absoluut niet losgelaten; laat dat ook helder zijn. Maar we hebben daar ook financiële middelen voor nodig. Er komen verkiezingen aan. Ik hoop dat verkeersveiligheid daarbij prioriteit heeft ten aanzien van de financiële middelen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Boutkan heeft nog een interruptie. Ik denk over de N50, toch? Gaat u rustig uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Als ik het goed begrijp, haalt de minister tijdelijk geld weg op dat stukje, eigenlijk tussen Eemnes en Zeewolde, om daarmee de N50 te kunnen verbeteren, de verkeersveiligheid te kunnen vergroten enzovoort. Komt u er dan voldoende uit met uw geld of moeten we nog wat meer voor u verzinnen? Want dan zou ik zeggen: stel dan de maatregelen uit die in dat enorme lijstje staan, want het niet uitvoeren daarvan levert 250 miljoen op. Dat staat ook in die bewuste brief van die meneer Veldkamp, waar ik naar verwees.

Minister **Tieman**:

Dan heb ik 145 miljoen nodig. Het gaat nu echt om die 45 miljoen, om die mogelijkheid, maar ik wil niemand in Flevoland verder tekortdoen. We willen Eemnes-Zeewolde wel op de agenda houden. Dit zou dus uit de verkenningsgelden kunnen komen, maar dan heb je niet twee keer twee banen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Nee, maar ik deel de zorgen van de heer Stoffer en volgens mij menigeen hier aan tafel over de N50. Laatst kwamen de hulpverleners hierheen met een petitie. Ik denk dat het het meest acceptabel is als het geld dat wordt besteed aan de N50, tijdelijk even ergens anders weg wordt gehaald zonder dat dat uit het zicht verdwijnt, want de N50 is echt een drama. Maar ja, zo zijn er meer van die N-wegen.

Minister **Tieman**:

Dat is mijn gedachtegang en ik kom ook met een voorstel daarvoor.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Volgens mij is er nog een klein vraagje voor minister Van Weel. Dat wordt ook de laatste vraag die hij als minister van Justitie en Veiligheid mag beantwoorden. Het antwoord op die vraag en een slotwoord zijn dus aan u.

Minister **Van Weel**:

Voorzitter, dank daarvoor. Het waren maar liefst twee vragen. Ik zal daar dus grif gebruik van maken. De eerste vraag was van de heer Olger van Dijk, die problemen voorziet rondom de ID's bij de handhaafbaarheid van de helmplicht. Ik zie die problemen niet. Ik zeg het nog één keer. Iemand van 12 zegt dat hij 18 is. Dan moet hij een ID laten zien. Als blijkt dat hij 12 is, moet hij een helm op. Of iemand van 12 zegt dat hij 12 is en dat hij zijn ID niet hoeft te laten zien, maar hij moet dan wel een helm op. Linksom of rechtsom loopt het volgens mij dus rond. Ik zet dit graag ook nog een keer in de volgende brief, maar zo simpel is het naar mijn mening wel.

De **voorzitter**:

Heeft u nog een vraag, meneer Van Dijk? Ga uw gang.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank. Ook dank aan de minister, die dit nog even in de brief wil meenemen, maar het gaat mij vooral om de grootte van de groep en om het tweede punt. Het eerste deel was mij inmiddels duidelijk, maar het tweede punt betreft de groep tot 14 jaar. Die kinderen hoeven zich niet te legitimeren, zeggen inderdaad dat ze 12 zijn en moeten dus inderdaad die helm op. Maar dit speelt bij mensen van die leeftijd natuurlijk ook als zij geen verlichting hebben. Ik voorzie dat die groep heel groot is. Geeft dat geen problemen met de handhaving? Dat is meer het punt. Misschien kan er nog eens goed naar worden gekeken hoe je dat goed gaat doen als zo veel kinderen tot 14 jaar dat gaan negeren en zeggen dat ze 12 zijn. Ze hoeven zich niet te legitimeren en geven misschien een andere naam op et cetera. Ik zie daar dus gewoon een groot probleem. Hoe zorg je ervoor dat je effectief handhaaft dat die helm dan daadwerkelijk gedragen gaat worden? Dat is eigenlijk de vraag.

Minister **Van Weel**:

Ik schrijf het nog een keer op, maar het moge duidelijk zijn dat kinderen van 12, als dit doorgaat, gewoon een helm op moeten, of ze nou een ID moeten laten zien of niet.

De tweede vraag was van mevrouw Veltman, die vroeg of het klopt dat, als ik die proefprocessen ga doen, ik dat in beperkte mate ga doen. Ja, dat klopt, want het idee is dat we gaan kijken of dit standhoudt. Dat duurt inderdaad wel even, maar ik wil wel zeggen dat dit boven op die 4.845 uit 2024 komt. Het is dus niet zo dat de politie met de huidige restricties niet kan handhaven. Er wordt ontzettend veel gehandhaafd. Dit is alleen een stap die we ook heel graag willen zetten. Daar gaan we dus mee beginnen.

U wilde ook stichtelijke woorden van mij.

De **voorzitter**:

Als u dat zou willen, mag dat uiteraard.

Minister **Van Weel**:

Dit is inderdaad mijn laatste optreden, niet van vandaag, want als minister van Asiel en Migratie heb ik nog een tweeminutendebat, maar dit is wel mijn laatste optreden als minister van Justitie en Veiligheid, een portefeuille die ik met heel veel eer en heel veel plezier heb vervuld, met heel veel debatten met uw Kamer in uiteenlopende samenstellingen, waaronder dit debat over verkeersveiligheid. Ik wil alle Kamerleden -- niet alleen degenen die hier aanwezig zijn maar ook de anderen, in de andere commissie -- bedanken voor de constructieve debatten die we hebben gehad. Ik denk dat een van mijn grootste angsten bij het betreden van de politiek de polarisatie in de samenleving maar ook in het debat was. Ik heb die in de inhoudelijke debatten die ik met uw Kamer heb gevoerd over de uiteenlopende portefeuilles van Justitie en Veiligheid eigenlijk zelden tot nooit meegemaakt. Ik denk dat dat een heel goed voorbeeld is van hoe we proberen om dit land in gezamenlijkheid naar een nog hoger plan te trekken. Dus dank daarvoor.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank.

(Geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**:

Dat is een mooi slot. U merkt dat het gewaardeerd wordt. We wensen u uiteraard heel veel succes met de portefeuille die u nu gaat doen, Buitenlandse Zaken. Hartelijk dank.

We gaan naar de afronding van het debat. We hebben een heel aantal toezeggingen. Die ga ik opsommen. We beginnen met het tweeminutendebat dat de heer Olger van Dijk heeft aangevraagd. Dat zal uiteraard ingepland worden. Dan de eerste toezegging.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de algemene maatregel van bestuur voor de helmplicht aan de Kamer voor te leggen en

dan het advies van de Raad van State te ontvangen. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

Hij knikt. De minister ook. Dan gaan we naar de tweede toezegging.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat informeert de Kamer in de eerstvolgende kwartaalrapportage -- die komt in november -- over het herinvoeren van de tussentijdse toets bij het CBR en gaat daarbij specifiek in op de mogelijkheden om dat per regio te doen. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk.

Hij knikt. De minister ook. Dan gaan we naar de derde toezegging.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid op 17 december aanstaande per brief informeren over de mogelijkheid voor het instellen van een minimumleeftijd van 12 jaar voor het rijden op een elektrische fiets, vergelijkbaar met het vaarbewijs, en gaat daarbij ook in op het feit dat er ook 11-jarige middelbare scholieren zijn.

Ik heb daar geen naam bij staan, maar ik dacht dat dat ook een toezegging aan de heer Olger van Dijk was. Klopt dat? Ja. De minister het is er ook mee eens. Dan hebben we die ook gehad.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat gaat in gesprek met het CBR over de fraude bij rijexamens en zal de Kamer hier voor 17 december schriftelijk over informeren. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman.

Dat is volgens mij ook aan beide kanten in orde.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer binnen een maand schriftelijk informeren over de verschillen tussen elektrische fietsen en auto's bij de interpretatie van de Machinerichtlijn. Dat is een toezegging aan de heer Boutkan.

Daar zijn ze het ook beiden over eens. Dan gaan we naar de zesde.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer per brief nader informeren over mogelijke lastenverzwarende effecten van de maatregelen uit de EU-voorstellen voor de herziening van richtlijnen voor de apk, technische controles langs de weg en de kentekenbewijzen van motorvoertuigen. Dat is ook een toezegging aan de heer Boutkan.

Daar zijn we het ook over eens.

- De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer voor het tweeminutendebat Verkeersveiligheid nader informeren over het proces van toelating op de weg van het type e-step dat reeds is goedgekeurd en welke criteria daarbij door de RDW zijn gehanteerd. De Kamer wordt dan ook geïnformeerd over de mogelijkheid tot het instellen van een moratorium. Dat was een toezegging aan de hele commissie.

Die kunnen we allemaal in onze zak steken.

- De minister van Justitie en Veiligheid zal in een brief over de handhaving van de helmplicht voor 12- tot 18-jarigen nader ingaan op de relatie met de legitimatieplicht. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk.

Ik kijk even naar beide kanten. Daar zijn ze het ook beiden over eens.

Dat waren wat mij betreft de toezeggingen. Ik kijk even rond. Heeft u nog iets gemist? Aan de kant van de Kamer niet. Aan de kant van het kabinet ongetwijfeld ook niet, want alles wat je toezegt, moet je waarmaken, zeg ik er maar bij, maar daar gaan we van uit.

Dan dank ik iedereen van harte voor dit debat. We zijn mooi op tijd klaar. In de eerste plaats dank aan de Kamerleden. Ook dank aan de ministers, alle ondersteuning, de mensen op de tribune en uiteraard ook aan de griffier, die mij geweldig heeft geholpen. Ook dank aan de mensen die het facilitair mogelijk hebben gemaakt. Ik wens iedereen een gezegende avond. Dank u wel en tot ziens.

Sluiting 17.50 uur.