8
Verkeersveiligheid en wegen

Voorzitter: Kuik

Verkeersveiligheid en wegen

Aan de orde is het **tweeminutendebat Verkeersveiligheid en wegen (CD d.d. 06/12)**.

Voorzitter: Kuik

De **voorzitter**:
We gaan door met het tweeminutendebat Verkeersveiligheid en wegen. Ik heet ook de minister van Justitie en Veiligheid welkom. Ik geef allereerst het woord aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. We hebben volgens mij al in december gedebatteerd over verkeersveiligheid. Dat is best wel lang geleden. Er komt al heel snel weer een nieuw verkeersveiligheidsdebat aan. Wij vinden het thema dus belangrijk.

Wij hechten er naar aanleiding van het laatstgehouden debat aan om twee moties in te dienen. De moties luiden als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het overlijdensrisico bij ongevallen met bestelauto's fors groter is dan bij personenauto's;

overwegende dat het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw (CROW) werkt aan twee publicaties over de effecten van pakketbezorging en afwegingen rondom logistieke stromen, waarin verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel is;

verzoekt de regering om de publicaties van dat centrum met de Kamer te delen en aan de hand van een gesprek met betrokkenen de Kamer te informeren over mogelijke vervolgstappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Krul.

Zij krijgt nr. 1042 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een strategie inzake vrijwillig fietshelmgebruik wordt opgesteld;

verzoekt de regering in het bijzonder aandacht te besteden aan de doelgroepen ouderen, schoolgaande kinderen en bestuurders van elektrische fietsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Krul.

Zij krijgt nr. 1043 (29398).

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dat was het. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Koerhuis van de VVD, die nog even een foto maakt van de laatste versie van zijn eigen motie of zijn tekst.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bestuurders die bijvoorbeeld structureel 70 kilometer per uur te hard rijden in woonwijken of op landwegen niet altijd een rijontzetting krijgen;

overwegende dat het hier gaat om bestuurders die opzettelijk het risico nemen zware verkeersongevallen te veroorzaken die de dood tot gevolg kunnen hebben;

overwegende dat het onwenselijk is dat iemand na dit soort zware overtredingen zonder toezicht de weg op mag en dat de samenleving tegen dit soort zware verkeersovertreders moet worden beschermd;

overwegende dat tussenkomst van de rechter altijd moet plaatsvinden en de rechter altijd een uitspraak kan herbeoordelen;

overwegende dat een monitoringskastje kan worden gebruikt als een soort rijslot om de auto te ontgrendelen en het rijgedrag te monitoren;

verzoekt de regering om de Kamer te informeren hoe de Wegenverkeerswet kan worden gewijzigd zodat deze bestuurders een rijgedragsmaatregel opgelegd kunnen krijgen en pas onder toezicht van een monitoringskastje weer de weg op mogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Koerhuis.

Zij krijgt nr. 1044 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bestuurders die bijvoorbeeld structureel 70 kilometer per uur te hard rijden in woonwijken of op landwegen nu vaak bewust buitenlandse huurauto's huren zodat het moeilijker wordt voor lokale driehoeken om deze auto's in te vorderen;

constaterende dat deze huurauto's vaak ondergebracht zijn in ingewikkelde, buitenlandse verhuurconstructies;

overwegende dat het burgemeesters in Brabant toch is gelukt om 43 dure buitenlandse huurauto's in beslag te nemen;

overwegende dat buitenlandse verhuurders hun in beslag genomen huurauto's circa drie maanden niet hebben opgehaald en dat die hierdoor van de weg zijn gehaald;

verzoekt de regering om deze Brabantse aanpak landelijk uit te rollen;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe deze Brabantse aanpak kan worden doorontwikkeld en hoe buitenlandse huurauto's langer in beslag kunnen worden genomen;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe de Wegenverkeerswet kan worden gewijzigd zodat lokale driehoeken een extra controlebevoegdheid krijgen ten aanzien van verhuurconstructies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Koerhuis.

Zij krijgt nr. 1045 (29398).

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik maak nog een kleine opmerking. Er zijn vandaag in ieder geval twee burgemeesters bij die die goede actie in West-Brabant hebben opgezet, namelijk de burgemeester van Roosendaal en de burgemeester van Halderberge.

De **voorzitter**:
Dank u. Er is wel een interruptie. Ik neem aan dat die over de eerste motie gaat, want toen stond mevrouw Van Ginneken van D66 er al.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Uw aanname is juist, voorzitter. Het gaat inderdaad over de eerste motie, over monitoringkastjes voor aso's, om het maar even heel populair samen te vatten. Het is natuurlijk een goed voorstel om te kijken hoe je het gedrag van die mensen kunt verbeteren. Ik heb wel een vraag aan de heer Koerhuis. Is hij het met mij eens dat zo'n maatregel in principe tijdelijk zou moeten zijn en vooral dat het de rechter moet zijn die de afweging maakt of het gaat helpen of dat het te ingrijpend is? Het heeft natuurlijk best veel impact op de privacy en andere vrijheden. Het is dus een goed middel, maar de vraag is of de rechterlijke toetsing daar voor de heer Koerhuis voorwaardelijk aan is.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ja. Dat zit ook in de overwegingen van de motie. Er is een parallel te trekken met bijvoorbeeld het alcoholslot. Ook dat ligt moeilijk in het bestuursrecht en ook daar moeten we naar kijken voordat we het in het strafrecht kunnen trekken, zodat er een betere proportionaliteitstoets kan worden gedaan.

De heer **Alkaya** (SP):
Ik heb een vraag over dezelfde motie. Ook de SP wil natuurlijk verkeershufters aanpakken, maar eerlijk gezegd twijfel ik wel over dit middel, want wat is het eigenlijk? Is het een sanctie? Zo ja, waarom zou je dan niet gewoon het rijbewijs afpakken van iemand van wie is geconstateerd dat hij structureel te hard rijdt? Of is het een soort preventief middel? Dan vind ik de proportionaliteit weer moeilijk, want dan ga je mensen preventief in de gaten houden omdat ze weleens een verkeersmisdrijf zouden kunnen plegen.

De heer **Koerhuis** (VVD):
We zien helaas — daarover was er net een discussie met D66 — dat de rechter vanuit het oogpunt van proportionaliteit niet altijd een rijontzegging oplegt. Een betere dossieropbouw helpt dan. Onder toezicht van zo'n monitoringkastje kun je tot een betere dossieropbouw komen. Als je dan ziet dat iemand weer extreem te hard rijdt, kun je hem van de weg halen en hem een rijontzegging opleggen.

De **voorzitter**:
Tot slot, de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
Kan ik het als volgt interpreteren? Als iemand inderdaad structureel te hard rijdt, wat als een soort randvoorwaarde in de motie staat, heeft een rijontzegging nog steeds de voorkeur boven het inzetten van zo'n middel.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ja.

De heer **Alkaya** (SP):
Ja? Dit is dus een soort tussenvariant. De rechter heeft het vermoeden dat iemand een verkeershufter is, die nog een keer veel te hard gaat rijden en een verkeersongeval gaat veroorzaken, maar heeft niet genoeg bewijs om het rijbewijs af te pakken. Dan wordt er zo'n kastje geplaatst.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Precies.

De **voorzitter**:
Mooi. Dan hebben jullie dat verhelderd. De heer Madlener van de PVV heeft ook een interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):
De PVV staat positief tegenover dat kastje, maar ik heb er nog wel een vraag over. Zo'n kastje klinkt makkelijk, maar dat kastje moet wel weten hoe hard je ergens mag rijden. Vervolgens moet het constateren hoe hard je hebt gereden. Het moet ook betrouwbaar zijn. Het lijkt me technisch toch best wel ingewikkeld. En wie gaat die ingewikkelde kastjes betalen? Is dat de belastingbetaler of gaat de verkeershufter het zelf betalen? Dat laatste lijkt me wel een goede zaak.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Technisch lijkt het me niet heel ingewikkeld om te bepalen waar je rijdt en hoe hard je mag. De navigatie zegt dat ook al, dus dat lijkt mij niet het lastigste. Je moet 'm alleen kunnen koppelen aan de identiteit van de rijder. Ik begrijp van het Fonds Slachtofferhulp, dat bezig is om zo'n kastje te ontwikkelen, dat het kastje fungeert als een soort rijslot. Als je je rijbewijs ervoor houdt, gaat het kastje van het slot en kun je gaan rijden. Dan weet het kastje wie je bent en weet het vervolgens ook hoe hard je ergens mag en hoe hard je rijdt. Dat kan iedere navigatie.

Een goede vraag is wie dat moet betalen. Als u het mij vraagt, het liefst natuurlijk de asorijder, maar ik hoor daarover ook graag de appreciatie van de ministers.

De **voorzitter**:
Dank, meneer Koerhuis. Dan ga ik door naar de volgende spreker. Dat is mevrouw Van Ginneken van D66.

☐

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Voorzitter. Veel steden, veel plaatsen zijn bezig met het meer standaard maken van 30km/u-wegen. We zien ook dat de gebruikers van die wegen steeds diverser worden, omdat de diversiteit van elektrisch aangedreven voertuigen enorm toeneemt, evenals de snelheden. Ik hoor van veel van die gemeentes terug dat ze zich wel wat zorgen maken over de mogelijkheden die ze hebben om veiligheid af te dwingen. De wegen anders inrichten is een mogelijkheid, maar dat is heel kostbaar en dat duurt heel erg lang. Ik hoor veel gemeentes zeggen: wij willen eigenlijk ook wel de mogelijkheid hebben om met een flitspaal op zo'n 30km/u-weg handhaving te doen. Daar gaat mijn motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de bebouwde kom de diversiteit, snelheid en grootte van lichte elektrische voertuigen toeneemt;

constaterende dat het aantal 30km/u-wegen toeneemt en gemeenten die vaker door meerdere soorten weggebruikers willen laten gebruiken;

overwegende dat het overtreden van de snelheidsnorm op deze wegen tot potentieel gevaarlijke situaties kan leiden en dat flitspalen nu niet ingezet kunnen worden op 30km/u-wegen;

overwegende dat het aanpassen van de infrastructuur ten behoeve van de inherente verkeersveiligheid kostbaar is, lang duurt en de gestandaardiseerde weginrichting nog ontbreekt;

verzoekt de regering om een pilot uit te voeren met tijdelijke flitspalen op 30km/u-wegen en de effectiviteit hiervan te beoordelen in relatie tot andere gedragsmaatregelen, niet zijnde herinrichting van de weg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 1046 (29398).

Dank u. Dan geef ik het woord aan de volgende spreker. Dat is de heer Krul van het CDA.

☐

De heer **Krul** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. Een tweetal moties van het CDA. Allereerst de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat volgens de minister-president de modellen waarmee we in ons land geld verdelen te weinig rekening houden met het feit dat er ook dunbevolkte gebieden zijn;

overwegende dat binnen het infrastructuurbeleid de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) de belangrijkste modellen zijn;

verzoekt het kabinet de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet meer te gebruiken als enige besluitvormingsinstrument in het infrastructuurbeleid;

verzoekt het kabinet te herzien in hoeverre, en op welke manier, de maatschappelijke kosten-batenanalyse nog waarde kan hebben als middel om zaken in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren;

verzoekt het kabinet de Kamer te informeren over hoe het eenzijdig rendementsdenken gaat schrappen uit zowel toekomstige maatschappelijke kosten-batenanalyses als Integrale Mobiliteitsanalyses, en daarbij tevens inzichtelijk te maken hoe het deze analyses voortaan gaat schoeien op de uitgewerkte bereikbaarheidsnormen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Krul en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1047 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het recht op bereikbaarheid van bijvoorbeeld werk, school, zorg en familie leidend zou moeten zijn in de te maken afwegingen op het gebied van de aanleg en onderhoud van infrastructuur;

overwegende dat het kabinet al bereikbaarheidsnormen heeft uitgewerkt en de Kamer hierover met de nieuwe Mobiliteitsvisie heeft geïnformeerd;

verzoekt het kabinet de uitgewerkte bereikbaarheidsnormen inclusief minimumnormen en drempelwaardes al dit jaar te hanteren bij het afwegingskader van het Mobiliteitsfonds en het MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Krul, De Hoop, Koerhuis, Van Ginneken en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1048 (29398).

Dank u. De heer De Hoop heeft een vraag over de eerste motie, gok ik zo.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Ja, en eigenlijk ook over de tweede, waar ik onder sta. Ik had namelijk eigenlijk gedacht dat we deze motie gingen indienen bij het debat over integrale bereikbaarheid. Ik snap even niet waarom de motie bij dit debat wordt ingediend. Dat is dus mijn vraag aan de heer Krul.

De heer **Krul** (CDA):
Een tweeledig antwoord. Enerzijds: dit is het debat Verkeersveiligheid en wegen. Laten investeringen in infrastructuur nu juist ook een middel zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, en daarmee ook de instrumenten die wij gebruiken om tot die besluitvorming te komen. Ten tweede: het MIRT komt er bijna aan. De noodzaak is daarom heel groot.

De **voorzitter**:
Tot slot op dit punt.

De heer **De Hoop** (PvdA):
"Het MIRT komt er bijna aan." Dit is wel een beetje gek. We hebben als Kamercommissie juist gezegd dat we het debat over integrale bereikbaarheid hebben richting het MIRT en daarin dingen meegeven aan het kabinet. Het kabinet kan dan in een brief richting het MIRT aangeven hoe het kijkt naar alles wat we in de Kamer gezegd hebben. We hebben daar nog een tweeminutendebat over. Ik vind het een beetje te vroeg, ook wat betreft de afspraak die we in de commissie hebben gemaakt over hoe we richting het MIRT werken. Ik vraag mij dus af of dit de verstandigste weg hierin is, ook wat betreft de manier waarop we dit proces met de Kamer dit jaar vorm willen geven.

De **voorzitter**:
Kort, meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):
Ik blijf bij mijn eerste punt. Dit is het debat Verkeersveiligheid en wegen. Investeringen in infrastructuur en wegen zijn juist bevorderlijk voor de veiligheid. Daarom is het belangrijk dat de instrumenten die we gebruiken om tot die investeringen te komen, kloppen. In die zin is de link met verkeersveiligheid wel degelijk te maken. Daarom is het belangrijk dat wij deze motie in dit debat indienen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil mijn verbazing uitspreken over de timing van het CDA, maar ik begrijp het ook wel weer, want na de verkiezingen is het CDA zich natuurlijk rot geschrokken omdat ze de regio in de steek hebben gelaten. Daarom begrijp ik dat ze nu een statement willen maken. Ik ga even mee in dat statement. Het CDA zegt nu de bereikbaarheid van vooral het platteland en de regio serieus te nemen, maar het CDA werkt nu aan een platte kilometerheffing, die juist voor de regio en plattelandsbewoners veel meer impact gaat hebben. De plattelandsbewoners worden keihard gepakt met de kilometerheffing van het CDA. Dus als het gaat om de bereikbaarheid: gaat het CDA eindelijk nadenken over de gevolgen van de kilometerheffing die het CDA nu aan het uitvoeren is?

De **voorzitter**:
De kilometerheffing, meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):
Allereerst is het niet de kilometerheffing van het CDA. Om toch maar even een reactie te geven op de heer Madlener: de regionale effecten op mensen die op het platteland wonen, zijn juist onderwerp van de parlementaire verkenning. Ik deel de zorg van de heer Madlener dat daar juist heel goed naar gekeken moet worden.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Madlener** (PVV):
"Het is niet van het CDA." Het CDA heeft een regeerakkoord geschreven waarin dit is opgenomen: een platte kilometerheffing. Dat is het idee van deze regering, dus van het CDA. Dus ga daar nou niet voor weglopen. Ik ben blij dat het CDA een beetje wakker geschrokken is en denkt: o ja, we hebben

ook nog kiezers op het platteland, die ook betaalbaar willen autorijden. Ik hou het CDA scherp in de gaten op dit punt.

De **voorzitter**:
Er was geen vraag. U mag reageren, als u wilt, meneer Krul. Maar het is ook goed als wij doorgaan naar de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik was, net als de heer Madlener, eerlijk gezegd ook verbaasd over de twee moties bij dit tweeminutendebat. Maar eerlijk gezegd snap ik de verwarring. Het commissiedebat heet: Verkeersveiligheid en wegen. Om de verwarring weg te nemen, hebben we als commissie afgesproken: het volgende commissiedebat noemen we het commissiedebat Verkeersveiligheid, punt. Voor deze keer begrijp ik de heer Krul.

De **voorzitter**:
Dan is dat weer opgehelderd.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik sluit aan bij de woorden van de heer Koerhuis en de heer De Hoop als het gaat over bereikbaarheid. Dat is natuurlijk niet iets wat je enkel met wegen oplost. Ik vind het dus een beetje gek om dat als argument te gebruiken dat het hier toch thuishoort.

Ik heb een inhoudelijke vraag over de eerste motie, over de MKBA's. D66 heeft zich er al heel vaak voor ingezet om in de afweging brede welvaart een grote rol te laten spelen. Dat klinkt door in de motie van collega Krul. Maar hij spreekt letterlijk over het afschaffen van de MKBA. Dat voelt voor mij een beetje zuur, omdat ik juist heel veel inspanning heb geleverd om de bredewelvaartsindicatoren in de MKBA te krijgen, en nu wil de heer Krul die afschaffen. Moet ik zijn motie zo begrijpen dat hij vooral uit is op de bredere welvaartsafweging in dit soort beslissingen en niet per se letterlijk op het afschaffen van de MKBA?

De heer **Krul** (CDA):
De motie stelt dat de MKBA op dit moment veel te veel gebruikt wordt als het belangrijkste instrument in een afweging met betrekking tot besluitvorming. Daar moeten we vanaf. De motie zegt niet: vergeet de MKBA; daar doen we nooit meer wat mee. Het gaat om de dominantie die die op dit moment heeft in onze besluitvorming. En inderdaad, ik ben het helemaal eens met mevrouw Van Ginneken: de hoofdletter M, de brede welvaart, is nou juist de crux. Daar moet meer aandacht voor. Door het op deze manier in te steken, hopen wij dat er meer ruimte komt voor een afweging op het gebied van brede welvaart en maatschappelijk rendement.

De **voorzitter**:
Dit is een tweeminutendebat. Ik wil het hierbij afronden. Dan gaan we door naar de heer Madlener van de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):
Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet geen nieuwe wegen meer gaat aanleggen en een bouwstop heeft afgekondigd;

overwegende dat wegverbredingen essentieel zijn om de verkeersveiligheid te vergroten;

spreekt uit dat het onacceptabel is dat de verkeersveiligheid verder in het geding aan het geraken is ten gevolge van de stop op nieuwe wegaanlegprojecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 1049 (29398).

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Dan de tweede motie. Het kabinet stopt met het aanleggen van wegen, maar de Kamer wil natuurlijk altijd dat er veilig wordt gereden. Wat gaat er dan gebeuren? Er komen overal snelheidsverlagingen; dat lijkt het nieuwe motto te zijn van het kabinet. Dat is heel onverstanding. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel gemeenten, provincies, maar ook het kabinet op sommige wegen snelheidsverlaging als oplossing ziet om de verkeersveiligheid te vergroten;

van mening dat snelheidsverlagingen geen structurele oplossingen zijn, maar dat er infrastructurele maatregelen moeten worden getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten;

verzoekt de regering om de verkeersveiligheid te verbeteren met maatregelen die zich focussen op infrastructurele aanpassingen en niet op snelheidsverlagingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 1050 (29398).

Dank u. Dan tot slot de heer Alkaya van de SP.

De heer **Alkaya** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog één vraag en één motie. Allereerst heb ik een vraag aan de minister van Justitie en Veiligheid. Zij zou na het debat nog nagaan of er bij de politie wel of geen belemmeringen worden ondervonden in de praktijk om standaard na een ernstig ongeval onderzoek te doen of er gebruik van een mobiele telefoon in het spel was. In de praktijk bereiken ons in ieder geval signalen dat dat niet vaak gebeurt, maar wat de SP betreft zou dat een standaardprocedure moeten zijn, net zoals er ook vaak wordt onderzocht of er alcohol in het spel was. Het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur is namelijk helaas vaak een aanleiding tot ongevallen. Dat hoor ik dus nog graag van de minister van Justitie. Als dat niet vandaag kan, hoop ik het in ieder geval voor het volgende debat te horen, zodat we er dan wat concreter op in kunnen gaan.

Voorzitter. Dan heb ik nog de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat openbaar vervoer een veilige manier is waarop mensen zich kunnen verplaatsen, die bovendien drukte op wegen voorkomt;

overwegende dat het verdwijnen van openbaar vervoer mensen naar andere, onveiligere vervoersmiddelen dwingt;

verzoekt de regering te onderzoeken welke invloed de beschikbaarheid van openbaar vervoer heeft op de verkeersveiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 1051 (29398).

De heer **Alkaya** (SP):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u. Dan schorsen voor vijf minuutjes. O, het kan zelfs veel korter. Blijf dus in de buurt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, minister Harbers, voor de beantwoording en de beoordeling van de moties.

Minister **Harbers**:
Voorzitter. Ik behandel een aantal moties. De appreciaties van de moties op de stukken nrs. 1046 en 1047 worden door minister Yeşilgöz gegeven en de andere moties neem ik voor mijn rekening.

De motie op stuk nr. 1042, van mevrouw Van der Graaf en de heer Krul, geef ik oordeel Kamer. CROW is overigens eigenstandig, en dus niet in opdracht van IenW, al bezig met twee publicaties over de effecten van pakketbezorging. Om gemeenten verder te helpen wil CROW samen met het ministerie ook aan de hand van deze publicaties gesprekken organiseren tussen gemeenten en pakketdiensten om weer stappen voorwaarts te zetten. In dat licht kan ik deze motie dus gewoon oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 1043 zie ik als ondersteuning van het beleid dat ik al heb ingezet. Dat geldt zeker ook voor het voorstel om aandacht te hebben voor kinderen, ouderen en e-bikers. Dit nemen we ook mee in de verdere uitwerking van maatregelen die potentieel effectief zijn. Ik geef de motie dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 1044 over het monitoringskastje geef ik ook oordeel Kamer. Samen met de minister van Justitie en Veiligheid zetten we stappen om gevaarlijk rijgedrag tegen te gaan. JenV doet dat via het strafrecht en het CBR via het bestuursrecht. De Kamer is eerder al geïnformeerd over de wens tot het inzetten van tijdelijke monitoring van rijgedrag in de bestuursrechtelijke handhaving. Het CBR heeft op dit moment een kleinschalige pilot, die ook kijkt naar de haalbaarheid van een feedbacksysteem op snelheid. Daarnaast starten we een beleidsverkenning naar de mogelijkheden van een hernieuwde inzet van het alcoholslot. Dat is ook een soort kastje in de auto. Eind dit jaar zijn de resultaten van de pilot bekend, dus dan kunnen we ook aan de hand daarvan met het CBR bezien hoe we verdere invoering zouden kunnen doen, inclusief aanpassingen van de benodigde wet- en regelgeving die daar mogelijk voor nodig zijn. Oordeel Kamer.

Er was nog een debatje over wie het kastje moet betalen. De analogie met het alcoholslotprogramma van destijds is dat de bestuurder dat zelf moet doen.

Dan de moties op de stukken nrs. 1047 en 1048, die inderdaad uit een ander debat kwamen. De motie op stuk nr. 1047 laat ik aan het oordeel van de Kamer. We hebben daar een uitvoerig debat over gevoerd. De MKBA kent beperkingen, maar blijft ook een nuttig instrument om objectief in te schatten wat de effecten en projectalternatieven behelzen. De MKBA levert dus beslisinformatie, maar is op zichzelf niet doorslaggevend en onderdeel van een bredere afweging in het MIRT. Maar zonder MKBA gaat ook wel weer een deel van de informatie verloren, ook voor de Tweede Kamer. Vorig jaar hebben we de werkwijze van de MKBA al aangepast en dit jaar wordt die herzien bij de MIRT-verkenningen. Dan zullen ook de aanbevelingen van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot brede welvaart worden verwerkt in de nieuwe werkwijzer. Ik denk dat dit stap voor stap ook duidelijk maakt dat het al geen eenzijdig rendementsdenken was en dat het dat zeker niet meer zal zijn in de toekomst. Maar dat geeft dan ook invulling aan de motie van de heer Krul en mevrouw Van der Graaf, dus die krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 1048 kwam ook uit dat debat. Ik wijs er overigens op dat de MIRT-besluitvorming nog niet aanstaande is. De besluitvorming vindt traditioneel plaats in oktober en november, samen met de regio's. Ik zou de Kamerleden willen verzoeken om de motie aan te houden. In de hoofdlijnennotitie worden, anders dan hier in de overweging staat, de bereikbaarheidsdoelen aangekondigd. Die zijn we nu aan het uitwerken, samen met andere departementen. Maar zoals ik in het debat al vermeldde, is dat een complex proces dat echt niet voor de kerst van dit jaar afgerond zal zijn. Ik heb al aangegeven dat ik dit jaar een eerste proeve van integrale beleidsdoelen en mogelijke normen en indicatoren bij de Kamer wil neerleggen, zodat we daar ook bij het MIRT en de begroting het gesprek over kunnen voeren. Maar het uitwerken van die doelen om ze ook hanteerbaar te maken in de praktijk, gaat echt verder; dat moeten we dus zorgvuldig doen om ze langjarig en structureel goed te kunnen gebruiken. Omdat het ook gaat over het afwegingskader van het Mobiliteitsfonds, heb ik de Kamer aangegeven dat het in de praktijk dit jaar helaas niet veel uitmaakt, omdat er dit jaar helaas bitter weinig geld te verdelen is, niet alleen vanwege de schuif van aanleg naar instandhouding, maar ook vanwege de vele andere tegenvallers op aanleg die op dit moment in het Mobiliteitsfonds zitten. In essentie ben ik het eens met wat hier staat, maar dat over de tijdspanne kunnen we niet doen. Ik zou de Kamer om die reden willen verzoeken de motie aan te houden, zodat we altijd nog op een later moment, als we meer zicht hebben op de proeve van de bereikbaarheidsdoelen, kunnen bekijken of daarmee ook materieel invulling is gegeven aan de wens van de Kamer.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de heer Krul, de eerste indiener van de motie. Hoe denkt hij over aanhouden? Hij laat 'm gewoon staan. Dan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Ik begrijp deze appreciatie van de minister, maar eerlijk gezegd begrijp ik niet dat de motie op stuk nr. 1047 oordeel Kamer krijgt. Bij het eerste verzoek staat namelijk vrij stevig: de MKBA niet meer gebruiken. Dat is toch een van de bereikbaarheidsnormen in het MIRT. Ik vind het dus opvallend dat de motie op stuk nr. 1047 oordeel Kamer krijgt en dat hij over de motie op stuk nr. 1048 zegt: aanhouden. Ik begrijp het gewoon even niet goed.

Minister **Harbers**:
Ik heb dat inderdaad gelezen als "toekomstige maatschappelijke kosten-batenanalyses". U heeft gelijk dat er nog meer verzoeken daarboven staan, maar ook hier is de werkelijkheid in wezen al verder dan de motie zegt. We hebben vorig jaar de MKBA-leidraad al aangepast. Die wordt dit jaar ook in de werkwijze gehanteerd; hier hebben we ook een debat over gehad. Kijk, als ik de motie zou ontraden, zou ik net doen alsof de huidige MKBA nog steeds volstrekt rendementsdenken is, maar dat is die niet meer. Dat was die ook de afgelopen jaren al niet meer. Dat verfijnen we ook nog naar de toekomst.

De **voorzitter**:
Goed. Dan de heer Krul.

De heer **Krul** (CDA):
Het is toch lastig om deze uitspraken te rijmen met de uitspraak van de minister-president. Die zegt namelijk dat onze modellen dunbevolkte gebieden structureel achterstellen, maar goed. Mijn vraag gaat over de appreciatie van de minister. We hebben de normen; die hebben we al. We hebben ook geconstateerd dat de bereikbaarheid van regio's op dit moment gigantisch onder druk staat; de bereikbaarheid van voorzieningen staat gigantisch onder druk. Dat is een gegeven. Vindt de minister het dan niet gerechtvaardigd dat we ook hier extra druk op zetten?

Minister **Harbers**:
Wij hebben onze ideeën voor bereikbaarheidsdoelen neergelegd, maar het is echt een hele partij werk om van die doelen naar operationalisering te gaan. Ik heb in het debat aangegeven wat daarvoor moet gebeuren. Ik denk dat we daar de energie op moeten richten, dus om van doelen in de hoofdlijnennotitie te gaan naar operationele criteria voor alle beslissingen die de komende jaren genomen moeten worden en die ook te kunnen toepassen. In dat opzicht klopt de opmerking gewoon niet dat we de bereikbaarheidsnormen al hebben uitgewerkt. Dat is niet het geval. We hebben in de hoofdlijnennotitie neergelegd welke doelen we willen nastreven, op basis van een vraag van de Kamer afgelopen november bij de begroting. Die zei ook: neem dat PBL-rapport serieus. Nou, in de hoofdlijnennotitie hebben we aangegeven hoe we dat willen doen. Daarmee is ook net pas het werk begonnen om daar echt hanteerbare normen en criteria van te maken.

De **voorzitter**:
De heer Krul, tot slot.

De heer **Krul** (CDA):
Een heel procesmatig antwoord. Ik zal mijn vraag nog simpeler stellen: is de minister überhaupt doordrongen van de urgentie die nodig is om de bereikbaarheid in regio's te verbeteren? Beseft de minister überhaupt dat die urgentie er echt is?

Minister **Harbers**:
Zeker, en dat is ook niet mijn overweging hierbij. Natuurlijk zie ik die. Die zie ik in tal van regio's in het land, niet alleen in plattelandsgebieden, maar ook in suburbane gebieden. Dat heb ik uitvoerig aangegeven in de hoofdlijnennota, maar ik breng in dit verband ook in herinnering dat we de uitvoering meer centraal zouden stellen. Hier zit een complexe wereld achter. Vele tientallen mensen bij de planbureaus werken eraan om dit voor de lange termijn goed hanteerbaar te maken, zodat we er ook echt wat aan hebben. Ik wil die mensen ook niet over de kling jagen in de uitvoering, want we vragen heel veel van de planbureaus, ook wat betreft de doorrekeningen, niet alleen over mobiliteit, maar ook over klimaat, energie en tal van andere zaken, die ook urgent zijn.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik richt me ieder debat op de bereikbaarheid van de regio. In het laatste debat heb ik ook goed samen opgetrokken met de heer Krul en de heer De Hoop. Volgens mij vraagt

de motie niet om een volledige doorrekening van de Integrale Mobiliteitsanalyse. De minister verwees daar net naar bij de beantwoording van de vraag van de heer Krul en bij de appreciatie van de motie. Dat stuk vraagt de motie niet.

Minister **Harbers**:
De motie vraagt om de uitgewerkte bereikbaarheidsnormen toe te passen. Er zijn geen uitgewerkte bereikbaarheidsnormen op dit moment. We zijn begonnen om die uit te werken.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben blij dat de minister dat aangeeft, want ik was ook in die veronderstelling. Het is mij in het debat helemaal niet duidelijk geworden hoe die normen er dan uitzien. Sterker nog, ik maak mij grote zorgen, niet alleen over het recht op bereikbaarheid — want daar zijn we het allemaal over eens — maar vooral over de vrijheid om te kiezen hoe je bereikbaar wil zijn. Kies je voor de auto, dan word het je steeds lastiger gemaakt met dit kabinet. Want ze zijn bezig met de auto te ontmoedigen en ze bouwen woonwijken zonder parkeerplaatsen. De auto wordt steeds duurder, dus mensen met een laag inkomen hebben straks wel het recht op bereikbaarheid, maar hebben geen geld meer om een auto te kopen.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Madlener** (PVV):
Mijn vraag is: als die normen worden uitgewerkt, heb je als burger dan ook de vrijheid om zelf de afweging te maken hoe je bereikbaar wil zijn, of je de auto wil nemen of inderdaad de fiets van Van Ginneken van D66? Die vrijheid is voor ons ook essentieel. Maar goed, de normen zijn nog niet uitgewerkt, gelukkig, dus we gaan hier het debat nog over voeren.

Minister **Harbers**:
Daarnaast breng ik in herinnering dat we dat doen conform de hele hoofdlijnennota mobiliteitsvisie, waarin we alle modaliteiten een plek geven, zij het dat we hier en daar wel zeggen: de juiste modaliteit op de juiste plek. Dus er kan af en toe stimulering in zitten om een andere modaliteit te gebruiken, maar er zit verder geen enkele dwang in. Sterker, dat kunnen we niet eens afdwingen. Uiteindelijk gaat het om wat de mensen thuis aan de keukentafel kiezen om op dat moment te gebruiken: de fiets, de auto, de trein, de bus of gaan ze wandelen? We willen het wel zo inrichten dat het zo aantrekkelijk is dat je je in ieder geval vlot kunt voortbewegen naar de bestemming waar je moet zijn.

De **voorzitter**:
Kort.

De heer **Madlener** (PVV):
Nou ja, de minister zegt twee zaken. Enerzijds heeft hij het over het recht te kiezen hoe je bereikbaar wil zijn, zelf je modaliteit te kiezen. Anderzijds zegt hij dat de "juiste" keuze wordt voorgeschreven. Dan denk ik: wie maakt dan die keuze? Bepaalt de minister dat ik straks niet meer mag zeggen: ik wil 2 kilometer met de auto? Of mag de burger dat zelf blijven bepalen? Die vrijheid is voor ons essentieel.

De **voorzitter**:
U gaat hier vast nog een heel debat over voeren op een ander moment.

Minister **Harbers**:
Zeker.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Heel kort. Er is wat onduidelijkheid over de mate waarin die bereikbaarheidsnormen nu zijn uitgewerkt. Dat merkte ik in de gedachtewisseling tussen de minister en de heer Krul. Zou de minister dat misschien nu kunnen verduidelijken of in een brief voor de stemmingen?

Minister **Harbers**:
Ik zal dat verduidelijken, maar het gaat mis bij "uitgewerkte bereikbaarheidsnormen", want in de hoofdlijnennota hebben we het over bereikbaarheidsdoelen die we gaan uitwerken om ze in de praktijk toe te kunnen passen en dan kom je op normen en criteria. Die doelen hebben we op hoofdlijnen geschetst in een mobiliteitsvisie, maar daar zit echt een flinke partij werk achter om ervoor te zorgen dat we ze straks ook bij individuele besluiten precies kunnen ranken en toepassen, en we weten welke effecten ze in de praktijk hebben.

De **voorzitter**:
Even voor mijn administratie. U vroeg om 'm aan te houden. Dat wordt nog niet gedaan. Is uw oordeel dan "ontraden"?

Minister **Harbers**:
Op dit moment is het ontraden dan wel aanhouden. Ik zal de gevraagde informatie nog voor de stemmingen naar de Kamer sturen.

De **voorzitter**:
Akkoord. Gaat u door met de beoordeling.

Minister **Harbers**:
De motie op stuk nr. 1049 is een spreekt-uitmotie. Het is niet aan mij om die te appreciëren. Ik breng wel in herinnering wat ik in het debat heb gezegd, namelijk dat de verkeersveiligheidsprojecten uit de 500 miljoen en de 200 miljoen die daarvoor bestemd zijn, uitgezonderd zijn van deze beweging.

De motie op stuk nr. 1050 ontraad ik. We hebben zelf geen voornemens om de snelheid op het rijkswegennet aan te passen, maar er zijn vele andere wegbeheerders — waterschappen, provincies, gemeenten — die gaan over de maximumsnelheid op hun wegvakken. We weten dat er veel gemeenten zijn die meer 30km/u-wegen willen hebben omwille van de verkeersveiligheid. Dat proberen we te faciliteren door te komen met de uitwerking van een nieuwe

wegcategorie die voor 30 kilometer per uur geschikt is. Zo willen we dat voor gemeenten mogelijk maken, maar het zijn hun beslissingen.

Over de motie-Alkaya op stuk nr. 1051 hebben we inderdaad een debat gehad. Het oordeel daarover laat ik aan de Kamer.

De **voorzitter**:
Dan gaan we door naar de beantwoording door de minister van Justitie en Veiligheid.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
Dank u wel. Allereerst het antwoord op de vraag van de heer Alkaya over de inzet van de politie bij ernstige ongelukken. Het eerstvolgende debat is volgens mij eind mei. Er komt nog een verzamelbrief. Ik probeer het daarin op te nemen. Ik zorg in ieder geval dat het voor eind mei, voor het debat, bij uw Kamer is.

Er waren nog twee moties. De eerste motie, op stuk nr. 1045, is van de heer Koerhuis en gaat over de Brabantse aanpak inzake buitenlandse verhuurders. De inbeslagnames zijn gedaan in het kader van een lopende pilot. Dat is al mooi uitgelegd. Het betreft een pilot in het arrondissement Zeeland-West-Brabant die specifiek gericht is op de aanpak van roekeloos rijgedrag met behulp van snelle buitenlandse huurvoertuigen. Het beoogde effect van de pilot is voorkomen dat deze doelgroep met snelle auto's roekeloos rijgedrag kan vertonen, met alle mogelijke gevolgen van dien. Er wordt enerzijds ingegrepen doordat ze door het in beslag nemen van het voertuig op dat moment in ieder geval niet door kunnen rijden en anderzijds doordat de verhuurbedrijven worden ontmoedigd om te verhuren aan deze doelgroep. Dat is de insteek van de pilot. In de periode van september 2022 tot en met maart 2023 zijn in totaal 32 voertuigen in beslag genomen.

Ik geef een beetje een inleiding, omdat ik de heer Koerhuis ga vragen of ik een bepaalde interpretatie mag hanteren bij de motie. Het voornemen van het Openbaar Ministerie is om de pilot door te laten lopen tot juni van dit jaar en om daarna te evalueren of de effecten voldoen aan de verwachtingen. Dan zal ook worden bekeken of de werkwijze landelijk kan worden uitgerold. Ik vind de aanpak heel erg positief en ik sta ook sympathiek tegenover deze motie. Ik zou de motie dus oordeel Kamer willen geven, maar wel onder de voorwaarde dat ik de landelijke uitrol en de invulling van deze werkwijze, bijvoorbeeld de vraag of er een onderzoek nodig is naar wijzigingen in de wetgeving, kan laten afhangen van de uitkomsten van de evaluatie van de huidige pilot. We moeten echt kritisch met elkaar kijken naar wat daarin staat.

De **voorzitter**:
Ik zie de heer Koerhuis knikken.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
Oké. Dat is heel fijn. Dank.

Ik kom op de motie op stuk nr. 1046 van mevrouw Van Ginneken, over het uitvoeren van een pilot met tijdelijke flitspalen op 30 kilometerwegen en over het beoordelen van de effectiviteit daarvan. Een geloofwaardige weginrichting die past bij de geldende maximumsnelheid, is primair van belang om snelheidsovertredingen tegen te gaan. Dat hebben we ook in het debat met elkaar besproken. De handhaving is echt het sluitstuk om verdere overtredingen te voorkomen. Dat is het uitgangspunt van het OM en dat deel ik ook. Het OM gaat over de inzet van flitspalen. Ook wanneer aanpassingen van de infrastructuur te kostbaar zouden zijn, is dat nog geen reden om over te gaan tot de plaatsing van flitspalen. Wel kunnen er in de lokale driehoek door de politie afspraken worden gemaakt over de handhaving op 30 kilometerwegen.

Verplaatsbare flitspalen worden door het OM ingezet op wegen waar de verkeersveiligheidsrisico's het grootst zijn. Dat zijn op dit moment de 50 kilometerwegen en 80 kilometerwegen. Het Openbaar Ministerie kijkt wel of er wegen zijn waar de snelheid is of wordt verlaagd naar 30 kilometer en waar de weginrichting in lijn is met een maximumsnelheid van 30 kilometer, maar waar de risico's voor de verkeersveiligheid toch dusdanig zijn dat de inzet van een geplaatste flitspaal de beste oplossing blijft. Er gelden dus een aantal randvoorwaarden. Indien dit leidt tot de inzet van flitspalen op die wegen, dan zal het OM ook de effectiviteit ervan beoordelen. Dit was weer een inleiding om te kunnen zeggen: als ik de motie zo mag lezen dat er met deze verkenning van het OM wordt voldaan aan de gevraagde pilot, dan krijgt ze oordeel Kamer. Maar als ik de motie heel anders moet lezen, dan niet.

De **voorzitter**:
We gaan even kijken naar mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Voor mij is het heel belangrijk om de minister goed te begrijpen. Welke rol speelt de weginrichting hierbij? Want we zien helaas dat het aandeel van dodelijke slachtoffers op 30km/u-wegen in het totaalbeeld van dodelijke verkeersslachtoffers juist enorm toeneemt in de laatste jaren. We zien dat het aanpassen van de weginrichting heel lang duurt vanwege de kostbaarheid ervan. Ik wil gewoon niet dat we met onze handen in onze zakken staan toe te kijken en geen instrumenten hebben om in te grijpen. Begrijpen we elkaar goed dat de toepassing van flitspalen op 30km/u-wegen in de toekomst ook mogelijk is in situaties waarin de weginrichting nog niet helemaal uitnodigt om de maximumsnelheid te volgen?

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
We begrijpen elkaar goed, maar ik zei het tegenovergestelde.

De **voorzitter**:
Ik dacht ook al: ben ik nou de weg kwijt?

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
We begrijpen elkaar heel goed, maar zo is de praktijk echt niet. Ik ben er ook geen voorstander van. De weginrichting moet passen bij de snelheid. Als er daarna nog meer nodig is omdat er risico's zijn, dan kan het OM beslissen om flits-

palen te plaatsen. Maar de weginrichting is leidend. Je kunt nooit zeggen — dat vind ik echt — dat het te kostbaar is, dat het te veel tijd of moeite kost of dat er vergunningen nodig zijn en dat je dus met flitspalen gaat komen, ook omdat je weet dat dat niet effectief genoeg is. Het zal gaan over de weginrichting.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik naar mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik hoor de minister eigenlijk zeggen: zolang gemeentes de wegen niet op de schop nemen, moeten we er niet gek van staan te kijken dat mensen harder dan 30 kilometer per uur rijden. Dat vind ik toch wel een beetje een zure conclusie voor al die gemeentes die zich net als ik zorgen maken over de veiligheid van alle weggebruikers op die 30km/u-wegen. Ik ben dus toch echt op zoek naar een oplossing om juist ook hangende de aanpassing van de weginrichting iets te kunnen doen. Ik hoor de minister duidelijk zeggen dat ze daartoe niet bereid is.

De **voorzitter**:
Nee. Kan ik dan concluderen dat het oordeel over deze motie "ontraden" is?

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
Ja, ontraden. Dat heeft echt een inhoudelijke onderbouwing. Je kunt niet zeggen: omdat daar niet wordt gehandeld, gaan we er iets anders voor in de plaats zetten waarvan we weten dat het niet effectief genoeg is.

De **voorzitter**:
Oké. De heer Madlener nog op dit punt.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik weet eigenlijk niet of mijn vraag nog actueel is, want er komen nu kennelijk geen flitspalen op 30 kilometerwegen, tenzij die motie wordt aangenomen. Waar ik bang voor ben, is dat er straks geflitst wordt bij 31 kilometer per uur. Het is natuurlijk best lastig of 30 kilometer per uur te rijden. Je zit heel snel op 33 kilometer per uur. Dan krijg je weer van die enorme boeteregens in sommige plaatsen. Ik ben dus wel blij dat de minister zegt: laten we nou eerst kijken naar de inrichting van die wegen en ervoor zorgen dat die er niet toe uitnodigt om te hard te rijden. Je hebt overigens ook nog heel veel gemeenten die gewoon een waarschuwingsbordje hebben waarop staat: u rijdt te hard. Dat is heel effectief, want je wordt dan even geattendeerd op niet te hard rijden. Als de motie wordt aangenomen en als die 30km/u-flitspalen er komen, wanneer gaan die dan flitsen? Is dat bij 40, bij 50 of al bij 33?

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
Een paar dingen. Dit gaat over het voorkomen van slachtoffers. Het gaat over het voorkomen van verkeersslachtoffers. Aan de hand daarvan wordt bepaald of je ergens bijvoorbeeld 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur mag rijden. Als het 30 is, is het 30. Daar hou je je aan, en als je te hard rijdt, krijg je gewoon een boete. Daar zijn we het allemaal over eens. Daar gaat die motie ook niet over. Ik vind het ook gek om erover te onderhandelen wanneer het erg is en wanneer minder erg, en of het het ergst is als je een slachtoffer hebt gemaakt. Je houdt je gewoon aan de snelheid. Het gaat erom dat de weginrichting in lijn moet zijn met de geldende maximumsnelheid op die weg. De feitelijke constatering is dat dat niet altijd het geval is. Vervolgens kunnen mensen veel harder rijden, omdat de weginrichting dat toestaat. Dan zou je kunnen denken: is een flitspaal dan een oplossing? Dat is geen oplossing, omdat de weginrichting leidend moet zijn. Anders gaan we overal in het land flitspalen neerzetten en laten we de wegen zoals ze zijn, terwijl daar waar nodig ook lokaal moet worden ingegrepen en het anders moet worden ingericht. Dat is de volgorde der dingen. Als de weginrichting de lijn van 30 kilometer volgt en er veiligheidsrisico's blijven, dan kan het OM bepalen om daar al dan niet tijdelijke flitspalen te zetten. Daar ga ik niet over.

De **voorzitter**:
Was dit het laatste punt?

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
Dat is dus het directe antwoord. Daar ga ik niet over; daar gaat het OM dan over. Maar de volgorde der dingen — daar ging de discussie over — ...

De **voorzitter**:
Ja, die is duidelijk.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
Die is: eerst de weginrichting, en daarna wordt beoordeeld of het opportuun is om daar een flitspaal neer te zetten. Als je een flitspaal hebt, zul je wel ...

De **voorzitter**:
We gaan niet het hele debat over flitspalen voor 30 kilometerwegen overdoen.

Minister **Yeşilgöz-Zegerius**:
Oké.

De **voorzitter**:
Dat is voor een andere keer. Ik dank de bewindspersonen en de Kamerleden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Aankomende dinsdag gaat u stemmen over de moties die vanochtend zijn ingediend. Dank.

De vergadering wordt van 12.39 uur tot 13.21 uur geschorst.