

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar reactie op de moties over de helmplicht voor snorfietsen, 30 km/u in de bebouwde kom en het continu voeren van autoverlichting (Kamerstuk 29 398, nr. 884).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	4
CDA-fractie	4
GroenLinks-fractie	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de reactie op de moties over de helmplicht, 30 km/u in de bebouwde kom en het continue voeren van autoverlichting en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrief en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Kamerbrief en hebben hier de volgende vragen over.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief in beantwoording van de moties. Zij hebben hier vragen en opmerkingen bij.

VVD-fractie

Helmplicht snorfietsers

De leden van de VVD-fractie hebben twijfels over het idee dat het invoeren van een helmplicht voor snorfietsers helpt om asociaal weggedrag te minderen. Deze leden zijn van mening dat het een inperking is van de vrijheid en mobiliteit van mensen. Er wordt op dit moment veel aandacht besteed aan de negatieve gevolgen van de snorfiets, maar de snorfiets is voor velen hun primaire vervoersmiddel. Deze leden willen dan ook niet dat mensen worden gedwongen hun vrijheid op te geven of een ander vervoersmiddel te kiezen. Welke verschuiving van snorfietsen naar andere vervoersmiddelen zal plaatsvinden? Zijn deze vervoersmiddelen, zoals een snellere brommer, veiliger? Is een verschuiving naar het ov te verwachten en hoe verhoudt dat zich tot de groeiende behoefte aan individueel vervoer door corona? Is een verschuiving naar de e-bike veiliger als deze net zo hard rijdt? Wat betekent de verschuiving naar de auto voor de doorstroming in de stad, die al zo vol is? Hoe houden we de steden bereikbaar, mede gelet op de zero-emissiezones die door gemeenten kunnen worden ingesteld?

De leden van de VVD-fractie lezen dat 55% van de snorfietsers zal overstappen naar een ander vervoersmiddel bij invoering van de helmplicht. In hoeverre is de infrastructuur, mede gelet op verdere verstedelijking en bevolkingsgroei, berekend op deze verschuiving? Zijn fietspaden bijvoorbeeld berekend op de verschuiving naar e-bikes? Wat betekent het voor de overgebleven snorfietsers die een helm zullen moeten dragen en zich bewegen tussen het snellere en zwaardere verkeer? In hoeverre is de snorfiets dan beschermd tegen ongevallen? Zijn er cijfers voorhanden waarbij de snorfiets op de rijbaan het onderspit delft?

De leden van de VVD-fractie zijn huiverig voor invoering van de helmplicht voor snorfietsers, ook nu de elektrische deelscooter meer en meer in opkomst is. De elektrische deelscooter is een ideaal en duurzaam vervoersmiddel en deze leden willen de toegang tot het gebruik van dit vervoersmiddel niet beperken door een helmplicht. Wat voor gevolgen heeft de invoering van de helmplicht voor het gebruik van de elektrische deelscooter? En voor de elektrische scooter in het algemeen? Wordt verwacht dat minder mensen gebruik gaan maken van een dergelijk vervoersmiddel? Wat voor gevolgen heeft dit voor innovatiebedrijven op dit gebied en producenten van deze elektrische (deel)scooters? Klopt het dat de innovatie in elektrische snorfietsen sneller gaat dan de verduurzaming van de brommervarianten? In hoeverre zet een helmplicht een rem op een vergroening van de snorfietsmarkt?

De leden van de VVD-fractie lezen in het rapport van Arcadis dat er voor de overstappers geen extra risico's optreden die niet door het huidige verkeersveiligheidsbeleid (kunnen) worden opgevangen. In hoeverre wordt dit bij invoering van de helmplicht straks gemonitord en geëvalueerd en op welke manier vindt dit plaats? Het advies van Arcadis vermeldt dat er voldoende aandacht besteed moet worden aan enkele groepen overstappers: mannelijke bromfietsers en oudere (elektrische) fietsers. In de brief wordt met name ingegaan op ouderen. Hoe verwacht de Minister de groep mannelijke bromfietsers te bereiken?

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoeveel snorfietsers er op dit moment zijn. In welke leeftijdscategorie vallen deze snorfietsers? Hoeveel mensen worden straks geraakt door de helmplicht? Wat betekent een helmplicht voor de wens om nog een langzame snorfiets te hebben?

30 km/u in de bebouwde kom

De leden van de VVD-fractie delen het belang van verkeersveiligheid. Dit heeft echter niet alleen met maximale snelheden, maar ook met gedrag en de inrichting van wegen te maken. In woonwijken en rondom scholen vinden deze leden het van belang dat een veilige verkeerssituatie gegarandeerd kan worden, maar het opwerpen van drempels heeft niet de voorkeur van deze leden. Daarom geldt er op veel plekken al een limiet van 30 km/u. Waar dit niet het geval is, vinden deze leden het van belang dat de situatie zo wordt ingericht dat de verkeerssituatie veilig is zonder dat mensen gehinderd worden. Dit kan volgens deze leden ook door andere verkeersmaatregelen te treffen dan fysieke maatregelen en een lagere snelheidslimiet. Deze leden vragen in hoeverre gemeenten gebruik maken van de investeringsimpuls om effectieve maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te vergroten. In hoeverre zijn gemeenten voorstander van het nemen van 30 km/u als leidend principe? Wat zal een dergelijke maatregel betekenen voor de doorstroming van het verkeer? Hoeveel plekken in Nederland leveren nog onveilige situaties op waar geen sprake is van een limiet van 30 km/u? Deelt de Minister de mening van deze leden dat ook doorstroming van belang blijft en een limiet van 30 km/u daar niet altijd aan bijdraagt? In welke mate zal verschuiving plaatsvinden naar andere wegen die weer gevaarlijker worden?

Verplicht continu voeren van autoverlichting

De leden van de VVD-fractie lezen de reactie op de motie-Schonis) over het verplicht continu voeren van autoverlichting (Kamerstuk 29 398, nr. 874. Deze leden zijn van mening dat het voeren van verlichting ten tijde van bepaalde weersomstandigheden (overdag) de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Het voeren van dimlicht is dan ook verplicht in bepaalde situaties. Dat vinden deze leden afdoende. Deze leden wijzen

erop dat veel mensen zich er niet bewust van zijn dat ze alleen hun verlichting voor aan hebben en niet achter. Herkent de Minister dit? Deze leden vragen zich af in hoeverre het wenselijk is het voeren van autoverlichting ook overdag te verplichten, nu het maar de vraag is of het een groot positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Welk effect heeft het voeren van autoverlichting overdag? Deze leden vragen of hiermee de automobilist niet alleen op kosten wordt gejaagd (zowel in brandstofgebruik, als in boetes), terwijl er nauwelijks effect is op de verkeersveiligheid. Deze leden vragen ook hoe een dergelijke verplichting gehandhaafd wordt en of hiervoor capaciteit is. Deze leden stellen dat de huidige praktijk voldoet en zien meer in voorlichting, specifiek in de wintermaanden, dan in het wettelijk afdwingen. Deelt de Minister deze mening?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe zij van een succes kan spreken voor de verkeersveiligheid als meer dan de helft van de snorfietzers aangeeft met de helmplicht een ander vervoersmiddel te gaan gebruiken. Waarom pest de Minister meer dan de helft van de snorfietzers van hun vervoersmiddel af?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij het met deze leden eens is dat op plaatsen als woonwijken of rondom scholen al 30 km/u wordt gereden en dat een snelheidsverlaging voor binnen de gehele bebouwde kom daarmee onnodig is.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe zij gaat onderzoeken hoeveel voertuigen er momenteel overdag zonder verlichting rijden. Is de Minister het met deze leden eens dat het verplicht voeren van voertuigverlichting wel degelijk ten koste gaat van brandstof- en energieverbruik? Is zij bereid in haar onderzoek de extra kosten voor automobilisten mee te nemen als zo'n verplichting wordt ingesteld?

CDA-fractie

Helmplicht

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat uit het verdiepingsonderzoek van Arcadis naar de effecten van een helmplicht voor snorfietzers de belangrijkste conclusie is dat een helmplicht voor snorfietzers een substantieel positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van snorfietzers inclusief overstappers naar een ander vervoersmiddel. Vindt de Minister dit ook positief en spoort dit haar ook aan om haast te maken? Deze leden constateren dat de Minister op 26 oktober 2020 in een Kamerbrief (Kamerstuk 29 398, nr. 877) aan de Tweede Kamer meldde het voorstel voor het ontwerpbesluit van de helmplicht in het voorjaar naar de Kamer te kunnen sturen. Deze leden en de meerderheid van de Tweede Kamer waren het niet eens met deze lijn en hebben daarom de motie Postma c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 870) aangenomen om het ontwerpbesluit helmplicht snorfietser uiterlijk voor het kerstreces naar de Kamer te sturen in een apart voorstel, waarbij geen koppeling wordt gemaakt met voertuigen met een maximum constructiesnelheid tot 25 km/u of het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). Kan de Minister bevestigen dat zij conform de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer geen koppeling meer maakt met voertuigen met een maximum constructie-snelheid tot 25 km/u? Zo nee, komt zij alsnog aan deze wens van de meerderheid van de Tweede Kamer tegemoet? In de geagendeerde Kamerbrief voor dit schriftelijk overleg geeft de Minister aan de koppeling met het LEV-kader los te laten, met hierbij de inschatting dat hiermee een tijdswinst wordt geboekt van enkele maanden om daarna aan te geven

dat in het voorjaar van 2021 een voorstel aan de Kamer wordt gedaan. Kan de Minister bevestigen dat het hierdoor lijkt of de Kamer tegemoet wordt gekomen in de door de Kamer gewenste planning van het ontwerpbesluit, maar dat zij in feite precies dezelfde tijdsplanning aanhoudt als in de Kamerbrief op 26 oktober 2020? Hoe verklaart de Minister dat zij aangeeft dat een tijdswinst kan worden geboekt van enkele maanden, terwijl in haar planning geen tijdswinst is geboekt ten opzichte van de Kamerbrief van 26 oktober jl.? Is de Minister het ermee eens dat door de koppeling met het LEV-kader los te laten dit ook zou moeten leiden tot echte tijdswinst door het eerder sturen van het ontwerpbesluit naar de Kamer? De Minister heeft op 26 oktober 2020 in een Kamerbrief (Kamerstuk 29 398, nr. 877) aangegeven dat het huidige ontwerpbesluit op z'n vroegst vlak voor het kerstreces naar de Kamer kan worden gestuurd. Kan de Minister verklaren hoe het dan kan dat zij, als de Kamer aangeeft dat dit inderdaad moet gebeuren, de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer voor de zoveelste keer naast zich neerlegt, terwijl zij zelf heeft gezegd dat dit mogelijk is? Kan de Minister begrijpen dat dit het vermoeden versterkt dat de politieke wil ontbreekt bij de Minister om de ontwerpplanning voor snorfietsers naar de Kamer te sturen? Kan de Minister bevestigen dat de Tweede Kamer niet heeft gevraagd om nadere onderzoeken om knelpunten te adresseren en dat de Minister zich dus verschuilt achter de uitvoering van iets waar de Kamer niet naar heeft gevraagd? Kan de Minister bevestigen dat zij een groot risico neemt door nog steeds bezig te zijn met knelpunten in beeld brengen, terwijl een snelle invoering van een helmplicht voor snorfietsers verkeersslachtoffers kan voorkomen? Is de Minister het ermee eens dat als de Tweede Kamer sinds januari 2019 vindt dat snel invoeren van een helmplicht vele verkeersslachtoffers kan voorkomen het geen logisch en sterk verhaal is dat de Minister nog steeds bezig is met het adresseren van knelpunten? Is de Minister het ermee eens dat een keuze voor een type helm in ieder geval veiliger is dan haar keuze om voorlopig nog steeds geen helm bij een snorfiets te hoeven dragen? Is de Minister het ermee eens dat zij altijd nog aanpassingen kan doen, mocht later blijken dat aanpassingen nog meer verkeersslachtoffers kunnen voorkomen zoals een ander soort helm? Is de Minister alsnog bereid het ontwerpbesluit uiterlijk voor het kerstreces naar de Kamer te sturen? Zo nee, is zij wel bereid dit uiterlijk in februari 2021 naar de Kamer te sturen? Is de Minister bereid bovenstaande vragen afzonderlijk een voor een te beantwoorden?

Afwegingskader voor 30 km/u in de bebouwde kom

De leden van de CDA-fractie lezen in de motie-Kröger/Stoffer over 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe hanteren (Kamerstuk 29 398, nr. 872) dat de regering wordt verzocht in overleg met gemeenten en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een afwegingskader te ontwikkelen. Kan de Minister aangeven in hoeverre de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), gemeenten en de SWOV hierbij al betrokken zijn?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie willen benadrukken dat zorgvuldigheid altijd van groot belang is als het om nieuwe wetgeving gaat, zeker als het onderwerp verkeersveiligheid is. Maar de onnodige en onredelijke traagheid van het proces dat naar invoering van de helmplicht voor snorfietsen moet leiden, heeft meer weg van obstructie dan van zorgvuldigheid. Deze leden zijn zeer ontstemd over de overbodige onderzoeken en tussenstappen die de Minister voorstelt en zien hier weinig meerwaarde in. Ook de raakvlakken met andere onderwerpen en verkeersmiddelen die de Minister aanvoert, zijn in de ogen van deze leden

weliswaar aanwezig, maar amper relevant voor het nemen van een besluit voor het veel smallere issue van de bromfietsen. Als uit lopende of latere onderzoeken adviezen voortkomen die aanleiding geven om meer verkeersmiddelen onder de helmplicht te laten vallen, dan kan dat altijd nog worden besproken en besloten. Daarvoor hebben we novelles of de mogelijkheid wetten aan te vullen of te wijzigen.

De Kamer heeft zich in het verleden vaker uitgesproken over wat de bedoeling is: berijders van snorfietsen en snorscooters moeten op de openbare weg een helm op. Voor deze leden en ongetwijfeld vrijwel alle andere Kamerleden, is dan duidelijk dat het niet gaat om elektrische fietsen met trapondersteuning, eenwielaars of scootmobielen. Het gaat niet om fietshelmen of duikhelmen of ruitershelmen. Het komt erop neer dat voor snorfietsen dezelfde eisen gaan gelden als voor bromfietsen. Daar is geen TNO-onderzoek voor nodig, want we hebben al een eisenlijst voor goedgekeurde brommerhelmen en we weten al wat een snorscooter is. Er is in de ogen van deze leden geen enkele reden om hier moeilijker over te doen dan nodig: berijders van snorscooters en snorfietsen moeten voortaan een brommerhelm op. Dat is wat de Minister hoort vast te leggen in de wet. Iedereen weet dan waar hij aan toe is, de eigenaren, de winkeliers en de handhavers.

De leden van de GroenLinks-fractie zien ook dat het aanbod aan voertuigen steeds diverser wordt. Zeker aan kleine elektrische voertuigen zullen er de komende tijd steeds meer soorten bij komen. Onze wetgeving loopt hier structureel op achter, net als overall in Europa. Daarom is het goed om te werken aan uniforme Europese regels en criteria. Wat is veilig en wat niet, wie mag waar rijden, hoe hard, wel of geen helm, wel of geen passagiers etc. Deze leden verwachten dat we voortaan met enige regelmaat een update krijgen over wat er allemaal is bijgekomen, waar nog niet in was voorzien en in welke categorie de Minister denkt dit onder te moeten brengen. Maar geen van die nieuwe voertuigen, wel of niet toegelaten, komt nog zoveel voor als de oude waar we al omschrijvingen en registraties voor hebben. Er zijn amper soorten waarbij er twijfel kan zijn of het een snorfiets is of iets anders waar de regels niet voor zouden moeten gelden. Er is dus ook geen reden om te wachten met de helmplicht.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Minister aangaf dat een deel van de vertraging tot nu toe lag in de eerder in opdracht gegeven onderzoeken, zoals het verdiepingsonderzoek van Arcadis. Deze leden zien in de uitkomsten van het onderzoek een bevestiging van wat alom al werd vermoed en daarom ook achteraf geen rechtvaardiging voor de vertraging door het afwachten van de resultaten van dit onderzoek. Deze leden zien hierin hooguit de erkenning dat de helmplicht de veiligheid zal vergroten. Elke maand uitstel kost levens. Deze leden manen nogmaals tot spoed.

II Reactie van de bewindspersoon