
10

Verkeersveiligheid

Voorzitter: Van der Lee

Verkeersveiligheid

Aan de orde is het **tweeminutendebat Verkeersveiligheid (29398, nr. 1111)**.

De voorzitter:

Ik open kort de vergadering om mede te delen dat de minister vertraging heeft. Daarom schors ik voor enkele minuten. We hopen dat de minister dan binnen is.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het tweeminutendebat Verkeersveiligheid, ook naar aanleiding van een schriftelijk overleg dat gevoerd is. Er hebben zich zeven leden ingeschreven. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Als eerste zal de heer Olger van Dijk spreken namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Zelden is ons land zo eensgezind geweest als nu over de fatbikes. Want we zien het allemaal: vaak opgevoerde exemplaren die onze straten terroriseren, en jongere kinderen die met een telefoon in de hand en met een klasgenootje achterop slalomend hun weg naar school proberen te vinden. Doktoren slaan alarm over het toenemende aantal slachtoffers, waarvan maar liefst de helft tussen 10 en 14 jaar oud is. De vraag vorige week in het vragenuur was dan ook vooral hoe deze fatbikes aan banden te leggen. Nieuw Sociaal Contract heeft al eerder gepleit voor een minimumleeftijd, naast goede handhaving. We zijn blij dat zich een meerderheid lijkt af te tekenen voor 14 jaar, met helmplicht. Tegen deze minister zeg ik dat het niet alleen theoretisch, maar ook praktisch mogelijk is om de fatbike als aparte categorie aan te merken. Waar een wil is, is een weg. Collega Veltman van de VVD zal zo dadelijk mede namens mijn fractie een motie hierover indienen.

Voorzitter. Betere handhaving, ook bij de verkoop, is daarnaast de sleutel tot meer verkeersveiligheid. Geen halfgare producten op de markt die makkelijk zijn op te voeren. Dat geldt voor alle elektrische fietsen. Om de controle op kwaliteit en wettelijke vereisten voor alle e-bikes aan de voorkant te verbeteren is meer nodig. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er op dit moment geen typegoedkeuring geldt voor elektrische fietsen met trapondersteuning tot 25 kilometer per uur en een maximaal vermogen van 250 watt;

overwegende dat dit leidt tot gebrekkige controle op kwaliteit en wettelijke vereisten voor elektrische fietsen en fatbikes uit bijvoorbeeld China;

overwegende dat hierdoor ook een algeheel verbod op opvoerderdelen niet haalbaar is;

verzoekt de regering om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een vorm van typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen met trapondersteuning,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk en Vedder.

Zij krijgt nr. 1114 (29398).

Hartelijk dank voor uw inbreng. Dan is het woord aan mevrouw Veltman. Zij spreekt namens de VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. Veel ongelukken en overlast van de fatbikes, dat is de situatie nu. Daar willen we wat aan doen. Daarbij is de kernvraag hoe we onderscheid kunnen maken tussen de e-bike en de fatbike. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in het verkeer veel hinder, onveilige situaties en ongevallen met fatbikes zijn, waarbij de helft van de slachtoffers tussen 10 en 14 jaar is;

overwegende dat de legitimatieplicht vanaf 14 jaar geldt en effectieve handhaving mogelijk maakt;

van mening dat daarom voor de fatbike de minimumleeftijd van 14 jaar en de helmplicht moeten gelden;

overwegende dat daarvoor een aparte wettelijke categorie voor de fatbike nodig is en dat de bijzondere bromfiets, het LEV-kader of de Europese typegoedkeuring aanknopingspunten zouden kunnen bieden voor die aparte categorie;

overwegende dat de fatbike naast dikkere banden ook wordt gekenmerkt door het hogere gewicht en vaak een niet in hoogte verstelbaar zadel én dat het onderscheid tussen de fatbike en de elektrische fiets door een combinatie van bijvoorbeeld deze kenmerken gebruikt zou kunnen worden als basis voor deze aparte categorie;

verzoekt de regering voor alleen de fatbikes een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht in te voeren, en de Kamer hierover te informeren voor het kerstreces,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 1115 (29398).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. We willen ook dat de handhaving van opgevoerde fatbikes effectief is. Dat is bij controles op straat nu niet het geval. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat opgevoerde fatbikes in het verkeer voor veel hinder, onveilige situaties en ongevallen zorgen;

van mening dat strenge handhaving van de opgevoerde fatbikes noodzakelijk is;

constaterende dat in het menu van de fatbike te zien is of een fiets opgevoerd is, maar dat de politie alleen bij een indicatie van de overtreding in het menu van de fatbike mag kijken;

constaterende dat bij algemene controles met de rollentest-banken dus niet in het menu van de fatbike kan worden gekeken en dat de berijder ondertussen in de gelegenheid is geweest de maximumsnelheid aan te passen en daarmee de dans ontspringt;

verzoekt het kabinet het voor de politie mogelijk te maken om in alle gevallen van controle van de fatbike in het menu te kijken, zodat de overtreding kan worden geconstateerd en direct tot sanctionering kan worden overgegaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman en Vedder.

Zij krijgt nr. 1116 (29398).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Het woord is aan de heer Heutink en hij spreekt namens de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. In het vragenuur van afgelopen week ging het over de fatbike. De minister maakte toen kenbaar dat hij de wens van de Kamer zou uitvoeren en daar willen we hem

vandaag graag aan houden. Ons standpunt is onveranderd. Wij willen alleen maatregelen voor de fatbike: een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht. We zijn daarom blij met de motie die de collega's van de VVD en NSC zojuist hebben ingediend. Uiteraard zullen we die motie steunen.

Tot slot nog wel een winstwaarschuwing voor de minister. Iedere maatregel die een gewone e-bike raakt, zal de PVV niet steunen.

Voorzitter. We hebben zelf ook een motie en die gaat over een ander onderwerp. Diverse rij scholen en Veilig Verkeer Nederland vinden het onverstandig om expats op grond van de 30%-regeling en zonder enige vorm van toetsing een gratis Nederlands rijbewijs te geven. Deze mensen komen van ver buiten de Europese Unie en hebben geen enkele kennis van onze verkeersregels. Dat levert levensgevaarlijke situaties op en dat moet volgens onze fractie anders.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alleen in 2023 al 26.264 expats via de 30%-regeling hun buitenlandse rijbewijs, zonder enige vorm van toetsing, hebben kunnen omzetten naar een Nederlands rijbewijs;

constaterende dat onder meer Veilig Verkeer Nederland waarschuwt voor het negatieve effect hiervan op de verkeersveiligheid in Nederland;

constaterende dat Nederland bij uitvoering van het advies-Roemer juist inzet op verhoging van het algehele rijvaardigheidsniveau van Nederland teneinde de verkeersveiligheid te stimuleren;

van mening dat het ongetoetst omzetten van buitenlandse rijbewijzen naar Nederlandse rijbewijzen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid van Nederland;

verzoekt de regering om de rijbewijsregeling voor expats te herzien en hierbij in te zetten op een vorm van (verplichte) toetsing op de kennis van de Nederlandse verkeersregels,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink en Vedder.

Zij krijgt nr. 1117 (29398).

De heer **Heutink** (PVV):

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Dan is het woord aan de heer El Abassi. Hij spreekt namens de fractie van DENK. Gaat uw gang.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Dure rijbewijzen en een tekort aan rijinstructeurs. Dat is niet ten gunste van de verkeersveiligheid en daarom dienen wij een drietal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het halen van een rijbewijs gemiddeld €600 duurder is geworden in vergelijking met drie jaar geleden;

overwegende dat deze exponentiële stijging een enorm obstakel is voor het behalen van een rijbewijs;

overwegende dat er in het rapport-Roemer, Van rijles naar rijonderwijs, meer examenmomenten en strengere eisen voor de rijnschoolbranche zijn opgenomen;

verzoekt de regering onderzoek te doen naar de oorzaken van de stijging van de kosten voor het behalen van een rijbewijs en naar mogelijkheden om deze kosten te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1118 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de wachttijden voor rijexamens bij het CBR gemiddeld vijftien weken bedragen;

overwegende dat het CBR al jaren kampt met een tekort aan rijexaminatoren en rijinstructeurs;

verzoekt de regering te onderzoeken of het aantal rijinstructeurs verhoogd kan worden door betere beloning en arbeidsvoorwaarden te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1119 (29398).

De heer **El Abassi** (DENK):

Dan de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het advies ter verbetering van de autorijscholenbranche wordt geadviseerd om over te gaan van rijles naar rijonderwijs;

overwegende dat in het rapport-Roemer wordt gesproken over een nationaal leerplan om de kwaliteit van rijonderwijs te verbeteren;

overwegende dat de kosten voor het behalen van een rijbewijs fors zijn toegenomen en dat het verlagen van deze kosten kan bijdragen aan de toegankelijkheid;

overwegende dat het btw-tarief op rijonderwijs een drukkend effect heeft op de prijs en dat vrijstelling van btw, zoals bij andere vormen van onderwijs, kostenverlagend kan werken;

verzoekt de regering onderzoek te doen naar de mogelijkheden om rijonderwijs, net als andere vormen van onderwijs, vrij te stellen van btw,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1120 (29398).

De heer **El Abassi** (DENK):

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. De volgende spreker is de heer De Hoop. Hij spreekt namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank, voorzitter. De heer Madlener is nu een aantal maanden minister en ik moet zeggen dat hij een heel ander mens is als minister. Als Kamerlid wist hij altijd actie te vragen van iedere bewindspersoon, maar nu hij zelf minister is, schetst hij ook heel vaak waarom dingen niet kunnen. Hij is de afgelopen twee weken ook wel een beetje een draaikont geweest. Het is dus nog wel even wennen. Maar als we het over het dossier van de fatbike hebben, dan gaat het natuurlijk wel over serieuze verkeersveiligheid. Als bij de helft van de ongelukken in het eerste kwartaal van 2024 10- tot 14-jarigen betrokken zijn, dan maak ik me ernstig zorgen en verwacht ik ook actie. Ik hoop dus dat de minister actie gaat ondernemen.

Naast de fatbikes zijn er natuurlijk ook andere belangrijke dossiers. Dit kabinet, deze minister wil ook weer 130 rijden op de snelweg. Maar in de beantwoording van de schriftelijke vragen moet hij ook toegeven dat dit waarschijnlijk tot

meer ongelukken zou leiden. In zijn beantwoording staat dat hij "mitigerende maatregelen" wil nemen om dat te compenseren. Ik wil heel precies weten wat die mitigerende maatregelen dan zijn. Als het niet lukt om het aantal verkeersongelukken en -doden te verminderen, betekent dat dan ook dat we geen 130 gaan rijden, vraag ik aan de minister.

Dan vraag ik nog om de registratie van verkeersongelukken en dan met name de registratie van de veroorzakers van ongelukken. We weten namelijk heel vaak wie de slachtoffers zijn, maar we weten te weinig over de veroorzakers. Is de minister het met mij eens dat dat beter geregistreerd moet worden? En wat gaat hij doen om de oorzaken en veroorzakers van verkeersongelukken beter in beeld te krijgen?

Dan heb ik samen met collega Bamenga nog één motie, over de fatbike.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de fatbikeoverlast nu slechts bestreden kan worden door intensieve handhaving, en fatbikeverkeers-huften nu veelal anoniem en ongrijpbaar zijn;

overwegende dat het voor de handhavers zonder gespecialiseerde technische kennis lastig is om vast te stellen of een fatbike of e-fiets aan de regels voldoet en/of het model is goedgekeurd voor de openbare weg;

verzoekt de minister om te onderzoeken of en hoe een kentekenplicht uitgebreid kan worden naar al het gemotoriseerde wegverkeer, inclusief e-bikes, fatbikes en andere of toekomstige voertuigen voor de openbare weg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Bamenga.

Zij krijgt nr. 1121 (29398).

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

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Dan is het woord aan mevrouw Van der Plas. Zij spreekt namens de BBB. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Vanaf deze plek wil ik ten eerste onze collega Pieter Omtzigt sterkte wensen. Wij hebben vandaag gehoord dat hij zich een tijdje terugtrekt. Als iemand om gezondheidsredenen even rustig aan moet doen en zijn

werk niet kan uitvoeren, weten we allemaal dat dat iets heel heftigs is. Bij dezen wensen we de heer Omtzigt heel veel sterkte. Wij hopen dat hij in goede gezondheid terugkeert.

Voorzitter. Dan even terug naar dit debat. Die fatbikeproblematiek werd gisteren ook weer duidelijk toen we beelden zagen van een oudere dame in Groningen die op de Grote Markt omver werd gereden door een aantal jongeren. Zoals in eerdere debatten is aangegeven, is het standpunt van onze fractie wel duidelijk: die fatbikes, en de overlast daarvan, moeten gewoon aangepakt worden. In de brief van de minister wordt ook duidelijk dat het aanpakken van de fatbikehuften niet eenvoudig is. Een helmplicht voor iedere elektrisch ondersteunde fiets moet ook niet gaan leiden tot een extra drempel om op de fiets te stappen. Als de fatbike als een aparte categorie wordt aangemerkt, ligt natuurlijk op de loer dat er binnen een halfjaar een fabrikant komt met een skinnybike, waarbij de banddikte en de zadelgrootte zijn aangepast en het probleem zich opnieuw voordoet. Dat realiseren wij ons, maar er moet wel iets gebeuren. Er zijn veel mogelijkheden voor de handhaving van fatbikes. Elke optie kent voor- en nadelen. Een overeenkomend punt is dat het tijd kost om ze door te voeren. Een oplossing die wij nog niet hebben gehoord maar die misschien een uitkomst biedt, zou geofencing zijn. Daarom dienen wij de volgende motie in, waarin ik uitleg wat geofencing is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat overlast door fatbikerijders moet worden aangepakt;

constaterende dat onderzoek naar het gebruik van automatische snelheidsverlagingsstechniek binnen bepaalde zones, waarbij je dus ergens in rijdt en de snelheid automatisch omlaaggaat, wat "geofencing" heet, bij het handhaven van snelheidsbeperkingen voor elektrisch aangedreven fatbikes, fietsen en steppen nog niet in Nederland is uitgevoerd;

constaterende dat er in het buitenland al wel gewerkt wordt met snelheidsbeperkingen in de openbare ruimte door middel van geofencing;

overwegende dat geofencing in Nederland mogelijk kan bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid in de openbare ruimte door middel van het instellen van maximale snelheden voor elektrisch aangedreven fatbikes, fietsen en steppen;

verzoekt de regering om te onderzoeken of en hoe geofencing in Nederland ingezet zou kunnen worden om de verkeersveiligheid in de openbare ruimte te bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 1122 (29398).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we ook aan het einde gekomen van de eerste ... Nee, er is maar één termijn, want het is een tweeminutendebat. We zijn aan het einde gekomen van de termijn van de Kamer. De minister heeft tien minuten nodig om de, ik denk negen, moties te kunnen appreciëren en een aantal vragen te beantwoorden. We zijn dus geschorst tot 19.00 uur.

De vergadering wordt van 18.48 uur tot 19.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van het tweeminutendebat Verkeersveiligheid. We zijn toe aan de termijn van het kabinet. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter, en dank aan de Kamer voor alle richtinggevende moties, ideeën en zorgen — die hebben we allemaal — over de ontwikkeling rondom de fatbikes. Als minister deel ik die zorgen uiteraard. Dat heb ik vorige keer ook gezegd. Ik ben blij dat de Kamer meedenkt over de vraag hoe we dit gaan aanpakken. Er zijn een aantal moties ingediend. Daar zal ik mijn oordeel over geven. Als er nog vragen zijn, hoor ik dat.

Ik begin uiteraard met de eerste motie. Dat is de motie-Van Dijk/Vedder op stuk nr. 1114. Die ging over het gegeven dat er op dit moment geen typegoedkeuring geldt voor elektrische fietsen. Het verzoek aan de regering is om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een vorm van typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen met trapondersteuning. Als we alle fietsen met trapondersteuning gaan onderzoeken voor een typegoedkeuring, dan gaat dat de kosten van elektrische fietsen verhogen. Ik denk dat dat z'n doel een beetje voorbyschiet. Het doel is om het veiliger te maken. Het zou een administratieve lastenverhoging zijn om een typegoedkeuring voor alle fietsen te introduceren. Dat zou een kostprijsverhoging van alle fietsen zijn; dat willen we niet. Ik zou die motie dus willen ontraden.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Deze motie doet iets anders. Die vraagt om een onderzoek naar een vorm van typegoedkeuring. Ik vraag niet om een voorstel om sowieso een typegoedkeuring in te voeren. Ik vraag om te onderzoeken waar het effectief kan zijn. Dat zou bijvoorbeeld een register kunnen zijn waarin je dingen meldt, zoals de Fietsersbond voorstelt. Dan heb je een soort lightversie van typegoedkeuring, in plaats van de standaard typegoedkeuring. Of je gaat werken met certificering van motorsystemen. Deze uitleg geef ik aan een vorm van typegoedkeuring. Kan de motie dan toch op oordeel Kamer rekenen?

Minister Madlener:

Ik moet eerlijk zeggen dat ik de toegevoegde waarde niet zie. Dan heb je een register, en dan? Dan moet er ook een onderzoek worden gedaan. Je kunt alle fietsen wel in een

register zetten, maar dan weet je nog steeds niet of het wel of niet veilige fietsen zijn. We hebben natuurlijk wel een CE-keurmerk; dat is een Europees keurmerk. We hebben ook producentaansprakelijkheid. We hebben natuurlijk ook altijd nog ons gezond verstand; de consument beoordeelt zelf ook of iets een deugdelijk product of rommel is. Ik vind dit dus wel erg ver gaan. Ik zie ook geen hele grote misstanden wat betreft fietsen. De Babboe-bakfiets bleek natuurlijk wel ondeugdelijk te zijn, maar dat is heel adequaat aangepakt. Er wordt wel degelijk gekeken of een fiets veilig is. Er zijn natuurlijk al regels; je mag niet zomaar onveilige producten op de markt brengen. Hoever gaat dit? Een vorm van typegoedkeuring lijkt me echt een lastenverzwaring. Ik zie op dit moment de noodzaak ertoe niet. Ik wil de motie dus toch ontraden.

De voorzitter:

De minister vervolgt zijn betoog met de motie op stuk nr. 1115.

Minister Madlener:

Dan de motie-Veltman/Olger van Dijk op stuk nr. 1115. Die verzoekt de regering om alleen voor de fatbikes een minimumleeftijd voor te schrijven en een helmplicht in te voeren en om de Kamer hierover te informeren. Ik dacht zelf dat ik de Kamer een hele goede brief had gestuurd. Daarin heb ik uitgelegd dat het onderscheid tussen een fatbike en een elektrische fiets heel lastig te maken is. Mevrouw Van der Plas heeft dat ook goed omschreven: dan krijg je straks een "slimbike" of een fiets met een ander zadel. Je begint dan natuurlijk een kat-en-muisspel. Dat lijkt me niet wenselijk. Het lijkt me ook lastig. Dan komen we in een volgend traject en staan we hier over een jaar weer. Dan hebben we straks de fatbikes met het vaste zadel en de dikke banden in de ban gedaan en dan komt de volgende fiets met iets dunnere banden en een ander zadel en hebben we hetzelfde probleem. Ik zou het liever wat algemener willen aanpakken en een minimumleeftijd en een helmplicht voor alle elektrische fietsen willen invoeren. Ik zou liever die kant op willen. Dat is dan veel eenvoudiger en makkelijker te handhaven. Ik zou deze motie dus willen ontraden.

De heer Heutink (PVV):

Ik begrijp er helemaal niets meer van. Afgelopen week zei deze minister in het vragenuur dat hij zou doen wat de Kamer hem zou vragen. Nu vraagt de Kamer iets aan de minister — we moeten er nog over stemmen, maar het lijkt erop dat er voor die motie een meerderheid is — en dan zegt de minister: dat doe ik niet en dat wil ik niet. Dat staat toch haaks op wat de minister deze Kamer vorige week heeft verteld?

Minister Madlener:

Natuurlijk wil ik naar de Kamer luisteren, als er inderdaad een meerderheid is. Dat weten we nog helemaal niet. Ik zou toch met u willen kijken of ik deze motie zo zou kunnen uitleggen dat als het nou toch heel lastig is om dat onderscheid te maken, we gewoon voor alle elektrische fietsen een minimumleeftijd van 14 invoeren en een helmplicht. Die helmplicht kan ook eindigen in de tijd. Die hoeft ook niet voor iedereen te gelden. We zouden bijvoorbeeld ook kunnen zeggen: een helmplicht van 14 tot 18. Dan hebben jonge mensen een helmplicht en misschien is het jong

geleerd, oud gedaan. Dat hopen we dan. Ouderen zou ik daar toch van willen vrijwaren, want die kunnen zelf wel bepalen of ze die helm opzetten of niet. Jongeren moeten we iets meer beschermen. Dan hebben we een regel die werkbaar is, die eenvoudig is en die iedereen begrijpt en die het probleem ook adequaat aanpakt. Dan hoeven we niet dat kat-en-muisspel te gaan spelen van: is mijn fiets nou een fatbike of is het een slimbike of is het een andere bike die te hard rijdt. Die weg zou ik niet op willen. Als ik die motie zo mag interpreteren, dan zou ik 'm oordeel Kamer willen geven en anders zou ik 'm toch willen ontraden.

De voorzitter:
Afrondend de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):
Ik weet wel dat mijn fractie op het moment dat de minister die motie — het is niet onze motie, dus ik kan daar niets over zeggen — zo gaat interpreteren dat beleid niet steunt. Dat kan ik hier wel zeggen tegen de minister. Dus dat even via hem. Als hij dan wat met de VVD en NSC wil regelen, moet hij dat doen. Maar dit is even de lijn van onze fractie, zeggen we tegen de minister.

Mevrouw Veltman (VVD):
In reactie op wat de minister zegt, namelijk "als ik de motie zo mag interpreteren". Dat is wat de VVD betreft in ieder geval niet het geval. De kern van de motie is dat het onderscheid wel gemaakt wordt. We doen suggesties in de motie om daar een combinatie van kenmerken voor te gebruiken. Ik heb in de toelichting ook gezegd dat het erom gaat dat we een manier vinden waarop we wel dat onderscheid kunnen maken. De minister reageert daarop met "ik heb met een prachtige brief gereageerd". Nou, die bracht voor mij niet zo veel nieuws eerlijk gezegd. Binnen een of twee weken tijd hier op die manier op reageren? Volgens mij moet er meer gedegen naar gekeken worden en dat is niet binnen een week. Tot slot. De minister zegt: dan heb je volgend jaar weer iets anders. Ik snap die redenatie. Ook daar moeten we structureel zoeken naar een goede oplossing voor de verkeersveiligheid, maar dat ontslaat ons er niet van om nu het probleem met de fatbikes op te lossen.

Minister Madlener:
Als we ons richten op het nu, dan hebben we een succes op de heel korte termijn, maar op lange termijn heeft dat echt weinig zin. Een combinatie van dikke banden, een laag frame en een tweepersoonszadel is natuurlijk zo op te lossen. Er zijn ook heel veel fatbikes — ik heb ze zelf gezien — met een eenpersoonszadel of een hoog frame. Die zijn er ook. Dat zijn gewoon fietsen met dikke banden, die ook veel te hard kunnen rijden. Daar los je dit probleem dus absoluut niet mee op. Het is terdege, goed onderzocht op mijn ministerie door heel veel slimme mensen. Ik heb ook de vraag gesteld of we een gewichtsonderscheid kunnen maken: zijn fatbikes altijd zwaarder dan niet-fatbikes, dan gewone elektrische fietsen? Ook dat is niet te zeggen. Dus dat onderscheid is zo gecompliceerd en je kunt het zo makkelijk aanpassen dat dit een kat-en-muisspel gaat worden. Dan hebben we straks een wet die eigenlijk niets waard is en dat wil ik ook niet. Terwijl het heel makkelijk wel te regelen valt als je zegt: alle elektrische fietsen hebben

gewoon een minimumleeftijd. Het is dan voor een aantal jonge mensen misschien vervelend dat ze niet meer op een elektrische fiets mogen rijden, maar de winst is natuurlijk dat die minimumleeftijd zorgt voor veel verkeersveiligheid. We kunnen er een helmplicht aan koppelen. Ik denk dat we dan veel beter bezig zijn, ook op de langere termijn. Ik herhaal dus toch mijn verzoek: kan ik deze motie ook zien als een aanmoediging om met een iets ruimere maatregel te komen die dit probleem adequaat aanpakt?

De voorzitter:
Mevrouw Veldman, afrondend.

Mevrouw Veltman (VVD):
Het antwoord is wederom nee. Wij vragen juist om een manier om het wel te gaan regelen. Wat we vragen is: zoek naar een combinatie of kijk waar je aanknopingspunten vindt om het wel te doen. In de brief staat ook: er zijn kenmerken, die of die, en het werkt allemaal niet. Kijk ook naar een combinatie. Kijk naar een combinatie van de verschillende wetten en regels, ook op Europees niveau, die aanknopingspunten kunnen bieden. Dat vraagt echt wat meer tijd en meer onderzoek. Dank u wel.

De voorzitter:
De minister nog.

Minister Madlener:
Er is goed gekeken naar alle aanknopingspunten. Ik heb namelijk ook de opdracht gegeven om creatief te kijken naar hoe wij dit onderscheid kunnen maken met een langdurige werking, zonder dat we dat kat-en-muisspel hebben, zo van: ik doe er iets dunnere banden op. Ik zei al: een dikkebandenpolitie wil niemand. Die zou het probleem ook niet oplossen. Mijn betoog is toch heel helder? Het is echt een moeilijk onderscheid. Fietsfabrikanten hebben mij benaderd — ze zullen u vast ook benaderd hebben — en geven aan dat het probleem niet een dikke band is. Het probleem is dat ze geen helm ophebben en dat er geen minimumleeftijd is. Dat lijkt de meerderheid te willen oplossen. Het zou dan toch zonde zijn als we dat niet met elkaar kunnen bereiken? Ik blijf erbij dat wat u hier vraagt echt onverstandig is. Dat zal ik dus ontraden. Als de Kamer de motie toch aanneemt, dan gaan we verder kijken wat we doen. Ik zou zeggen: laten we ons richten op een helmplicht voor mensen van 14 tot 18 jaar en op een minimumleeftijd voor alle elektrische fietsen.

De voorzitter:
Dat is duidelijk.

Minister Madlener:
Anders ontraad ik de motie.

De voorzitter:
Er zijn nog drie debatten na dit debat. Ik wil dus graag nieuwe vragen toelaten, maar ik wil geen herhaling van de vragen die nu al een paar keer zijn gesteld.

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

Het was ook de motie van NSC. Daarom stel ik daar toch nog een vraag over. We hebben een brief gehad van de minister, waar heel duidelijk in staat dat het theoretisch mogelijk is om dat onderscheid te maken. Dat ontkent u nu ook niet. Dan verwacht ik dat deze minister, als deze motie wordt aangenomen, deze motie gewoon gaat uitvoeren en dat onderscheid gaat maken. Het is te doen. Waar een wil is, is een weg. Kan deze minister in plaats van te zeggen "ik ga kijken wat ik ga doen", duidelijk bevestigen dat hij gaat zorgen dat het onderscheid er gewoon komt als deze motie wordt aangenomen?

Minister **Madlener**:

Ik luister heel graag naar uw Kamer. Dat weet u ook. Dat heb ik al gezegd. Maar als we gaan letten op een combinatie van dikke banden, een tweepersoonszadel en een laag frame — dat zegt de motie — dan hebben we het probleem opgelost voor één maand. Als die wet ingaat, hebben we binnen een maand andere fatbikes en dan staan we hier weer met nieuwe wetgeving. Dat is een kat-en-muisspel dat we niet willen. Dit is een kortetermijnoplossing. Ik denk dat u dat zelf ook wel beseft. Dus u kunt hier heel stoer blijven zeggen "dit willen we, dus doe het gewoon", maar dat gaat niet werken. Ik ben geen minister die wetten gaat maken die niet werken. Ik wil een probleem oplossen. De hele Kamer onderkent dat probleem. Een minimumleeftijd en een helmplicht kunnen daar een enorm goede rol in spelen. Dan denk ik: denk dan even verder en doe dat gewoon voor alle elektrische fietsen. Dan is het uitvoerbaar, hebben we het probleem opgelost en hebben we voor een stuk meer veiligheid gezorgd. Ik vind het echt onbegrijpelijk dat de uitgestoken hand van deze minister niet aangepakt wordt. Ik kan hier echt ... Ik blijf deze motie ontraden, omdat het echt een kat-en-muisspel wordt dat niets oplost.

De **voorzitter**:

Oké. Afrondend, meneer Olger van Dijk.

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

Er is helemaal niets stoer aan wat deze Kamer hier in ruime meerderheid aangeeft, namelijk dat we zien dat de problematiek dag na dag toeneemt en dat we dag na dag ongevallen zien. We willen dat er gehandeld wordt op die fatbikes. U noemt het woord "gewicht" niet, maar gewicht heeft ook iets te maken met verkeersveiligheid. Ik neem aan dat u dat is verteld op uw ministerie. Als we met een gewicht een ongeluk maken, is de impact heel veel groter. Gewicht is dus een heel onderscheidend kenmerk waarvan het heel nuttig zou zijn als we dat zouden meenemen in die afbakening. Bent u dat met mij eens, vraag ik via de voorzitter.

Minister **Madlener**:

Ik ben het er absoluut mee eens dat gewicht een onderscheidend kenmerk kan zijn, maar een fatbike is niet per definitie zwaarder dan een elektrische bakfiets — ik noem maar iets — of een gewone elektrische fiets met een groot batterijpakket. Het gewicht is dus zeker van invloed op de gevolgen van een aanrijding; dat ben ik met u eens. Maar je kunt niet zeggen dat een fatbike altijd zwaarder is. Je kunt ook geen gewicht noemen waarboven dan ineens andere regels zouden moeten gelden. Daarom is het toch het allerbeste om voor alle elektrische fietsen dezelfde regel te stellen.

Dat is uitvoerbaar en daarmee lossen we het probleem op. Ik vind het dus echt een gemiste kans als we dat niet doen, alleen maar omdat we vast willen houden aan een fatbike, die morgen een slimbike wordt.

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

Met alle respect, maar de minister maakt er nu wel een beetje een potje van, vind ik. Vorige week zei hij tegen de Kamer: u bent de nationale denktank; kom met een idee, dan voer ik dat uit. Er is een idee. En u — zeg ik via de voorzitter — zegt: ik heb een beter idee. Kom er dan mee! U bent minister van verkeersveiligheid. U heeft een ministerie met allemaal knappe koppen, dus als u daadwerkelijk denkt dat u een beter idee heeft, dan kunt u morgen aan de slag gaan. Ik heb dus twee voorstellen. Of u gaat gewoon de motie uitvoeren die de Kamer over twee weken aanneemt, of u komt zelf met een voorstel. Alles wat daartussenin zit, vind ik slappe hap.

Minister **Madlener**:

Ik heb net het idee genoemd, de uitgestoken hand naar de indiener van de motie, namelijk: maak hier "alle elektrische fietsen" van. Als het onderscheid eruit gaat, is de motie werkbaar en kan ik die oordeel Kamer geven. Dat kan ik nu niet. Ik wil namelijk graag naar de Kamer luisteren, maar wetgeving die gewoon binnen een maand achterhaald is, moeten we hier toch niet gaan maken? Dan zijn we elkaar toch voor de gek aan het houden? Ik heb het idee dus gegeven, namelijk: voor alle elektrische fietsen een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht. Dat laatste kan bijvoorbeeld — dat is een idee — van 14 jaar tot 18 jaar, zodat je de jongere mensen beschermt en ze leert dat een helm opzetten heel verstandig is. Misschien blijven ze dat dan wel doen als ze 18 of 19 jaar zijn geworden. De oudere mensen laten we vrij, want die zijn oud en wijs genoeg om zelf te bepalen of ze een helm opzetten.

De **voorzitter**:

We vervallen een beetje in herhaling.

Minister **Madlener**:

Ja. Dit is mijn idee. Als de Kamer dat niet wil, gaan we het afwachten. Maar ik blijf de motie op stuk nr. 1115 ontraden.

De **voorzitter**:

We gaan door naar de motie op stuk nr. 1116.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 1116 gaat over het voor de politie mogelijk maken om ook zonder indicatie van opvoeren in het menu van de fatbike te kijken en te controleren of die al dan niet is opgevoerd. Het is nu voor de politie al mogelijk om bij een technische voertuigcontrole zonder indicatie dat een e-bike is opgevoerd in het menu te kijken. Het is heel belangrijk om te beseffen dat het al mogelijk is. Wanneer er op een elektrische fiets hardware of software aanwezig is waarmee het mogelijk is om zonder trapondersteuning sneller te rijden dan 25 kilometer per uur, dan voldoet deze fiets niet meer aan de definitie van elektrische fiets, maar is het juridisch gezien een bromfiets of speedpedelec. Dat betekent dat een elektrische fiets een typegoedkeuring moet

hebben. Het is dan niet van belang of de hardware of software al dan niet is ingeschakeld. Het is dus al verboden om een fiets via software op te voeren én het is voor de politie mogelijk om dat te controleren. Het ministerie van JenV zal nog met de politie en het Openbaar Ministerie in gesprek gaan om te kijken of er in dit kader eventuele belemmeringen zijn. Dat wil ik toezeggen. Ik kan het oordeel aan de Kamer laten, maar het is dus al mogelijk. We kunnen in dit kader alleen kijken of er nog belemmeringen zijn.

De voorzitter:

Er zijn nog drie debatten. Uw motie krijgt oordeel Kamer, mevrouw Veltman. Maar goed, het is uw motie, dus u mag daar een vraag over stellen. Maar we moeten het wel een beetje kort houden met elkaar. Mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik heb van de politie begrepen dat het op dit moment niet kan en dat ze een tandeloze tijger zijn op het moment dat ze een controle op rollentestbanken hebben. Vandaar dat deze motie is gemaakt. We hadden 'm anders ook niet ingediend. Dank dat die oordeel Kamer krijgt.

Minister Madlener:

Mijn geloofwaardigheid staat kennelijk een beetje ... Ik zeg hier net dat het wel kan. Ik heb dat net besproken. Ik kan er dus niets anders van maken. Het kan al. Maar goed, ik heb toegezegd dat er nog in overleg wordt gegaan om eventuele belemmeringen te bekijken.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1117.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1117 gaat over de omwisseling van rijbewijzen van kennismigranten. De motie verzoekt de regering om de rijbewijsregeling voor expats te herzien en hierbij in te zetten op een vorm van verplichte toetsing op de kennis van de Nederlandse verkeersregels. Ik snap dat u vragen stelt over de rijbewijsregeling. Deze rijbewijsregeling is ingesteld voor de zogenaamde kennismigrantenregeling door Economische Zaken. De gevolgen van de rijbewijsregeling voor expats zijn in 2022 uitgebreid onderzocht naar aanleiding van eerdere vragen vanuit de Kamer. In dit onderzoek kwam naar voren dat vanuit verkeersveiligheidsperspectief er geen aanleiding was om de regeling aan te passen. Als extra maatregel heeft IenW voor de doelgroep de brochure Participation in Dutch Traffic opgesteld. Deze is onder de aandacht gebracht van expatscentra en gemeenten. Daarom zie ik geen toegevoegde waarde in een herziening of in een extra verplichte toets. Maar als ik de motie zo mag lezen dat de regering verzocht wordt om te onderzoeken wat de toegevoegde waarde is van de rijbewijsregeling voor de kennismigrantenregeling, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven. Ik wil dus wel onderzoeken of hier winst te behalen is voor de verkeersveiligheid.

De heer Heutink (PVV):

Begrijp ik nou goed dat de minister zegt ... Vraagt hij aan de Kamer of hij de motie zo mag interpreteren dat hij gaat onderzoeken hoe dat dan landt in de kennismigrantenrege-

ling of gaat hij dan onderzoeken hoe de Rijbewijsrichtlijn verbeterd kan worden, zodat die een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid gaat hebben? Welke van de twee vraagt de minister ons nou?

Minister Madlener:

Bij het uitdelen van het Nederlandse rijbewijs moeten we er wel op toezien dat mensen daadwerkelijk goed in staat zijn om veilig deel te kunnen nemen aan het Nederlandse verkeer. Op dit moment lijkt het erop dat dit geen groot probleem is, maar ik begrijp ook de zorgen daarover. Als we het zo kunnen lezen dat we onderzoeken of die rijbewijsregeling tot verkeersonveilige situaties leidt, bijvoorbeeld omdat mensen uit sommige landen wat minder kennis hebben van de Nederlandse verkeerssituaties en zich om die reden hier onveilig gedragen, wil ik dat onderzoeken. Als ik de motie ook zo mag lezen dat we nog eens kijken of al die landen inderdaad wel een zodanig niveau hebben dat iedereen hier veilig en zonder test aan het verkeer kan deelnemen, kan ik 'm oordeel Kamer geven. Ik denk ook dat dat de bedoeling is van uw motie, eerlijk gezegd.

De heer Heutink (PVV):

Daar komen we dan nog even op terug.

De voorzitter:

Dan moet ie ontraden worden.

Minister Madlener:

Dan moet ie ontraden worden als ik daar geen ...

De voorzitter:

Dan is de motie op stuk nr. 1117 op dit moment ontraden. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 1118.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1118 vraagt om onderzoek te doen naar de oorzaak van de stijging van de kosten. Je bent 18 en je wilt je rijbewijs halen; het is heel belangrijk dat dat kan en dat dat betaalbaar is. Ik snap de zorgen. De kostenstijgingen zijn natuurlijk niet goed voor onze jonge mensen die hun rijbewijs willen halen. Dus ik wil deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 1119.

Minister Madlener:

Die verzoekt de regering te onderzoeken of het aantal rijinstructeurs verhoogd kan worden door betere beloning en arbeidsvoorwaarden. Toevallig heb ik zojuist met het CBR gesproken hierover. De wachttijden waren lang. We streven natuurlijk naar een wachttijd van maximaal zeven weken. Dat wordt nog niet overal gehaald, maar ik moet wel zeggen dat er gelukkig een enorme verbetering is te zien bij de wachttijden om af te rijden. Dat is niet in alle delen van Nederland zo. In bepaalde delen van de Randstad zijn er nog lange wachtrijen, maar ik moet eerlijk zeggen dat er wel heel efficiënt en goed gewerkt wordt door het CBR. Ik

zie dus wel degelijk verbeteringen. Dus ik heb eigenlijk geen reden om nu deze motie oordeel Kamer te geven. Ik denk dat het CBR goed bezig is hiermee. Daarom ontraad ik deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 1120: verzoekt de regering onderzoek te doen naar de mogelijkheden om rijonderwijs net als andere vormen van onderwijs vrij te stellen van btw. Dat is een hele sympathieke motie. Ik begrijp de motie. Het wordt natuurlijk gelijk 21% goedkoper als je het vrijstelt van btw. Alleen, de EU heeft uitgesproken dat btw niet verlaagd mag worden. Deze motie is ook niet van een dekking voorzien. Dus ik vind het zeer sympathiek bedacht, maar er is geen dekking en ook geen mogelijkheid gelet op EU-wetgeving. Deze motie moet ik dus ontraden.

Dan komen we bij de motie op stuk nr. 1121. Deze motie verzoekt de minister om te onderzoeken of en hoe een kentekenplicht uitgebreid kan worden naar al het gemotoriseerde wegverkeer, inclusief e-bikes, fatbikes en andere toekomstige voertuigen. Dat is een zware maatregel. Als je alle elektrische fietsen nu een kentekenplicht zou geven, dan verhoog je namelijk ook de kosten van alle elektrische fietsen. Ik denk dat dat het doel van dit debat, waarin de fatbike natuurlijk heel centraal is gesteld, ook voorbijschiet. Ik denk dat we dat niet moeten doen. Daarom zal ik 'm ontraden.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Heel kort. De minister zegt dat het het doel voorbijschiet. We willen een registratie van de ongelukken bij fatbikes; dat wil de minister volgens mij ook. Zonet wendde hij het argument aan dat als je iets doet, dat dan voor alle fietsen moet. Nou is dit een maatregel waarbij er voor alle fietsen een kentekenplicht komt, zodat je een goede registratie hebt als er wat gebeurt, en nu wil de minister dat niet, omdat het mogelijk de kosten verhoogt. Maar hij wil de registratie toch ook duidelijk hebben? Ik snap dus niet dat hij deze motie ontraadt. Ik heb het oordeel gehoord, maar het verbaast me wel.

Minister Madlener:
Een kentekenplicht betekent dat iedereen voor zijn elektrische fiets een gele kentekenplaat moet aanschaffen. Dat is enorm kostenverhogend. Heel veel mensen genieten van een normale elektrische fiets, die niet te hard rijdt. Nu zouden zij om een paar mensen die hun elektrische fiets opvoeren, wat je met deze oplossing overigens niet wegneemt, een kenteken moeten gaan aanschaffen. Het is enorm kostenverhogend en zorgt voor enorm veel administratieve lasten bij mensen. Ik zou 'm echt willen ontraden. Het lost het probleem ook niet op. Iemand met een kenteken kan namelijk ook te hard fietsen. Dan hebben we nog steeds hetzelfde probleem. Ik zou 'm dus echt willen ontraden. Ik vind het een veel te zware maatregel voor alle mensen met een elektrische fiets.

De heer Heutink (PVV):
Ik zou nog even terugkomen op de appreciatie van de minister van de motie op stuk nr. 1117. Als hij de motie in de geest van de motie houdt — die is: het voorkomen van verkeersveiligheidsproblemen op de weg door expats, die gebruikmaken van die regeling — dan kunnen we het

gewoon eens worden. Dan mag de minister 'm zo interpreteren.

Minister Madlener:
Daar dank ik de heer Heutink voor. Het lijkt me heel verstandig om eens na te gaan welke mensen uit welke landen zomaar een Nederlands rijbewijs krijgen en of ze daarvoor wel geschikt zijn. Is de kennis wel aanwezig om aan het Nederlandse verkeer deel te nemen? Dat wil ik graag onderzoeken. Dus dank.

De voorzitter:
Dan krijgt de motie op stuk nr. 1117 toch het oordeel van de Kamer.

Minister Madlener:
Ja.

Volgens mij ben ik aangekomen bij de motie op stuk nr. 1122. Die verzoekt de regering om te onderzoeken of en hoe geofencing in Nederland ingezet zou kunnen worden om de verkeersveiligheid in de openbare ruimte te bevorderen. O ja, geofencing: het idee van mevrouw Van der Plas. Op zich is dit een interessant idee. De e-bike en al die nieuwe vervoermiddelen hebben namelijk ook een enorme toegevoegde waarde. Mensen kunnen straks toch makkelijker wat langere afstanden afleggen. Dat vinden we allemaal eigenlijk prima. Het moet alleen niet leiden tot ongewenste situaties. Neem een dorp. Het is misschien handig als je buiten het dorp lekker snel op je e-bike kan rijden, maar in een woongebied wil je dat niet. Ik begrijp het idee dus. Het schijnt in sommige landen ook al te bestaan of onderzocht te worden. Nadenken moeten we altijd. Ik denk dus dat dit in theorie een oplossing kan zijn voor het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ik zou deze motie dus oordeel Kamer willen geven. Ik wil daarbij aanmerken dat ik dat wel alleen voor de lichte elektrische voertuigen wil, dus niet voor alle voertuigen.

De voorzitter:
Oké.

Minister Madlener:
Is dat akkoord?

De voorzitter:
Ja.

Minister Madlener:
Dan krijgt ie oordeel Kamer.

De voorzitter:
Heel goed. U bent klaar met uw termijn?

Minister Madlener:
Ja. Ik had nog wel een vraag van de heer De Hoop over de registratie van ongevallen. Ik ben blij met die oproep. Ik deel de zorg. Hoe meer we weten wat onveilig is, hoe meer

we daaraan kunnen doen. Ik ben het er helemaal mee eens dat we hier echt meer willen weten. We horen allerlei verhalen. Ik heb ook gevraagd hoe gevaarlijk zo'n fatbike is. Daar zijn geen cijfers van. En ik denk wel dat het belangrijk is om die ongevallen goed te registreren. Ik zeg de heer De Hoop dus zeker toe dat we de achtergronden van ongevallen beter willen gaan registreren.

De heer **Heutink** (PVV):
Heel kort, voorzitter?

De **voorzitter**:
Dit gaat nog even over een vraag van de heer De Hoop. Ik geef dus eerst de heer De Hoop het woord en dan kom ik bij u terug.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik had nóg een vraag die niet beantwoord is door de minister. Die vraag ging over de 130 kilometer per uur en de mitigerende maatregelen. Dus graag nog een antwoord op die vraag.

Minister **Madlener**:
Dat klopt; die was ik nog vergeten. 130 kilometer per uur willen we vooral doen op plekken waar je in de nacht al 130 mag. Die wegen zijn dus al geschikt voor 130. Alleen hangt daar nu het bordje onder waarop staat dat dat, volgens mij, van 07.00 uur tot 19.00 uur niet meer mag. Die wegen zijn dus al geschikt om er 130 te rijden. Bij het treffen van mitigerende maatregelen als dat onveilig zou zijn, zou je kunnen denken aan bredere wegen, het weghalen van obstakels of zoiets, maar ik zeg daarbij dat de wegen waar je nu in de nacht al 130 mag, in principe al geschikt zijn om er 130 te kunnen rijden.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik weet dat we uit de tijd lopen, voorzitter, maar dit staat in de beantwoording van de minister zelf. De minister zegt dus zelf dat het nieuwe kabinet zal onderzoeken welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid op hetzelfde niveau te houden. Dat zouden dus extra maatregelen zijn. Zou dat dan betekenen dat dat alleen kan als er wegverbredingen komen? Want dat zegt de minister nu; dat is het antwoord dat hij nu geeft. Ik begrijp niet wat de minister zegt.

Minister **Madlener**:
Nee, het betekent dat 130 rijden veilig moet zijn. Daar zijn we het over eens. De weg moet daar dus geschikt voor zijn. Op de meeste wegen waar we overdag 130 willen rijden, mag je 's nachts al 130 rijden. Die wegen zijn dus al geschikt om er 130 te rijden. Daardoor is het daar verantwoord om 130 kilometer in te voeren. Als er wegen zijn waar dat nog niet zo is, zullen we wellicht mitigerende maatregelen moeten nemen, want die wegen moeten gewoon veilig zijn om er 130 te rijden. Dat is dus wat hier staat en dat is ook wat we gaan doen.

De heer **Heutink** (PVV):

Hoorde ik de minister nou zeggen dat als er geofencing wordt ingevoerd, alle elektrische fietsen wél ontzien kunnen worden?

De **voorzitter**:
Ik dacht dat de minister iets anders zei.

Minister **Madlener**:
Ja, dat heb ik zo helemaal niet gezegd. Geofencing is een idee om de maximumsnelheid van je fiets of je voertuig aan te passen aan de omstandigheden. Oftewel: als ik in een woonwijk of in een centrum rij, rijdt hij misschien maar 20 kilometer per uur. Als ik daarbuiten kom, rijdt hij, als het een snelle fiets is, misschien 45. Dat is een interessant idee. Waarom niet? Als dat zorgt voor veiligere situaties, denk ik dat het onderzoeken daarvan helemaal niet zo gek is. Al die fietsen worden technologisch steeds geavanceerder. Ik zie dat iedereen kastjes op die fietsen heeft. Je telefoon zit erop; gps zit erop. Dus waarom zouden we dat niet doen? Onderzoeken is gewoon een vorm van nadenken en dat lijkt me heel verstandig.

De heer **Heutink** (PVV):
Maar ik hoorde de minister collega Van der Plas net volgens mij echt vragen of het goed is dat hij niet alle fatbikes, alle e-bikes en dat soort dingen bij zo'n onderzoek zou betrekken, want het zou alleen gaan over lichte elektrische voertuigen. Dat was de vraag die minister Madlener net aan de collega stelde. Ik ben dus heel erg benieuwd waarom we daar dan wél het onderscheid kunnen maken en bij maatregelen voor fatbikes niet.

Minister **Madlener**:
Fatbikes zijn lichte elektrische voertuigen. Het gaat hier dus om elektrische lichte voertuigen. Dat zijn fatbikes ook. Het zou dus voor alle lichte elektrische voertuigen kunnen gelden als dat technisch mogelijk is. Dat wil ik graag onderzoeken. Waarom niet? Het zou toch heel handig zijn als jouw fiets, die 45 mag, in de bebouwde kom of in een woonwijk nog maar 15 of stapvoets mag rijden? Dat is toch heel verstandig? Waarom zouden we dat niet onderzoeken? De mogelijkheden nemen toe. Als dat binnen redelijke kosten kan, wil ik dat heel graag onderzoeken. Ik vind het een heel interessant idee.

De **voorzitter**:
Volgens mij zijn we daarmee aan het einde van het debat gekomen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We gaan niet volgende week dinsdag over de moties stemmen, want dan is het Prinsjesdag. We gaan daar dinsdag 24 september over stemmen, dus de week daarna. Dank aan de minister. We gaan heel kort schorsen om straks door te gaan met een ander onderwerp, namelijk een wetsbehandeling die over kinderopvang gaat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.