# 26
# Rapport van TNO inzake de Stint

Aan de orde is het **debat** over **het rapport van TNO inzake de Stint**.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het debat over het rapport van TNO inzake de Stint. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom en geef de heer Van Aalst als eerste spreker, namens de PVV-fractie, het woord.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Vier maanden na de vreselijke gebeurtenis in Oss vindt dan eindelijk het plenaire debat in de Tweede Kamer over de Stint plaats. De PVV heeft dit aangevraagd, omdat wij het niet uit te leggen vinden dat veel vragen nog steeds onbeantwoord blijven. De PVV is ervan overtuigd dat dit ook niet het laatste debat over de Stint zal zijn, maar slechts het begin.

Voorzitter. De conclusies uit het TNO-rapport zijn snoeihard. De Stint voldoet volgens TNO absoluut niet aan de veiligheidseisen en had daarom nooit, maar dan ook nooit, de weg op gemogen. Dat dit wel is gebeurd is een grove nalatigheid. Deze nalatigheid begon in 2010 toen de voormalig minister de nieuwe categorie "bijzondere bromfietsen" in het leven riep, bedoeld voor bijvoorbeeld de segway, maar wat geleid heeft tot een variant, de Stint; en daar ging het mis.

Voorzitter. De minister stelde dat al in 2011 door ambtenaren van haar ministerie aan de bel werd getrokken dat de Stint een aparte zaak was. Dit vanwege het feit dat er tot wel tien kinderen in de leeftijd van 4 tot 12 jaar mee konden worden vervoerd. In datzelfde jaar uitte zowel de Rijksdienst voor het Wegverkeer als de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid zorgen over de veiligheid en het gebruik van de Stint. Het advies werd door het ministerie in de wind geslagen. Er kwam geen onderzoek vanuit het ministerie en het enorme veiligheidsrisico werd niet ontdekt. De Stint mocht de weg op. Dat de minister nu stelt nog geen antwoord te hebben op de vraag waarom er geen onderzoek is gedaan, is onbestaanbaar. De uitkomsten van het TNO-rapport laten zien dat de gebreken van de Stint niet kwamen door stiekeme aanpassingen van de fabrikant, maar dat de gebreken structureel waren. Dat dit nu pas naar buiten komt, betekent dat het ministerie en onze minister van begin af aan blind zijn geweest voor het feit dat er in Nederland enkele duizenden voertuigen rondreden die levensgevaarlijk waren. Voertuigen die vooral gebruikt werden voor het vervoer van kinderen. Hoe heeft dit voertuig ooit de weg op gemogen? En hoe komt TNO, in tegenstelling tot de RDW tot deze vernietigende bevindingen? Worden er verschillende normen gehanteerd? Wat is de reactie van de RDW op de vernietigende rapportage van TNO? Ik hoor het graag van de minister.

Voorzitter. In december heeft het Openbaar Ministerie de administratie van de Stintfabrikant in beslag genomen. Het onderzoek van de politie en het OM loopt nog steeds, en het zal blijken of er een strafrechtelijk verwijt naar de fabrikant te maken valt. Maar het kan ook zo zijn dat de minister heeft zitten slapen en dit allemaal oogluikend heeft toegestaan. En hoe zit het dan met de aansprakelijkheid? Kan de minister ons hier duidelijkheid over verschaffen?

Dit onderzoek is zeer belangrijk om alle feiten over het ongeval boven tafel te krijgen. De PVV stelt echter dat het niet bij het onderzoek van het Openbaar Ministerie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid moet blijven. Met eenzelfde kritische houding moet boven water komen waarom voormalig minister Schultz de adviezen van haar ambtenaren, de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid naast zich neer heeft gelegd. Waarom is de Kamer hier niet van op de hoogte gesteld? Waarom heeft er nooit, maar dan ook nooit, enige controle plaatsgevonden door de ILT op deze bijzondere voertuigen? Het is toch bizar dat er niemand in actie kwam na de meldingen dat de Stint niet aan de eisen voldeed?

Voorzitter. Naast absolute duidelijkheid moeten we alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat een dergelijk ongeluk nooit meer voorkomt. Maar om vooruit te kunnen kijken, zullen we dus eerst nog terug moeten kijken en vast moeten stellen wie waar verantwoordelijk voor was. De PVV is heel duidelijk in haar standpunt over de Stint: de PVV vindt de Stint totaal ongeschikt voor het vervoeren van kleine kinderen. De PVV roept de minister dan ook op om het tijdelijke verbod op de Stint te handhaven.

Tot slot. Het irriteert de PVV dat de beantwoording van de vragen van de Kamer nog lang op zich heeft laten wachten. Na alle ervaringen van de afgelopen periode levert dit alleen maar schimmigheid op en twijfel of de Kamer wel voldoende wordt geïnformeerd. Nogmaals, dit is niet de eerste maar zeker ook niet de laatste keer dat we zullen spreken over de Stint.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Aalst. De heer Laçin heeft een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):
Ik ben het grotendeels eens met de kritiek van de PVV op de afgelopen zeven, bijna acht jaar, maar ik ben wel benieuwd naar het volgende. De minister komt in februari met de kaders voor de nieuwe toelating. Welke eisen stelt de PVV daaraan? Welke eisen stelt zij bijvoorbeeld aan het toezicht en de handhaving? Die waren er niet op de Stint. Kan de PVV daar een toelichting op geven?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dit is typisch een gevalletje waarvan de PVV zei: als je de overheid en innovatie met elkaar aan het werk zet, krijg je dit soort dingen; dan krijg je regelgeving die niet alles aftimmert, wat dus ook geldt voor de handhaving en het toezicht. Die zijn gewoon absoluut tekortgeschoten. Je mag toch verwachten dat je op bijzondere innovatieve voertuigen juist extra handhaving en toezicht zet in plaats van geen toezicht?

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

De heer **Laçin** (SP):
Tot slot. Is de PVV het dan ook met ons eens dat binnen het kader van de nieuwe toelatingseisen, het toezicht en de handhaving op alle nieuwe voertuigen binnen de categorie bijzondere bromfiets ook gewoon geregeld moeten zijn?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dat lijkt mij een heel goed plan.

De heer **Von Martels** (CDA):
Complimenten aan de heer Van Aalst voor zijn verhaal, want dat is in grote lijnen gelijk aan het CDA-verhaal dat ik straks naar voren wil brengen. Aan het einde stelt hij alleen dat er eigenlijk geen enkele toekomst voor een Stint 2.0 is, terwijl ik me wel degelijk kan voorstellen dat er nog mogelijkheden zijn voor een nieuwe Stint, een Stint 2.0. Hoe ziet hij dat? Ziet de heer Van Aalst kansen voor een nieuwe Stint, om op termijn weer op de weg te kunnen?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik deel de conclusie uit het rapport van TNO: voor het vervoeren van personen in een dergelijke constructie zijn er zo veel aanpassingen nodig dat ik het niet mogelijk acht dat er weer kinderen vervoerd gaan worden in een Stint. Ik zeg dus niet dat een Stint niet mogelijk zou kunnen zijn; ik zeg dat die niet geschikt is voor het vervoer van personen.

De heer **Von Martels** (CDA):
Misschien nog ter verduidelijking: dus onder geen enkele omstandigheid is het in de toekomst weer mogelijk om kinderen in een Stint te vervoeren? Ook al gaat het om een beperkt aantal, u ziet geen mogelijkheden daartoe?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik denk dat dit voertuig niet geschikt is voor het vervoeren van kinderen van een kinderdagverblijf. Daar zijn heel veel mooie alternatieven voor die veel beter en veiliger zijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP-fractie.

□

De heer **Laçin** (SP):
Voorzitter. In de ochtend van 20 september 2018 werd Nederland opgeschrikt door het verschrikkelijke nieuws over een ongeval in Oss waarbij vier kinderen om het leven kwamen; een ongeval dat mij en velen met mij enorm heeft aangegrepen. In de uren, dagen en weken na het drama kwam er steeds meer informatie naar buiten, bijvoorbeeld over de toelatingseisen voor bijzondere bromfietsen, die van toepassing waren op de Stint, maar nooit bedoeld waren voor voertuigen waarmee kinderen vervoerd zouden worden, en over het feit dat deze speciale categorie al jaren niet meer gebruikt wordt waar die oorspronkelijk voor bedoeld was en dat er nooit fatsoenlijk toezicht is geweest op de Stint of andere bijzondere bromfietsen.

Ik blijf mij erover verbazen dat er in al die jaren bij nieuwe aanvragen voor bijzondere bromfietsen nooit een lampje is gaan branden op het ministerie en dat er nooit iemand aan de bel heeft getrokken en heeft gezegd: dit loopt uit de hand. Het is van een paar segways gegaan naar zeventien bijzondere bromfietsen, waaronder dus de Stint. Kan de minister dit nog eens toelichten?

De resultaten van het TNO-rapport van 13 december zijn helder: de Stint voldoet aan geen van de zes veiligheidsdoelstellingen waarop TNO heeft getoetst. Is de minister van mening dat de Stint eigenlijk nooit de weg op had gemogen, nu het onderzoek zes maal rood aangeeft? Voldoen andere voertuigen in de categorie "bijzondere bromfietsen" wel aan deze zes veiligheidsdoelstellingen? Alhoewel we onderscheid maken tussen personenvervoer en eigen vervoer, bijvoorbeeld de segway, vindt de SP dat alle typen voertuigen die deelnemen aan het verkeer veilig moeten zijn. Ik krijg daar graag een reactie op van de minister.

Voorzitter. Het aanbod van innovatieve voertuigen zal in de komende jaren alleen maar toenemen. Op internet worden elektrische voertuigen aangeboden die hier niet op de openbare weg zijn toegestaan en die op de website van de rijksoverheid zelfs als "speelgoed" worden aangeduid. Dat is echt niet meer van deze tijd. Voor mij staat centraal dat het nieuwe toelatingskader duidelijkheid schept. Aan welke eisen moet een voertuig voldoen? Hoe toetsen we dat vooraf? En welke instanties zijn daar verantwoordelijk voor? Ook moet er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen personenvervoer, zoals de Stint, en de daaraan gekoppelde eisen, en eigen vervoer. Toezicht en handhaving moeten te allen tijde goed geregeld zijn, zodat we nooit meer de conclusie trekken dat geen enkele instantie verantwoordelijk was voor de handhaving zoals nu is gebeurd bij de Stint. Is de minister bereid deze punten op te nemen in de uitwerking van het nieuwe toelatingskader?

Tot slot, voorzitter. In vorige debatten over de Stint hebben wij aandacht gevraagd voor de kinderdagverblijven. De minister is in gesprek gegaan met vertegenwoordigende organisaties om de problemen in kaart te brengen en te praten over oplossingen. Is de minister bereid om de voorstellen van deze organisaties, zoals een mogelijke helmplicht voor kinderen in een vernieuwde versie van de Stint en aanpassingen als veiligheidsgordels, te onderzoeken?

Ik wil iets langer stilstaan bij de veilige routes van en naar scholen. Die zijn voor ons van groot belang. We moeten ervoor zorgen dat een groter percentage scholen bereikbaar is via veilige routes. Dat zijn er nu iets meer dan de helft. Kan de minister toezeggen om de noodzakelijke investeringen hiervoor naar voren te halen en hier voortvarend mee aan de slag te gaan? Ik overweeg een motie op dit punt.

De Stint is nu bijna vier maanden van de weg gehaald. Ik wil graag van de minister weten hoeveel meldingen van kinderdagverblijven er zijn binnengekomen in deze vier maanden en hoe dit in verhouding staat met de maanden ervoor, toen de Stint nog wel werd gebruikt. Heeft de minister de totale extra gemaakte vervoerskosten door kinderdagverblijven in beeld en weet zij hoe kinderdagver-

blijven deze kosten hebben gedekt? Zijn deze kosten doorberekend aan de ouders? Ziet de minister een rol voor zichzelf weggelegd om hierin mee te denken en voor oplossingen te zorgen?

Nog één punt: het meest recente onderzoek naar elektromagnetische velden. Daarin wordt eigenlijk geconcludeerd dat er nader onderzoek gedaan moet worden. Het Openbaar Ministerie gaat nader onderzoek doen om te kijken of een strafrechtelijk onderzoek van toepassing kan zijn. Ziet de minister in dat opzicht voor dat vervolgonderzoek nog een rol voor zichzelf?

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Laçin. Dan geef ik nu het woord aan de heer Smeulders namens GroenLinks.

De heer **Smeulders** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Ik vervang vandaag mijn collega Suzanne Kröger, die er helaas niet bij kan zijn.

We hebben het vandaag over het onderzoek dat TNO heeft gedaan naar de Stint. Dat is natuurlijk naar aanleiding van het dramatische ongeval vorig jaar in Oss. Over dat ongeluk gaat het vandaag nadrukkelijk niet. Daar worden nog allerlei onderzoeken naar gedaan en daar wordt later nog over gesproken. Het gaat vandaag wel over het vervoersmiddel Stint en de toelating daarvan op de openbare weg. Wat GroenLinks betreft hebben we het vandaag in dit debat over twee punten. Ten eerste: hoe kan het dat de Stint is toegelaten? Ten tweede: hoe moeten we verder?

Voorzitter. Ik begin met de eerste vraag, over de toelating. Die begint met de segway, zoals zojuist ook al twee keer is gezegd. We begrijpen dat om de segway te kunnen toelaten voor een vrijwel regelvrije zone is gekozen, genaamd "bijzondere bromfiets". Vervolgens zijn allerlei nieuwe soorten voertuigen toegevoegd aan deze uitzonderingscategorie, zonder goed te kijken waar deze categorie nu eigenlijk voor was bedoeld of waar deze voertuigen precies voor waren bedoeld. Zo heeft het dus blijkbaar kunnen gebeuren dat de Stint, die altijd bedoeld is om tien kleuters te kunnen vervoeren, is goedgekeurd, maar dan wel bijvoorbeeld zonder onafhankelijk remsysteem dat in staat was om het voertuig tot stilstand te brengen. Het is toch gek dat niemand op het ministerie heeft bedacht dat voor een voertuig dat kleuters vervoert in het stadsverkeer misschien andere, zwaardere eisen moeten gelden dan voor een segway. Graag de reflectie van de minister hierop.

Klopt het dat voertuigen waarvan het ministerie verwacht dat ze niet erg populair worden, technisch en praktisch minder veilig hoeven te zijn en dat de verkeersveiligheid van een nieuw voertuig vooral wordt getoetst op mogelijke impact op de ongelukstatistieken? Dat lijkt me namelijk niet de bedoeling. GroenLinks vindt dat iedereen die deelneemt aan het verkeer, ervan uit moet kunnen gaan dat zijn voertuig en de voertuigen van de andere weggebruikers veilig zijn. Deelt de minister dit standpunt? En als we met z'n allen dat laatste vinden, wat ik eigenlijk hoop, dan moeten we dus ook in de praktijk vaststellen of het echt veilig is. Daar moet op getest worden en daar moet op gehandhaafd worden. Is de minister dat met ons eens?

En is zij het eens met het feit dat er echt duidelijke regels moeten komen? Want GroenLinks denkt niet dat goede, heldere regels een drempel voor innovatie hoeven te zijn — integendeel, ik weet zeker dat ondernemers graag willen weten waar ze aan toe zijn bij de uitvindingen die ze doen. Ik denk dat het daarvoor wel heel erg belangrijk is om te stoppen met dubbele en driedubbele regelsystemen met daarop weer uitzonderingen en tijdelijke regelingen. GroenLinks wil af van de bijzondere bromfiets. Is het niet veel logischer, zo vraag ik de minister, om alles met een motor op de openbare weg onder te brengen onder uniforme Europese regelgeving? Is dit mogelijk? En zo ja, op welke termijn?

Voorzitter. Tot slot hoor ik heel graag van de minister of het niet beter zou zijn dat iemand die tien kleuters door het stadsverkeer stuurt aan moet kunnen tonen dat hij rijvaardig is en de verkeersregels goed kent. Dat is toch wel het minimum dat we van zo iemand mogen verwachten? Op dit punt overweeg ik een motie in de tweede termijn. Ik kijk uit naar de beantwoording.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Smeulders. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter. Op donderdagochtend 20 september is er bij de spoorwegovergang in Oss-West een dramatisch ongeluk gebeurd. Een Stint, een elektrisch aangedreven grotere bakfiets, die bestuurd werd door de leidster van een kinderdagverblijf, reed met vijf kinderen door de slagbomen van de spoorweg. De voorbijrazende intercity ontnam vervolgens vier kinderen het leven. Een ouder kind en de begeleidster raakten zwaargewond en Nederland was in shock. De directe nabestaanden, de medewerkers van het kinderdagverblijf, de vrienden, de bekenden, de hulpverleners en iedereen die erbij betrokken was, verdienen onze waardering en ons respect, omdat de emotie hoog zat, maar vooral omdat het drama zo plotseling plaatsvond en met onvoorstelbaar leed. De burgemeester van Oss wist daarin de juiste snaar te raken. Ze was er voor de mensen, en niemand bleef onaangedaan, ook de minister niet, die meteen ter plekke was. Ook de mensen van ProRail en de NS mag ik niet onvermeld laten.

Naar aanleiding van het ongeluk is door TNO onderzoek gedaan naar de Stint. TNO heeft onderzoek gedaan naar het type Stints dat bedoeld is voor het vervoer van passagiers. Het rapport van TNO was vernietigend op alle zes onderzochte onderdelen. Het veiligheidsniveau van de Stint is ontoereikend, en op basis van deze conclusie heeft de minister besloten het voertuig niet meer toe te laten op de openbare weg. Het TNO-onderzoek doet geen uitspraken over de mogelijke oorzaken van het ongeval in Oss; dat is ook expliciet vermeld.

Voorzitter. Iedereen wil het veilig vervoeren van jonge kinderen mogelijk maken. Ouders willen dat hun kroost veilig is, zeker als ze in handen zijn van buitenschoolse opvang. Kinderdagverblijven willen snel en veilig door de stad, en

hadden een mooi alternatief gevonden voor de auto of de busjes. De overheid moet haar werk goed doen, zowel bij de keuring als bij de toelating van voertuigen op de openbare weg en de controle hierop. Dat het zo mis kon gaan, is een wake-upcall. Er zijn lessen te leren en er moeten oplossingen komen. Hoe gaan we hier in de toekomst mee om? Voor de VVD staat altijd de veiligheid van het vervoer van kinderen voorop. Dit tragische ongeval en de vernietigende conclusies van TNO drukken de Tweede Kamer ook met de neus op de feiten. Want we waren er samen bij toen in 2007 en 2009 en later de kaders zijn bepaald voor dit soort voertuigen. We hebben ons dat tot aan het moment van het ongeval onvoldoende gerealiseerd. Ik neem aan dat we dat met elkaar eens zijn. Nu is het zaak om hier samen lessen uit te gaan trekken.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik heb toch even een verduidelijkende vraag. Er is inderdaad een soort experimentele wet aangenomen om die bijzondere voertuigen mogelijk te maken. Die was bedoeld voor de segway. Mijn collega van de VVD geeft aan dat we het met z'n allen een beetje hebben laten lopen, maar is hij het met mij eens dat de Stint op het moment dat hij werd aangemeld als nieuw voertuig gewoon niet binnen de eisen van die wet viel, dat hij daar gewoon buiten viel, en dat ook de RDW en de SWOV dat gemeld hebben?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Achteraf is het makkelijk oordelen. Helaas was zo'n ernstig ongeval nodig om dit te constateren, maar de resultaten die TNO na een uitgebreide toetsing laat zien, zijn echt vernietigend. Dit apparaat voldeed dus niet aan wat je eigenlijk zou mogen verwachten van zo'n apparaat, maar het is destijds wel goedgekeurd onder die bepaling over bijzondere bromfietsen. Achteraf gezien moeten we daar lessen uit trekken en had het niet zo moeten gebeuren, denk ik.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik wil toch wel heel duidelijk stellen dat het ministerie in 2011 advies vroeg bij RDW én SWOV en dat toen heel duidelijk is aangegeven dat hij niet voldeed aan de eisen die wij gesteld hebben in die bijzonderevoertuigenwet. Toch besloot de minister om door te drukken en toch toegang te geven tot ons wegennetwerk. Dan moet mijn collega het toch met mij eens zijn dat de Kamer niet heeft zitten slapen, maar dat het ministerie gewoon heeft zitten slapen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Wat je hier ziet, is dat in het verleden een categorie is ingesteld, "bijzondere bromfiets", omdat de Kamer dat ook wilde. De Kamer wilde juist innovatie. Alle partijen waren daar enthousiast over, over innovatie die gebaseerd is op de segway. Later is een ander voertuig op de weg gekomen, de Stint, waarmee je ook kinderen kan vervoeren. Die is ook in diezelfde categorie getoetst. Achteraf gezien moet je zeggen: is dat nou handig of niet? Het apparaat wijkt inderdaad af van een aantal regels, maar dat ging met name over de breedte van het voertuig. Maar als je nu kijkt naar de onderzoeken die er nu liggen en naar die zes eisen, die best wel heel logisch zijn — bijvoorbeeld dat zo'n voertuig gewoon op tijd tot stilstand kan komen — dan moet je constateren dat het gewoon niet goed was. Nu weten we dus dat die Stint niet de weg op kan, want dat is niet veilig.

Voorzitter. Het staat voor de VVD als een paal boven water dat er missers zaten in het toetsingskader voor nieuwe voertuigen. Ook na de goedkeuring was er geen toezicht. Achteraf gezien was dat dus onverstandig. Vooruitkijkend moeten we hier lessen uit leren en kijken hoe we dit in de toekomst anders gaan doen. Ik heb eerder, in een vorig debat, met brede steun van de Kamer, waarvoor dank, een motie aangenomen gekregen over de herijking van het toetsingskader voor elektrische voertuigen. We moeten nu zorgen dat de keuring van die nieuwe voertuigen beter wordt en we moeten natuurlijk ook kijken hoe we de technische ontwikkeling blijven bijbenen, zonder daarbij innovatie te belemmeren maar met voldoende aandacht voor verkeersveiligheid, ook gedurende de levensduur van het product. Er zijn veel meer interessante elektrische voertuigen die op de markt komen. Die kunnen gewoon slimme oplossingen bieden voor vervoer en transport. We juichen als VVD de innovatie dan ook zeker toe; dat blijven we doen, maar ze moeten natuurlijk wel voldoen aan alle veiligheidseisen voordat ze op de openbare weg komen.

De **voorzitter**:
U mag uw verhaal eerst afmaken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voor het nieuwe toetsingskader moet de minister dus voorstellen doen. De Kamer kan deze vervolgens beoordelen. Ik denk dat we daarbij moeten oppassen dat we als Kamer niet doorslaan in overregulering. Ook de huidige of gemodificeerde Stint kan daar in de toekomst wellicht aan voldoen. Maar alleen als hij veilig is, kan hij de weg weer op, en anders niet. Zo beschermen we de mensen, de weggebruikers, en houden we ook onze wegen veilig.

Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):
Ook wij hebben die motie van de heer Dijkstra gesteund, want ik denk dat dat een bittere noodzaak is, maar voor de SP zijn het toezicht en de handhaving een net zo belangrijk onderdeel van die nieuwe toelatingseisen. We hebben met z'n allen de volgens mij pijnlijke conclusie moeten trekken dat op die Stint en op die bijzondere bromfietsen de afgelopen jaren geen toezicht en geen handhaving hebben plaatsgevonden. Is de VVD het met de SP eens dat in de nieuwe toelatingskaders en het daarbij behorende toezicht en de handhaving op alle voertuigen die ook onder de bijzondere bromfiets vallen, gewoon helder toezicht en handhaving moeten plaatsvinden?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Het korte antwoord is ja. Ik vind dat je je ook moet afvragen in hoeverre je de categorie bijzondere bromfietsen in stand wil laten, maar toezicht is daarin essentieel en daar heeft het aan ontbroken.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Remco Dijkstra.

Dan geef ik het woord nu aan de heer Schonis, namens D66. De heer Schonis houdt zijn maidenspeech.

De heer **Laçin** (SP):
Mogen we dan niet interrumperen?

De **voorzitter**:
Nee, u mag niet interrumperen, meneer Laçin.

□

De heer **Schonis** (D66):
Voorzitter. Vandaag mag ik op mijn 105de dag als Kamerlid mijn maidenspeech geven, een mooie mijlpaal, al was het mij een lief ding waard geweest wanneer de aanleiding voor mijn bijdrage van vandaag een andere was geweest dan het tragische ongeval met de Stint afgelopen september.

Het kan verkeren. Toen ik mij in het najaar van 2016 kandidaat stelde als Kamerlid, deed ik dat omdat ik de vele lessen uit de praktijk van het ontwikkelen van projecten voor nieuwe windturbineparken wilde vertalen in goed landelijk beleid. Een van de uitdagingen in dat werk was hoe je aan de ene kant ruimte in regelgeving kan geven voor toekomstige innovaties voor nieuwe windturbines, terwijl je aan de andere kant voldoende zekerheid aan omwonenden geeft dat het qua milieuhinder in de toekomst niet al te gek gaat worden.

Toen ik de zetel van Alexander Pechtold mocht innemen in oktober had ik vooral die rol als Kamerlid in gedachten: de rol van medewetgever. Geen moment heb ik gedacht dat ik hier in de plenaire zaal bij mijn eerste onderwerp het woord zou voeren in de hoedanigheid van die andere rol die een Kamerlid heeft, namelijk die van controleur van het beleid en de uitvoering daarvan, en die dat waar nodig bijstuurt. Het dossier van het ongeval met de Stint heeft de eerste 105 dagen van mijn werk als Kamerlid dan ook beheerst.

Als nuchtere Zeeuw heb ik in eerste instantie vooral geprobeerd om me dat dossier zo veel mogelijk eigen te maken. Hoewel ik een nieuwkomer ben in Den Haag, herkende ik bij het lezen van al die stukken en al die documenten dezelfde worsteling die ik in mijn vorige werk ook heb ervaren. Hoe kan je als regelgever een innovatief nieuw voertuig als de Stint veilig de openbare weg op laten gaan, zonder de boel op voorhand dicht te regelen? En heb je de tussentijdse monitoring gewaarborgd om je beleid aan te passen wanneer nieuwe ontwikkelingen zich aandienen?

Het begint natuurlijk met de eigen verantwoordelijkheid van de producent. Iedereen die met de Stint de weg op gaat, moet ervan op aan kunnen dat die schoon en veilig rijdt. Het TNO-onderzoek laat echter zien dat de Stint een aantal technische gebreken kent. Het goede nieuws is dat deze gebreken verholpen kunnen worden. Gebruikers van de Stint, zoals kinderdagverblijven, hebben alleen nog steeds geen uitzicht op wanneer die technische gebreken daadwerkelijk worden gefikst. Is de minister in overleg met de fabrikant over wanneer deze aanpassingen kunnen worden doorgevoerd? Het door de producent aangevraagde faillissement is afgewezen en hij kan de aanpassingen dus ook daadwerkelijk uitvoeren. Wijst de minister hem op zijn eigen verantwoordelijkheid in dezen?

Dat brengt mij op de rol van de Tweede Kamer en de minister als wetgever. De Kamer heeft op de toelating van de Segway in 2008 na — een aantal sprekers refereerden daar al aan — geen andere of nieuwe toetsingskaders vastgesteld als het gaat om de toelating van nieuwe bijzondere voertuigen zoals de Stint. Het argument hiervoor was juist dat nieuwe innovatie en nieuwe innovatieve manieren van transportmiddelen op de openbare weg moesten worden gestimuleerd, niet dichtgeregeld. Het tragische ongeval in september met de Stint wees ons erop dat het helaas heeft ontbroken aan een goede set regels met bijbehorend toezicht en handhaving in dezen. De toelating van innovatieve voertuigen op de openbare weg heeft jarenlang aan de hand van een beperkt aantal beleidsregels plaatsgevonden. Toezicht heeft naar eigen zeggen van de minister niet op nauwelijks plaatsgevonden. Jaarlijkse monitoring van bijvoorbeeld de groei van het aantal nieuwe voertuigtypen op de openbare weg bleef tot op heden achterwege. Van bijsturing of aanpassing is ook helemaal geen sprake geweest.

De uitkomsten van de onderzoeken lijken het besluit van de minister om de Stint van de weg te halen, meer en meer te onderbouwen. Wij zijn dan ook van mening dat de minister hiermee vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid juist heeft gehandeld. Maar daarmee is de minister wat D66 betreft nog niet klaar. Onduidelijk is of de Stint zelfs na het doorvoeren van de technische aanpassingen wel weer de weg op mag. Het nieuwe toetsingskader voor bijzondere voertuigen is immers nog steeds in ontwikkeling. Wanneer verwacht de minister dat zij een uitgewerkt toetsingskader naar de Kamer kan zenden? En wordt daarbij de hernieuwde toelating van de Stint op de openbare weg betrokken? Hoe borgt de minister dat de Kamer deze keer wél goed geïnformeerd wordt en blijft over de uitvoering van het toelatingsbeleid van bijzondere voertuigen op de openbare weg?

Tot slot. Hoe waarborgt de minister dat ook het nieuwe toetsingskader ruimte biedt en blijft houden voor nieuwe innovaties?

Voorzitter. Ik kijk uit naar de beantwoording van de minister. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Schonis.

(Geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**:
Het is inderdaad een pijnlijk onderwerp om een maidenspeech over te houden, maar u heeft het op een mooie en respectvolle manier gedaan. Dank u wel. Ik schors de vergadering voor enkele ogenblikken, want ik zie dat uw collega's u graag met uw maidenspeech willen feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
We gaan verder met het debat over het rapport van TNO inzake de Stint. De heer Schonis zit nu helemaal in zijn

eentje. Nu moet u het helemaal alleen doen, meneer Schonis. Het woord is aan de heer Von Martels namens het CDA.

□

De heer **Von Martels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Voordat ik aan mijn verhaal begin, wil ik in ieder geval mijn collega, de heer Schonis, van harte feliciteren met zijn maidenspeech en de wijze woorden die hij heeft gesproken.

Mijn inbreng luidt als volgt: wie het verleden niet kent, kan het heden niet doorgronden, noch de toekomst richting geven. Dat zijn wijze woorden die van belang mogen worden geacht bij het bepalen van hoe het nu verder moet met de Stint. De geschiedenis van de Stint voert niet ver terug, want pas in 2012 mocht het voertuig als bijzondere bromfiets voor het eerst de weg op. Dat gebeurde weliswaar onder voorwaarden, maar het uitgangspunt was vooral om innovatieve vervoersmiddelen een kans te bieden. Na de introductie heeft eigenlijk niemand zich afgevraagd hoe het nu verder moet met de bijzondere voertuigen als het gaat om de technische eisen ten aanzien van het voertuig, van de besturing, en om de criteria voor handhaving. Ten aanzien van de verkeersveiligheid kunnen we rustig stellen dat we hier spreken over "vergeten voertuigen". Er is simpelweg geen of onvoldoende aandacht voor geweest. Mijn vraag aan de minister is dus: wat maakt dat dit niet gebeurd is?

Ik persoonlijk merkte in het algemeen overleg Verkeersveiligheid van december 2017 nog het volgende op. Ik kan mezelf nu citeren. Toen zei ik: "We zien de laatste jaren een tendens van steeds nieuwe voertuigen op de weg. Steeds is de politiek verrast en steeds moeten wij overhaast bedenken wat we met dat nieuwe voertuig aan moeten. Zo was er de Segway en moesten wij hier snel bedenken wat de verkeersregels zouden moeten zijn. Ook de speedpedelec verraste ons. De MP3, een motorfiets met twee voorwielen waar je geen motorrijbewijs voor nodig hebt, verraste ons. Nu zien wij elektronische bolderkarren bij kinderdagverblijven, waarbij de leidster staat en in de bak een groep kinderen zit. Ik weet niet of het voertuig al een naam heeft" — inmiddels weten we dat wel, maar toen, in 2017, wist ik dat nog niet — "en weer moeten wij snel de spelregels bedenken. Mijn vraag aan de minister is hoe zij denkt om te gaan met die problematiek. Wij willen de innovatie niet remmen" — zei ik toen — "maar wij willen ook niet bij iedere innovatie met de Haagse regels achter de feiten aanlopen. Wat vindt de minister van het idee om definities van voertuigfamilies op te stellen"? Deze vraag heb ik veertien maanden geleden gesteld. Eigenlijk heb ik het antwoord nog steeds niet. Waarom laat het antwoord zo lang op zich wachten?

Hoe nu verder? Het CDA ziet dat de kinderopvangbranche maar ook bijvoorbeeld de postsector een Stintachtig voertuig nodig heeft. We sluiten niet uit dat de Stint of een vergelijkbaar voertuig op de weg komt, maar dan moet er wel wat veranderen. Alle problemen die in het rapport van TNO staan, moeten opgelost zijn. Vervolgens zal de nieuwe Stint moeten voldoen aan de eisen van het toelatingskader. Maar welke meetlat hanteren we daarbij? Kan de minister aangeven welk tijdsschema zij daarbij in gedachten heeft? Wanneer ligt er een nieuw toetsingskader waar fabrikanten op kunnen bouwen en waarmee ondernemers kunnen ondernemen?

Dit zal niet de laatste keer zijn dat we over dit onderwerp spreken, want er komt nog een onderzoek naar de toedracht van het ongeluk. Dat loopt nu onder leiding van het OM. Dat wordt uitgevoerd door het Nederlands Forensisch Instituut en de politie. Ook de OVV voert onderzoek uit naar de wijze waarop in Nederland bijzondere voertuigen zoals de Stint op de openbare weg mogen worden toegelaten.

Tot slot, voorzitter, wil ik nog aandacht vragen voor de rol van de ILT. De ILT is de toezichthouder van het ministerie van IenW. Had de ILT niet beter toezicht moeten houden op de Stint? Nu blijkt dat de fabrikant meerdere varianten van de Stint op de weg heeft gelaten. Had de ILT toen niet moeten ingrijpen? We ontkomen namelijk niet aan de conclusie dat er een onveilig voertuig op de weg is gekomen. Dat de regels destijds zo soepel waren, neemt de verantwoordelijkheid van de minister voor het verschijnen van onveilige voertuigen op de weg nooit en te nimmer weg.

Tot zover, voorzitter.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik heb een vraag aan mijn collega van het CDA. Wanneer je alle aanbevelingen van TNO opvolgt, is hij het dan met mij eens dat we eigenlijk niet meer spreken van een Stint 2.0, maar dat we eigenlijk een totaal ander voertuig krijgen qua aandrijving, besturing et cetera, et cetera?

De heer **Von Martels** (CDA):
Ja, daar ben ik het mee eens. De Stint die er dan voor in de plaats komt, zal er anders uitzien dan de huidige Stint. Daar ben ik van overtuigd. Maar hoe? Dat weet ik ook niet. Dat maakt me ook niet uit. Hij moet aan de regels voldoen die wij met z'n allen straks gaan formuleren.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja, dat gaan we zeker doen. Dat zal ongeveer in februari plaatsvinden, heb ik uit de antwoorden van de minister begrepen. Is mijn collega van het CDA het wel met mij eens dat je je moet afvragen of het wenselijk is om kinderen in een plastic bak met alleen heupgordels te willen vervoeren of dat we daar beter een alternatief voor kunnen hebben?

De heer **Von Martels** (CDA):
"Is de collega van het CDA het wel met mij eens", zegt u. Maar over de vorige vraag was ik het ook met u eens, hoor. Ik ben het inderdaad met u eens dat er veilige criteria moeten worden gesteld om te kunnen beoordelen of dat nog steeds een veilige situatie met zich mee gaat brengen.

De **voorzitter**:
Ik dacht dat u vanavond een beetje rustig aan ging doen, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Dat ben ik aan het doen, voorzitter. Ik ben vrij rustig voor mijn doen.

De **voorzitter**:
De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Heel kort. Ik zal de minister helpen door alvast de heer Von Martels te zeggen dat de ILT dus geen bevoegd gezag was voor toezicht en handhaving. Dat zal de minister straks ook wel herhalen. Maar mijn vraag gaat over de toekomst. Is het CDA het met de SP eens dat alle voertuigen die straks op de weg komen en die nu op de weg zijn, gewoon helder onder bepaalde vormen van toezicht en handhaving moeten vallen?

De heer **Von Martels** (CDA):
Het antwoord is: ja.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Von Martels. Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Stoffer, namens de SGP-fractie.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Vanaf deze plaats past het mij ook om de heer Schonis te feliciteren met zijn prachtige maidenspeech. Wat mij bijzonder aanspreekt is het evenwicht dat u wilt zoeken tussen innovatie en regelgeving. Ik zou zeggen: "Ik trek er graag samen in op. We hebben ook een gezamenlijke achtergrond met opa's vanuit de fietsenmakerij, en dat was 100 jaar geleden ook innovatie. Dus wat dat betreft raken we elkaar."

Voorzitter, wat een drama. Een drama dat vier kinderen het leven heeft gekost. Het zijn schrijnende wonden waar eigenlijk geen woorden voor zijn. We wensen de nabestaanden dan ook van harte sterkte toe.

Het is ook een drama dat de schijnwerpers heeft gezet op de toelating van bijzondere bromfietsen. Daar zou ik graag kort op willen inzoomen. TNO is glashelder — het is al eerder gezegd: de Stint had nooit toegelaten mogen worden. TNO geeft aan dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer enkele criteria zelfs verkeerd beoordeeld heeft. Hoe kan dat? Hoe zorgvuldig is de toelatingsbeoordeling geweest? Ik heb de indruk dat de RDW nauwelijks onder de motorkap van het apparaat heeft gekeken en op een achternamiddag met een afvinklijstje ernaar heeft staan kijken. Mijn vraag is dan ook: heeft de RDW voldoende expertise om deze beoordeling te doen?

De SWOV was destijds kritisch over de Stint op het aspect verkeersveiligheid en toch heeft de minister goedkeuring gegeven. Wat waren de in de toelichting op het oorspronkelijke wetsvoorstel en in de Regeling voertuigen gegeven voorwaarden dan waard?

De minister gaat kijken of een praktijkproef onderdeel moet gaan uitmaken van de toelatingsprocedure. Maar dat is toch allang het geval, mag ik hopen? Voor de toelating van de Stint is het voertuig destijds door de SWOV in de praktijk getest. Mijn vraag is dan ook of er bij andere bijzondere bromfietsen dan geen sprake is geweest van een dergelijke praktijktest.

Dan het toezicht. Geen toezicht na toelating is een slechte zaak. De RDW heeft regelmatig gewezen op het ontbreken van maatregelen voor het handhaven van conformiteit. Een paar zinnen in de goedkeuringsbrief hebben geen zin als niemand er verder naar kijkt. Waarom hebben opeenvolgende bewindslieden dit laten liggen?

De minister zegt dat fabrikanten van toegelaten bijzondere bromfietsen verplicht zijn om technische wijzigingen te melden. Maar mijn vraag is waar dat precies staat, want artikel 98 bepaalt dat wijzigingen, voor zover nader bepaald, apart goedgekeurd moeten worden. Zowel dit artikel als de onderliggende regeling beperkt de verplichting tot gekentekende voertuigen. Waar staat in de regelgeving dat wijzigingen aan toegelaten bijzondere bromfietsen gemeld moeten worden?

Een vraag in het verlengde van de twee voorgaande punten: wat is nu precies de verantwoordelijkheid van de ILT? Als ik de regelgeving en de Kamerstukken doorlees, krijg ik de indruk dat haar toezicht beperkt is tot gekentekende voertuigen. Na het spoorongeluk concludeert de ILT, na overleg met de NVWA, die gaat over productveiligheid, dat zij en niet de NVWA, verantwoordelijk was en is voor het toezicht op de Stint. Wij vinden dat vaag. Komt de minister zo nodig met een aanpassing van de wetgeving, om ervoor te zorgen dat de ILT of een andere serieuze toezichthouder verantwoordelijk wordt voor het toezicht op toegelaten bijzondere bromfietsen?

Dan nog een laatste punt, voorzitter. De heer Dijkstra van de VVD wees er ook al op. Ook ik wil waarschuwen voor een stapeling van nieuwe regels. Ik lees over een herijking van het toetsingskader, een verplicht kwaliteitssysteem bij fabrikanten, overleg over veilige routes, nadere voorwaarden voor gebruik, zoals een rijopleiding. Maar het moet natuurlijk wel werkbaar blijven. Want het alternatief, namelijk loslopende groepen kinderen en een enorme drukte bij kinderopvanglocaties, is al snel minder veilig.

Ik dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Stoffer.

Daarmee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik kijk naar de minister: heeft zij behoefte aan een korte schorsing, van ongeveer ...?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Een kwartiertje?

De **voorzitter**:
Laten we schorsen tot 21.10 uur.

De vergadering wordt van 20.58 uur tot 21.10 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef de minister het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Net als voorgaande sprekers begin ik met het complimenteren van de heer Schonis met zijn maidenspeech. Er is terecht gezegd dat dit heel moeilijk was. Het is een emotioneel beladen onderwerp. Dan is het niet makkelijk om het daarbij te doen, maar ik sluit me bij de woorden van andere sprekers aan dat u dat op een heel waardige manier hebt gedaan.

Voorzitter. Dan even een kort overzicht van waar we nu staan. Verschillende sprekers hebben dit aangekaart. De heer Von Martels zei het eigenlijk het mooist. Ik kan het niet helemaal reproduceren. Hij zei dat je van het verleden moet leren en daarnaar moet terugkijken om in het heden de goede beslissingen te kunnen nemen voor de toekomst. Zo zal ik mijn antwoorden aan u dus ook opbouwen. Ik zal eerst terugkijken naar het verleden. Dan ga ik door met hoe we in de toekomst met het toelatingskader aan de slag gaan.

Wat speelt er nu nog? Ik heb u ook het onderzoek toegestuurd over de elektromagnetische straling. Dat onderzoek is afgerond en daaruit blijkt dat mogelijke interferentie niet 100% kan worden uitgesloten. Dat betekent dat het Openbaar Ministerie in het lopende strafrechtelijke onderzoek alle informatie ter hand gesteld heeft gekregen en zijn eigen afweging zal maken over of het dit in het onderzoek zal meenemen of niet. Een aantal van u heeft ook aangegeven dat je in dit soort gevallen het liefst gisteren antwoord hebt op alle vragen. Ik gun het vooral de nabestaanden, die het nu zo verschrikkelijk zwaar hebben, dat we al heel snel overal antwoord op kunnen geven en dat het onderzoek naar de toedracht bij wijze van spreken morgen klaar is. Dat weten we niet. We hebben er ook geen inzicht in. Het is aan het Openbaar Ministerie om dat zelf op een goede manier in te vullen. Een aantal andere onderzoeken kunnen we niet helemaal op tijd afronden, of niet zo snel als we zouden willen. Daarbij noem ik bijvoorbeeld het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die wil het ook zorgvuldig doen en kijkt daarbij vooral naar de toekomst: welke lessen kunnen en moeten we hieruit trekken? Velen van u hebben dit ook gezegd. We kunnen niet anders dan die onderzoeken afwachten. In de tussentijd hebben we wel het TNO-onderzoek gekregen. Ook is, in het totaalpakket van onderzoeken, het onderzoek naar de rol van ILT nu klaar.

Dan maak ik maar gelijk even de stap naar het verleden. U heeft eigenlijk allemaal de vraag gesteld hoe het heeft kunnen gebeuren. Waarom was er, zeg ik in de richting van de heer Laçin, geen toezicht? Waarom had ILT hier geen rol in? Dat is het dilemma waar we in deze discussie, niet alleen nu maar ook in de toekomst, nog wel vaker met elkaar over zullen spreken. Destijds stond alles — een aantal van u heeft dat ook gememoreerd — veel meer in het teken van innovatie. Het is begonnen met de categorie van de segway. Iedereen wilde die graag op de weg krijgen, want het was een mooi, nieuw, innovatief vervoermiddel. Daarvoor is eigenlijk die categorie bijzondere bromfietsen in het leven geroepen, met, achteraf gezien, een licht regime van regelgeving. Er was geen sprake van toezicht en handhaving daarop. Dat had ook als gevolg dat alles wat daarna als nieuw voertuig is aangemeld, getoetst is aan datzelfde lichte kader. Dat is de oorsprong waar we nu mee te maken hebben. Ik ga toch maar even proberen de vragen die u individueel gesteld heeft stuk voor stuk te beantwoorden. Dat doe ik overigens niet op volgorde van spreker; het springt een beetje door elkaar.

De heer Laçin heeft bijvoorbeeld gezegd: hoe kan het dat zeventien verschillende soorten bijzondere bromfietsen zijn toegelaten zonder vraagtekens? Dat komt dus omdat er gewoon een kader was, opgesteld met de segway in het achterhoofd, dat vervolgens bij iedere aanvraag als enige toetsingskader gold. Er was geen reden om de voertuigen die aan dit lichte kader getoetst zijn en die daaraan voldeden, te weigeren. Wel is de constatering op zijn plaats dat de Stint de enige in deze categorie was waarbij het ging om meer dan één persoon, dus niet alleen de bestuurder maar meerdere mensen. Ik weet niet of de heer Van Aalst, die ik bij de interruptiemicrofoon zie staan, daarnaar wil vragen.

De **voorzitter**:
Was u klaar met de vragen van de heer Van Aalst?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik ga hier nog heel veel meer over zeggen, maar ik weet niet op welk detailniveau de vraag ...

De **voorzitter**:
Misschien is het goed om eerst dat te doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik vind het prima.

Er is onder anderen door de heer Van Aalst en de heer Laçin, maar ook door anderen, gevraagd of het ministerie bewust de conclusies van de RDW en de SWOV naast zich heeft neergelegd omdat innovatie belangrijker werd gevonden dan verkeersveiligheid. Hoe kunnen we erop vertrouwen dat dit in de toekomst niet weer gebeurt? U hebt gelijk dat de aanwijzing door mij als minister gegeven wordt en dat de RDW en de SWOV advies geven. In eerdere brieven aan de Kamer heb ik u al laten weten dat de RDW in 2011 concludeerde dat de Stint voldeed aan de technische eisen, behalve de maatvoering. Daarover heb ik u dus al eerder geïnformeerd. Maar er werd, alles bij elkaar, bijvoorbeeld gekeken naar bakfietsen met dezelfde afmetingen, die ook rondrijden. Het werd dus niet als een groot probleem gezien en is dus gewoon geaccepteerd. De SWOV vroeg zich af of de verkeersveiligheid in het geding zou kunnen komen als de Stint zou worden aangewezen. Ze hebben ook het verhaal aangekaart dat een persoon van 16 jaar of ouder zonder enige rijopleiding er kinderen mee zou mogen vervoeren. Ik heb uw Kamer al eerder gemeld dat ik geen informatie heb kunnen achterhalen van discussies of iets dergelijks die daarover in het ministerie zouden kunnen zijn geweest.

Wel is ambtelijk de vraag gesteld of de Stint aangewezen kon worden als bijzondere bromfiets, omdat het voertuig tot doel had om kinderen te vervoeren. Dat bleek binnen het toetsingskader mogelijk te zijn, omdat er nou eenmaal geen eisen of beperkingen waren gesteld aan het aantal passagiers. De aanvraag is toen dus inderdaad toegekend. Als u nu aan mij vraagt of we dat voor de toekomst zo moeten houden, sluit ik direct aan bij wat een groot aantal van de sprekers ook heeft gezegd, namelijk dat we daar in

de toekomst heel goed naar moeten kijken en zullen moeten afwegen of dat kan met een negatief advies. Moeten we dan niet met elkaar overwegen of het opgeschaald moet worden? Dat kan met een negatief advies ook zomaar gebeuren. Dat is een van de redenen geweest waarom ik nou juist de Onderzoeksraad voor Veiligheid uitdrukkelijk heb gevraagd om daarnaar te kijken, en ook om nog eens goed onder de loep te leggen hoe het allemaal is gegaan in de toelatingsprocedure en welke lessen we daaruit moeten trekken voor de toekomst.

Destijds, in 2011, is samen met de Kamer gezocht naar een balans, waarnaar we nu op een andere manier eigenlijk ook zoeken, tussen aan de ene kant de voordelen van innovatieve motorvoertuigen een kans willen geven en anderzijds aan proberen te sluiten bij veiligheidseisen en, zo zeg ik even kijkend naar de heer Smeulders, de Europese voertuigeisen. Ik wil overigens de beste wensen overbrengen aan mevrouw Kröger; jammer dat zij er niet zelf bij kan zijn. Omdat er destijds Europees geen regelgeving voor was, is deze bijzondere categorie bedacht. Ik zou in de richting van de heer Smeulders willen aangeven dat het mij ook een lief ding waard zou zijn als we dit soort zaken ook gewoon in gangbare Europese regelgeving zouden kunnen vatten. Aanstaande vrijdag is het eerste ambtelijk overleg in Brussel waar dit besproken kan worden. Daar wil ik dit zeker ook aankaarten. Ook dat heeft zelfs ten aanzien van de innovatie voordelen, omdat een producent van zo'n voertuig dan ook meteen toegang zou hebben tot de hele Europese markt van 500 miljoen Europeanen. Op dit moment zijn wij de enigen die deze specifieke categorie hebben, wat betekent dat je daarmee niet de hele markt op kunt. Dus ik vind het alleszins het overwegen waard om in Europa te kijken naar de categorie waar zij nu over denken, te weten de light electric vehicles, in de zin of we met z'n allen niet kunnen kijken of we er één goed pakket van eisen voor kunnen maken. Iedereen behalve, geloof ik, de PVV geeft aan te willen kijken hoe snel we de lacune die nu is ontstaan, weer kunnen opvullen. De kinderdagverblijven willen graag weer een veilige Stint op de weg. Dus wat kun je ondervangen in een tijdelijk toetsingskader en wat kan dan op de lange termijn meegenomen worden?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik wil toch nog even terugkomen op het punt van het wel of niet aan de bel trekken in 2011. Ik constateer dat de Kamer een bepaald vertrouwen uitspreekt bij dat soort innovatieve wetgeving waar dan geen toezicht op is. De RDW zegt dat het voertuig niet voldoet aan het formaat en de SWOV zegt dat het formaat niet ideaal is om zich op de weg of op het fietspad te verplaatsen. Ik vind het dan wel schokkend dat die combinatie van meningen niet terugkomt naar de Kamer en er niet gezegd wordt: we moeten in beide gevallen afwijken. Als we dan nu kijken hoe TNO oordeelt over diezelfde specificaties dan is dat zó dramatisch dat ik mij afvraag waarom het ministerie niet heeft besloten om dit aan de Kamer voor te leggen, in de zin van: u heeft ons vertrouwen gegeven maar omdat dit niet voldoet aan de kaders, willen we van u als Kamer weten wat u ervan vindt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kan ik niet anders dan herhalen dat in de tijdgeest van toen er geen aanwijzingen waren dat dit soort vreselijke dingen zouden kunnen gebeuren. Als iemand op het ministerie destijds dit vreselijke drama had voorzien, dan was er natuurlijk heel anders naar gekeken. Alleen, niemand heeft dit ooit kunnen voorzien.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dat vind ik een heel bijzondere beantwoording van de minister. Dan komen we in een situatie waarin we kaders gaan stellen en we niet eerder terug komen om af te wijken van de kaders dan nadat er iets gebeurd is, omdat we het niet hadden kunnen voorzien. Nee, als iets niet voldoet aan de kaders en we er geen goed toezicht voor hebben georganiseerd als Kamer, dan vind ik dat het ministerie terug moet komen naar de Kamer om te zeggen: wij kunnen niet aan uw kaders voldoen en wij vragen u wat u ervan vindt en of wij in dit geval een uitzondering moeten maken. Op dat moment beschaamt u het vertrouwen van de Kamer, wat de mogelijkheid geeft om bijzondere voertuigen aan te wijzen. Vervolgens voldoet een bijzonder voertuig niet aan de eisen en vindt het ministerie het niet nodig om terug te komen naar de Kamer met als reden dat er nog niets is gebeurd. Je gaat toch niet wachten op een ongeval?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De afwijkingen in de afmeting, zoals die door de RDW werden geconstateerd, werden niet als van een dusdanige aard gezien dat dat reden zou zijn om de Stint niet toe te laten. Nogmaals, er zijn ook andere voertuigen op de weg die eenzelfde breedte hebben, bijvoorbeeld bakfietsen. Dus dat werd niet als een reden gezien. Ten aanzien van de SWOV: dat is ook met de fabrikant besproken. Het is het destijds zo beoordeeld dat het met de trainingen die georganiseerd werden, op die manier te ondervangen zou zijn.

Er is destijds ook gekozen voor een licht regime, een zogenaamd conformiteitsregime, waarbij de fabrikant dus ook verantwoordelijk is voor de veiligheid van zijn eigen product. Er is toen dus evenmin toezicht ingesteld en dat is ook later bij andere nieuwe toelatingen niet ter sprake gekomen. Maar ik hoor het een aantal van u ook al zeggen: dit moeten we toch in de toekomst anders gaan doen. Daar zal ik zo nog wel op terugkomen, want dat ben ik ook met de Kamer eens.

De heer Stoffer heeft nog gevraagd: wat is nou precies de verantwoordelijkheid van de ILT geweest? De ILT heeft voor de categorie bijzondere bromfietsen geen toezichtstaak. De taak van de ILT is gekoppeld aan een typegoedkeuring, en dus niet aan een kenteken. De ILT is uitsluitend aangewezen als toezichthouder voor de vervoersmiddelen die een goedkeuring hebben in de zin van de Wegenverkeerswet 1994. Bijzondere bromfietsen zoals de Stint vallen daar niet onder. Die worden dus niet goedgekeurd, maar door middel van een aanwijzing van de minister toegelaten tot de weg. De ILT had daar dus op die manier geen rol in.

Dan is er nog gevraagd naar het onderzoek naar de elektromagnetische straling. De heer Laçin heeft gevraagd of ik daar nog een rol zie voor het ministerie. Op dit moment niet, want het is echt een onderdeel dat vooral toeziet op hoe het ongeluk zélf nou heeft kunnen gebeuren. Dat is nu echt aan het Openbaar Ministerie. Alle informatie die wij hadden, hebben zij ook gekregen. Dus het is nu aan het OM: denken zij dat het relevant kan zijn voor het toedrachtsonderzoek?

De heer Stoffer vraagt: waar staat in de regelgeving dat wijzigingen aan toegelaten bijzondere bromfietsen gemeld moeten worden? De meldingsplicht is niet expliciet geregeld, maar vloeit voort uit artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994, waarin de grondslag ligt voor de aanwijzing van de bijzondere bromfietsen. Die aanwijzing vindt plaats per type. Dat is ook gebruikelijk bij de meeste auto's met een Europese typegoedkeuring. Inherent daaraan is dat er bij wijziging van een type een nieuwe aanvraag nodig is. In de aanwijzing van de Stint is opgenomen dat alle op de markt gebrachte Stints qua vormgeving, qua technische specificaties en voor wat betreft hun verkeersveiligheid aan de door de RDW en de SWOV beoordeelde eisen dienen te blijven voldoen. Vanaf 1 januari 2015 geldt de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, waarin is bepaald dat de fabrikant bij de aanvraag dient te verklaren dat alle exemplaren van het type dat op de weg wordt gebracht, identiek zijn aan het eerdere beoordeelde exemplaar. Dus daarmee is die plicht tot het melden van afwijkingen nog duidelijker geworden.

Dan blijf ik nog even bij de heer Stoffer. Hij vraagt: is de expertise bij de RDW wel op orde? De RDW staat internationaal zeer goed aangeschreven, maar als er onduidelijke eisen zijn, kan de RDW daar ook niet alles aan doen. Ik denk dat we daar ook bij het nieuwe toezichtskader ontzettend scherp op moeten zijn: het moeten volstrekt eenduidige eisen zijn en ook de wijze van keuren moet volstrekt eenduidig zijn, zodat we de RDW niet in een lastig parket brengen. De RDW zelf denkt daarin overigens met ons mee. We zijn in goed overleg daarover.

Dan is er ook nog gevraagd: wat waren die voorwaarden in de toelichting op het oorspronkelijke wetsvoorstel en in de Regeling voertuigen dan eigenlijk waard? In 2008 is aan uw Kamer gemeld dat ervoor is gekozen om een rijbewijs, brommercertificaat of verplichte gebruikerstraining niet verplicht te stellen voor deze categorie bijzondere bromfietsen. Toen is ook besloten dat de minimumleeftijd voor die voertuigen 16 jaar zou worden. Dat was destijds om het regime voor de bijzondere bromfietsen zo veel mogelijk te laten aansluiten bij het regime voor snorfietsen. Die uitgangspunten zijn op die manier ook verwerkt in het wetsvoorstel waarin die bevoegdheid voor de bijzondere bromfiets werd geïntroduceerd. Ik heb uw Kamer eerder ook al geschreven dat de fabrikant bij de aanwijzing destijds ook is gewezen op de aandachtspunten uit het SWOV-rapport. Dus die opmerkingen van de RDW en de SWOV zijn meegewogen, maar die hebben niet een zodanige invloed gehad dat die ertoe hebben geleid dat de Stint niét is aangewezen als bijzondere bromfiets.

De heer Van Aalst heeft nog gevraagd of ik sinds die tijd langjarig heb zitten slapen en hoe het zit met aansprakelijkheid. Ik kan hier op dit moment geen uitspraken doen over aansprakelijkheid. Daar is dit debat ook niet de juiste plaats voor. Wel vind ik het mijn verantwoordelijkheid om nu eerst en vooral lessen te trekken voor het toekomstige kader. Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zal hier belangrijk bij zijn. Uiteindelijk is het, mocht het zover komen, natuurlijk aan de rechter om te oordelen over aansprakelijkheid. Dat is wat ik daar op dit moment over kan zeggen. We moeten in eerste instantie het onderzoeksrapport van de OVV afwachten.

De heer **Van Aalst** (PVV):
We moeten inderdaad op die onderzoeken van de OVV wachten, maar het ging mij als PVV om het volgende. In het vorige debat hebben wij geconstateerd dat vooral gewezen werd naar de fabrikant, omdat hij allerlei wijzigingen had doorgevoerd zonder die te melden bij het ministerie. Op basis van het rapport van TNO constateren wij toch dat de problemen met de Stint niet zozeer dingen betreffen die naderhand veranderd zijn, als wel dingen die al vanaf dag één in het voertuig aanwezig waren en waaraan dus ook gewoon goedkeuring verleend is. Als je dat met elkaar constateert, is het verhaal volgens mij dat de RDW en het ministerie het gewoon goedgekeurd hebben en je niet zo snel kunt gaan wijzen naar de fabrikant: u bent aansprakelijk, want u heeft wijzigingen doorgevoerd. Daarom vroeg ik naar de aansprakelijkheid. Is de minister het met mij eens dat heel veel dingen aan de Stint waarvan we nu geconstateerd hebben dat ze niet deugen, er al in zaten vanaf het prototype, zoals dat is aangeboden voor toestemming?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Er is natuurlijk getoetst aan het kader zoals het destijds was. Hoe het ook zij, iedere producent is altijd verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn eigen product. Ik denk dat het, om het heel zuiver in beeld te krijgen, belangrijk is om het onderzoeksrapport van de OVV af te wachten, omdat dat het het meest zuiver in beeld brengt. Dan kunnen we kijken wat waar misschien anders had gemoeten en of we daar lessen voor de toekomst uit kunnen trekken.

De **voorzitter**:
Tot slot, de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja, tot slot. De zwart-witconclusie die de vorige keer in het debat voorbijkwam, namelijk dat de fabrikant alles te verwijten viel omdat hij allerlei rare wijzigingen had doorgevoerd, was iets te kort door de bocht. Is de minister dat met me eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb nooit in enig debat gezegd — en dat heb ik ook niet op schrift gezet — dat de fabrikant alles te verwijten valt. Dat heb ik nooit gezegd. Het enige wat wij hebben geconstateerd, is dat er meerdere varianten Stints zijn en dat daar geen melding van is gemaakt per soort Stint. Ik denk dat het goed is dat anderen in kaart brengen hoe dat allemaal precies in elkaar zit en dat ik daar nu niet op vooruitloop door daar uitspraken over te doen.

Dan maak ik een klein beetje het bruggetje naar hoe nu verder. Een aantal van u geeft heel duidelijk aan: we willen zo snel mogelijk een veilige Stint op de weg. Dan geef ik u toch even een dilemma mee waarover we met elkaar in gesprek zullen moeten. Ik ben van plan om u in februari een nieuw tijdelijk toelatingskader toe te sturen. Waarom tijdelijk? U zult zeggen: doe het in één keer goed. Dat zou natuurlijk het fijnste zijn, maar om de mogelijkheid te bieden om snel vooruit te kunnen, kun je niet meteen alles in februari al helemaal op orde hebben. Ik geef u één voorbeeld. Stel dat wij gezamenlijk met u zouden besluiten dat er een rijbewijsplicht zou moeten gaan gelden. Dan is daar

wetgeving voor nodig. Dat kunnen we dus niet binnen die korte termijn voor elkaar krijgen. Het kan ook zo zijn dat er uit het OVV-onderzoek nog aanbevelingen komen waar we wat mee moeten, maar we weten niet wanneer we dat ter beschikking krijgen. Misschien komt er ook nog iets uit het onderzoek van het OM en misschien krijgen we nog iets te horen in het kader van Europese regelgeving. Ik besef heel goed dat het lastig is, want — ik weet niet wie van u dit zei; ik geloof dat het de heer Schonis was — je wilt een ondernemer ook zekerheid bieden over de zaak waarin hij gaat investeren. Ja, daar neem ik u maar gewoon mee in het dilemma dat je natuurlijk sowieso aan de veiligheidseisen van TNO zult moeten voldoen. Ik denk dat er een heel aantal hele concrete aanbevelingen zijn gedaan die we allemaal in het toelatingskader in februari mee zullen nemen. Wat mij betreft zullen dat dus allemaal no-regretmaatregelen zijn. Ook al ga je in een langjarig permanent toelatingskader misschien nog andere eisen toevoegen, die TNO-vakjes moeten sowieso allemaal op groen komen. Ik denk dat dat voor iedereen heel helder is.

Ik denk dat het ook heel helder is dat we met elkaar wel toezicht willen, dus we kunnen die stappen met elkaar gaan zetten. We kunnen en willen het ons tegelijkertijd ook niet permitteren om alles in één keer te regelen, want dan gaat het gewoon te lang duren. Dus hoe vervelend het ook is dat je een fabrikant die aan dat tijdelijke toelatingskader gaat voldoen, niet helemaal de zekerheid kunt bieden dat het tot in de eeuwigheid zo blijft, denk ik dat dat toch de enige manier is om er met elkaar uit te komen.

De heer **Laçin** (SP):
Ik heb een vraag over dit onderwerp. Als het tijdelijke toelatingskader er in februari komt en de producent van de Stint bereid is om die vijf of zes aanbevelingen van TNO over te nemen en zo snel mogelijk uit te voeren, kunnen we dan ook verwachten dat de Stint in het kader van dat tijdelijke toelatingskader wellicht weer snel op de weg kan komen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het is juist de bedoeling van dat tijdelijke toelatingskader dat we daar de mogelijkheden voor bieden en dat we in de tussentijd mogelijke andere innovatieve voertuigen die zich melden, ook een helder handvat kunnen bieden, zodat we dus niet een hele lange standstill hebben en we zo snel mogelijk weer vooruit kunnen. Ik meen dat u het was — of de heer Von Martels, dat weet ik niet meer precies — die zei: je moet wel onderscheid maken tussen het vervoeren van één of meerdere personen en het vervoeren van bijvoorbeeld post. Ik denk dat we dat in het tijdelijke toelatingskader al kunnen meenemen.

De heer **Laçin** (SP):
Dat is goed om te horen, omdat de kinderdagverblijven heel graag weer met de Stint willen werken. Ik wil de minister dan ook vooral verzoeken om met bijvoorbeeld de producent van de Stint zo snel mogelijk in gesprek te gaan om dit mogelijk te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik zal misschien nog even een paar dingen noemen die we in ieder geval in dat tijdelijke toelatingskader mee willen nemen. Dat zijn de aanbevelingen uit het TNO-onderzoek, dat is het onderscheid in verschillende soorten vervoer, maar ik wil daarnaast ook een vorm van producttoezicht gaan introduceren, op z'n minst met een jaarlijks bezoek en steekproeven. Daar heeft een aantal van u ook om gevraagd. Ik wil daarin verder meenemen dat fabrikanten keuringsplichtige wijzigingen moeten doorgeven en dat voertuigen identiek moeten zijn aan datgene wat initieel is gekeurd, de zogenaamde conformiteit. En ik wil daarnaast ook een risicobeoordeling bij de aanvraag verplicht gaan stellen. Die risicobeoordeling betekent dat de fabrikant duidelijk maakt aan welke eisen niet zijn voldaan en met welke compenserende maatregelen hetzelfde veiligheidsniveau wordt bereikt. Ik denk dat het ook belangrijk is dat we de onduidelijkheid voor fabrikanten wegnemen, zodat zij precies weten welke soort wijzigingen ze nou wel of niet moeten melden in het productieproces. Ik denk dus dat we de keuringsplichtige elementen, als ik het even in technische termen aangeef, ook vooraf helder moeten maken.

De heer **Von Martels** (CDA):
Hoewel de veiligheid natuurlijk altijd vooropstaat, zijn er ook commerciële belangen. De minister zegt dat ze in februari terugkomt op het tijdelijke toelatingskader. Is dat dan over twee weken of over zes weken? Ik stel deze vraag, omdat er zeker door ondernemers toch wel belang aan wordt gehecht dat ze weten waar ze aan toe zijn. Dus hoe eerder die duidelijkheid verschaft wordt, hoe beter het is. Ik zou de minister dus willen verzoeken om dat besluit met enige spoed te nemen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar wordt met man en macht aan gewerkt, juist om het zo snel mogelijk te doen. Het is al snel februari. Ik kan het u niet tot op de week precies zeggen, maar er wordt heel voortvarend aan gewerkt. Ik beloof u dat het in ieder geval februari wordt.

De heer Smeulders vroeg of een rijbewijs verplicht moet worden voor de bijzondere bromfietsen. Een rijbewijs, een verplichte gebruikerstraining of iets dergelijks valt zeker te overwegen. Bij het voorstel voor de nieuwe toelatingsprocedure kom ik daar dan ook graag op terug. Mocht dat in de sfeer van een rijbewijs zijn — het kan zijn dat de OVV daar aanbevelingen voor doet — dan neem ik dat mee in het permanente kader en niet nu in het tijdelijke kader. Zo snel kunnen we een wetgevingsproces niet voor elkaar krijgen.

De heer **Smeulders** (GroenLinks):
Ik heb daar een vraag over. Stel dat we besluiten dat een bromfietsrijbewijs genoeg is. Moet dat dan het totale wetgevingsproces doorlopen of kan deze categorie daaraan worden toegevoegd? Zo kunnen we misschien snelheid maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee, het maakt niet uit wat voor soort rijbewijs. Als we een rijbewijsverplichting toevoegen aan dit kader, moeten we

daar een wetgevingsproces voor doorlopen. Alles wat we zonder lange trajecten al kunnen meenemen, zullen we meenemen in het tijdelijk kader, juist om dat zo volledig mogelijk te laten zijn. We kunnen natuurlijk niet eindeloos op een aantal dingen wachten, zoals aanbevelingen die mogelijk uit het OVV-rapport of uit het toedrachtsonderzoek komen. Die moeten we dan later nog gaan afwegen. Hetzelfde geldt voor de Europese component waarnaar u hebt gevraagd. Ook dat kunnen we natuurlijk nooit in februari geregeld hebben.

De heer **Smeulders** (GroenLinks):
Dan nog een vervolgvraag daarover. Ik zou me wel kunnen voorstellen dat er boven op dat tijdelijke kader afspraken worden gemaakt met de kinderopvangorganisaties, bijvoorbeeld dat zij hun medewerkers trainen of voorlichting geven als ze de nieuwe Stints willen gebruiken. Je zou het dan dus niet wettelijk regelen, maar je zou het via een convenant of via afspraken mogelijk wel op een andere manier kunnen doen. Dat vraag ik via de voorzitter aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We gaan echt proberen om aan alle aanbevelingen die nu al zijn gedaan, op een zo pragmatisch mogelijke manier invulling te geven. Nogmaals, alles wat we nu al kunnen doen op een andere manier dan via een wettelijk traject, zullen we zeker niet nalaten. Maar als de Kamer zou besluiten dat ze een rijbewijs wil — ik noem het maar even als voorbeeld; je kunt er ook allerlei andere dingen bij bedenken — dan moeten we daar natuurlijk gewoon de geëigende procedures voor doorlopen. Ik wil daar alleen niet op wachten met het tijdelijk toelatingskader. Juist om het tempo erin te houden, wil ik daar in februari datgene in stoppen wat we dan al geregeld kunnen krijgen.

De heer **Schonis** (D66):
Het is natuurlijk heel goed om te horen dat de minister de vaart erin wil houden en dat zij zegt een aantal conformiteitseisen bijvoorbeeld met een handleiding te kunnen implementeren. Dat is al een keer gebeurd. Ik heb in de stukken van destijds zitten bladeren. Daarin zag ik een aanbeveling van de RDW inzake segways en trikes: als je 16 jaar bent, kun je al erg hard met dat ding; beste producent, stop er even een goede gebruiksaanwijzing bij met de waarschuwing dat je niet te hard het gaspedaal moet intrappen als je 16 jaar bent. Ik heb dat voorbeeld eerder ook al aangehaald. U heeft toen gezegd: daar hebben we eigenlijk nooit meer toezicht op gehouden. Ik ben heel blij dat u zegt dat u dit heel snel gaat implementeren, maar daarmee zegt u toch hopelijk ook dat u juist op dit soort dingen het toezicht gaat intensiveren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Bij het tijdelijk toelatingskader zullen we de Kamer gedetailleerd aangeven dat we ook het toezicht zo concreet mogelijk proberen te regelen. Ik sprak net al over de steekproeven en over het duidelijker omschrijven van de meldingsplicht. Welke elementen moeten bij wijziging wel of niet worden gemeld? Hoe wordt daar toezicht op gehouden? Dat zullen we in februari al zo veel mogelijk regelen in het nieuwe kader. Daarbij zeg ik ook nog een keer dat het een wezenlijk onderscheid is of je met post rondrijdt of met kinderen. Dat onderscheid zullen wij ook nadrukkelijk in het tijdelijk kader al aan de orde stellen.

De heer Smeulders heeft gevraagd of er al niet op voorhand zwaardere eisen voor het personenvervoer hadden moeten gelden. Ik ga dit meenemen in het nieuwe kader. Ik heb er ook nog advies aan de RDW over gevraagd. Dat advies verwacht ik zeer binnenkort. Daarin wordt ook ingegaan op hoe wij in ieder geval in technische zin daar het onderscheid in zouden kunnen maken. Het RDW-advies komt zodanig op tijd dat wij het in het kader van februari mee kunnen nemen.

De heer Von Martens heeft de term "voertuigfamilies" geïntroduceerd. Hij heeft gevraagd hoe ik aankijk tegen de invoering daarvan. Ik denk dat wij de discussie over de clustering van voertuigen in categorieën of families, zoals hij het noemt, zowel bij de toelating als bij de plek op de weg nog meer zullen moeten voeren, want er spelen nog meer discussies in de Kamer in dit kader. Die zijn heel erg gekoppeld aan wat de massa van een voertuig is, de snelheid en wat dat doet met de plaats op de weg. Daar zullen wij ook in bredere zin nog naar kijken. Ook daarbij letten we op het onderscheid tussen personenvoer, particulier vervoer en goederenvervoer.

Is de minister in overleg met de fabrikant? Er is met de fabrikant contact geweest om hem te informeren over het feit dat we het TNO-rapport hadden ontvangen en dat ik naar aanleiding daarvan een besluit zou nemen over de aanwijzing van de Stint. Ook daarna heeft de fabrikant nog contact opgenomen. Voor het kerstreces heeft een gesprek plaatsgevonden tussen hem en het ministerie over het proces. Over de aanpassingen van de Stint heb ik nog geen uitspraken gehoord van de fabrikant. Ik weet niet hoe het daarmee staat.

Er is ook gevraagd of de adviezen van SWOV en de RDW die zijn opgesteld vanuit de invalshoek van verkeersveiligheid en andere belangen van innovatie en bereikbaarheid, voldoende worden meegenomen. Dat is natuurlijk geen zwart-witvraagstuk, want er is sprake van dilemma's. Ik denk dat iedereen het in verschillende bewoordingen heeft aangegeven: we moeten niet doorschieten in een reflex, waardoor je innovatie helemaal niet meer mogelijk maakt, bijvoorbeeld door overdreven technische toelatingseisen te stellen. Ik hoop de Kamer daar in februari een goed voorstel over te doen, dat niet doorschiet, maar waarin hopelijk de juiste balans is gevonden.

Hoe kijk ik aan tegen de voorstellen die de belangenverenigingen in de kinderopvangsector naar de Tweede Kamer hebben gestuurd? Is er nog iets over het vorige punt?

De **voorzitter**:
Ik verzoek de minister haar zin hierover af te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb een afschrift van een brief van de sector ontvangen. Ik deel de strekking ervan. Ik ben blij met de constructieve opstelling van de sector en de goede gesprekken die er zijn geweest. Ik zal samen met hen bezien of de suggesties die zij doen, kunnen helpen om het vervoer met de Stint veiliger te maken. De sector stelt ook voor om door middel van

zelfregulering ook al een verbeterslag te maken, bijvoorbeeld op het gebied van de veiligeroutekeuzes en eisen aan de rijvaardigheid van de bestuurder. Dat is zojuist ook geopperd. Het hoeft niet allemaal in wetgeving. Het kan ook al helpen als een sector zelf initiatieven ervoor neemt. Ook de SWOV is van mening dat die twee elementen zouden kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Ik heb de Kamer al eerder toegezegd om in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid ook extra aandacht te geven aan verkeersveiligheid rond scholen. Mevrouw Kröger heeft daar in het verleden ook moties over ingediend.

Ten aanzien van de voorgestelde helmplicht ga ik kijken in hoeverre dat toegevoegde waarde kan hebben. Ik kom erop terug bij het voorstel tot aanpassing van het toelatingskader op langere termijn. Dat is iets wat ook weer aanpassing van wet- en regelgeving vraagt. Bij een helmplicht zou het gaan om een AMvB en bij het rijbewijs over het wettelijk niveau.

De heer Laçin vraagt ook of ik de extra vervoerskosten in beeld heb. De sector heeft een globale opgave gemaakt van de extra vervoerskosten die kinderdagopvangorganisaties moeten maken. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen aanpassingen aan de Stint en de extra kosten voor vervangend vervoer. Die laatste post bedraagt volgens de sector ongeveer €100 per Stint per week. Ik heb vooralsnog geen signalen ontvangen dat het wegvallen van de Stint heeft geleid tot tariefwijzigingen. Kinderopvangorganisaties zijn vrij om de wijze van vervoer zelf te kiezen. Ik zie daar niet direct een rol voor ons ministerie. Overigens heeft lang niet iedere kinderopvangorganisatie een Stint.

De heer Laçin vraagt verder nog hoeveel meldingen van incidenten van kinderdagverblijven zijn binnengekomen. Bij de Inspectie SZW is het volgende gemeld in het licht van arbo. Tussen 2015 en 2018 zijn er acht verkeersongevallen gemeld en zeven overige incidenten. Bij de incidenten ging het in de meeste gevallen om een bestuurder die van het voertuig viel en een enkel blesseerde. De aantallen zeggen verder niets over de ernst van de incidenten. Dit zijn dus allemaal meldingen in het licht van arbo.

Dat waren de vragen die ik nog had van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Dan moet ik alles even terughalen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dat kunt u heel goed.

De heer **Laçin** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Ik wilde een vraag stellen over het TNO-onderzoek. Bij mijn weten heeft TNO het onderzoek uitgevoerd op basis van bepaalde ISO-normen. Dat waren niet de normen die destijds door RDW en SWOV zijn getoetst. TNO deed dus een heel andere toetsing. Kan de minister dat bevestigen en kan zij ons uitleggen waar dat verschil vandaan komt? Waarom heeft TNO op andere punten getoetst dan destijds, in 2011, gevraagd werd onder de categorie "bijzondere bromfietsen"? Moeten alle andere bijzondere bromfietsen — ik doel op die zestien andere — ook voldoen aan de zes punten waar TNO op heeft getoetst? Dat is mijn logische vervolgvraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Als de heer Laçin het goedvindt, kom ik daar in tweede termijn en detail op terug. Hoe dat precies zit met die ISO-certificering, heb ik niet een-twee-drie bij de hand.

Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we nu naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef de heer Van Aalst als eerste het woord.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Ik was nog even beduusd van de laatste opmerking van de minister, want die vraag over de ISO-normen heb ik letterlijk zo in eerste termijn gesteld. Hoe kan het nou dat TNO andere bevindingen had dan de RDW toentertijd? Had dat te maken met het hanteren van normen? Nou goed, we gaan het antwoord waarschijnlijk zo meteen in tweede termijn krijgen.

Voorzitter. Als we terugkijken voordat we vooruit kunnen kijken, dan bekruipt me toch steeds het gevoel dat de antwoorden wat schimmig blijven. Ik ben blij met de opmerking dat het verstandig is dat we dingen anders moeten gaan inrichten. Ik kijk met name uit naar het tijdelijke toetsingskader dat we in februari van de minister mogen gaan ontvangen. Dat is ook de reden dat wij als PVV nu geen moties indienen, want dat zou vooruitlopen op dat tijdelijke toetsingskader. Daar wachten we dus op. Het is een trieste constatering dat dit ongeval dit mogelijk heeft gemaakt. Voor de toekomst hopen we op de beloofde beterschap.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Aalst. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.

De heer **Laçin** (SP):
Voorzitter. Ik heb twee moties en nog twee opmerkingen. Ik ben blij met de toezegging dat we in februari het tijdelijke toelatingskader ontvangen. Ik vraag de minister om daarbij meteen een tijdlijn te schetsen, als dat lukt, om te bezien wanneer bijvoorbeeld de structurele aanpassing kan komen en hoe dat traject er dan uitziet, zodat wij als Kamer, maar ook iedereen die hier gebaat bij is, een tijdlijn hebben en we weten wat te verwachten.

Het tweede punt: de kinderopvang en de veilige routes. Het klopt dat de minister daar al een toezegging over heeft gedaan richting mevrouw Kröger. Volgende week hebben we een AO Strategisch plan verkeersveiligheid. Dan zal ik erop terugkomen. Ik zal nu geen motie indienen op dat punt.

Dan de twee moties, die beide gaan over het wettelijk verankeren en de tussenperiode van toezicht en handhaving.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor de categorie bijzondere bromfietsen geen wettelijk verankerd toezicht en handhaving is;

overwegende dat dit in het kader van de verkeersveiligheid zeer onwenselijk is;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk nadat nieuwe wettelijke toelatingskaders zijn opgesteld, te komen met een voorstel voor de wettelijke verankering van toezicht en handhaving op de categorie bijzondere bromfietsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 654 (29398).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat binnenkort het nieuwe toelatingskader voor bijzondere bromfietsen wordt gepresenteerd;

constaterende dat daarmee nog niet het toezicht en de handhaving op deze categorie georganiseerd zijn;

overwegende dat het wettelijk verankeren van toezicht en handhaving een langdurig proces is terwijl verschillende partijen, waaronder de kinderopvangsector, ook pleiten voor snelheid;

verzoekt de regering om met inspectiediensten en andere relevante partijen te kijken hoe toezicht en handhaving tot het moment van wettelijke verankering geborgd kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 655 (29398).

Dank u wel. De heer Smeulders namens GroenLinks.

De heer **Smeulders** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Ik zou ook de minister willen danken voor haar beantwoording. Volgens mij zijn we het er allemaal over eens dat het onwenselijk is dat een gemotoriseerde bolderkar vol kleuters als een bijzondere bromfiets is beoordeeld. Dat is geen fraai voorbeeld van deregulering en daar moeten we met elkaar lessen uit trekken. Dat moet dus echt beter. We zijn daarom blij met de toezegging van de minister dat het nieuwe tijdelijke toetsingskader in februari komt. Ik heb daar wel een vraag over; die gaat met name over het definitieve toetsingskader. De minister heeft aangegeven dat ze er positief tegenover staat om dat Europees te regelen. De minister kent Europa en de besluitvorming daar nog veel beter dan ik. Ik ben wel benieuwd of de minister inzicht kan geven op welke termijn zij verwacht dat dat reëel gaat zijn. Als we daar met alle lidstaten overeenstemming over moeten gaan bereiken, dan kan dat zomaar wat langer gaan duren.

Ik heb een motie over de rijvaardigheid van de bestuurder van bijvoorbeeld een Stint. Daar hebben we net ook een debat over gehad. Wij vinden het heel belangrijk om dat te regelen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een bijzondere verantwoordelijkheid rust op de bestuurder van een voertuig waarmee personen worden vervoerd, of dat groot, zwaar en snel genoeg is om serieus letsel toe te brengen aan andere verkeersdeelnemers;

constaterende dat er nu geen enkele eis wordt gesteld aan de theoretische of praktische rijvaardigheid van een bestuurder van bijzondere bromfietsen;

verzoekt de regering om een verplichte rijvaardigheidstoets te ontwikkelen voor bestuurders van bijzondere bromfietsen die personen of vracht vervoeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Smeulders en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 656 (29398).

Dank u wel, meneer Smeulders. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD. Nee? Dan ga ik naar de heer Schonis namens D66.

De heer **Schonis** (D66):
Voorzitter, dank. Ik dank de minister voor de beantwoording. Op één punt heb ik toch nog een vervolgvraag. De minister zegt eigenlijk dat zij op dit moment niet verder in gesprek is met de fabrikant van de Stint. Is zij dan als dat toetsingskader er in februari ligt — we hebben net geconstateerd dat het toch wel fijn zou zijn als dat nieuwe toetsingskader ervoor zorgt dat de Stints die nu langs de kant van de weg staan, weer gebruikt kunnen worden — toch bereid om zo snel mogelijk met dat nieuwe toetsingskader onder de arm met deze fabrikant in overleg te gaan, zodat we daar zo snel mogelijk mee verder kunnen? In dat licht ook nog een motie namens mijn partij en een aantal andere.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onduidelijkheid is over de herintroductie van de Stint op de openbare weg;

overwegende dat uit het onderzoek van TNO is gebleken dat de Stint na het doorvoeren van een aantal technische aanpassingen weer veilig in gebruik genomen kan worden;

constaterende dat ondernemers en kinderopvangsector niet langer gebruik kunnen maken van de Stint en geconfronteerd worden met een vervoersvraagstuk;

overwegende dat er een toelatingskader voor bijzondere bromfietsen in ontwikkeling is;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk toekomstperspectief te bieden dat met het ten minste doorvoeren van de door TNO voorgestelde technische aanpassingen en het toelatingskader de Stint veilig de openbare weg op kan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Von Martels en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 657 (29398).

Dan de heer Von Martels namens het CDA.

☐

De heer **Von Martels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Van mijn kant geen moties, maar nog wel een drietal vragen aan de minister. De eerste gaat over de norm die door TNO is toegepast bij het onderzoek in 2018. Dat is niet dezelfde norm als de norm die gebruikt is bij de toelating in 2011. In hoeverre is dat een probleem?

Ten tweede wijs ik de minister erop dat in het instellingsbesluit van de ILT staat, in artikel 2, dat de ILT ook belast is met het geven van signalen over de naleving van wet- en regelgeving die betrekking kunnen hebben op wenselijke wijzigingen van de wetgeving. Die ILT had dit dus wel degelijk kunnen en moeten melden. Graag daarop een reactie.

En dan nog over de helmplicht. Vorige week diende ik een motie in ten aanzien van het invoeren van een helmplicht voor de snorfiets. Nu heeft de minister zelf het woord "helmplicht" in de mond genomen. Ik vraag me af of de minister dan ook hetzelfde antwoord geeft: moet daar weer een heel langdurig onderzoek naar gedaan worden voordat die kan worden ingevoerd? Daar ben ik dan wel benieuwd naar. Want als u consequent bent, zou dat wel moeten. Ik zou dit niet als eis willen stellen in het tijdelijke toelatingskader.

Dan nog even over de voertuigfamilies. Ik heb dat woord inderdaad gebruikt, maar dat was wel een bedenksel van de ANWB destijds, in 2017, dus ere wie ere toekomt.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Von Martels. Tot slot de heer Stoffer namens de SGP.

☐

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Ook ik dank de minister voor de antwoorden. Ik denk dat we een heel waardig en mooi debat hadden met elkaar over de toch nare aanleiding voor dit debat. Ik heb één motie en die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering wetgeving zo aan te passen dat duidelijk een toezichthouder verantwoordelijk is voor het toezicht op bijzondere bromfietsen en dat in ieder geval een meldingsplicht geldt bij substantiële, technische wijzigingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Schonis, Laçin, Remco Dijkstra, Von Martels, Van Aalst en Smeulders.

Zij krijgt nr. 658 (29398).

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan schors ik de vergadering voor vijf minuten. Daarna gaat de minister antwoord geven op de gestelde vragen en de ingediende moties beoordelen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef de minister het woord.

☐

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst ingaan op een aantal vragen en daarna zal ik de moties langslopen.

De heer Laçin heeft gevraagd of we een tijdlijn kunnen aangeven bij het permanente toelatingskader. Dat kan ik op dit moment nog niet precies zeggen omdat ik natuurlijk nog niet weet welke aanbevelingen de OVV in zijn rapport zal gaan geven. Maar als er onderdelen in zitten die om wetgeving vragen, dan weet u ook dat het al gauw anderhalf tot twee jaar duurt om daarmee van het begin tot het einde te komen, ook al doen we het snel met elkaar.

Dan kijk ik ook meteen naar de heer Smeulders. Dat is ook ongeveer de tijd die een wetgevingstraject gemiddeld in het Europese met zich meebrengt. Maar daar moet ik dan

ook nog de kanttekening bij maken dat we natuurlijk in Europa in mei verkiezingen hebben. En het is waarschijnlijk al optimistisch om te denken dat we dan in december een nieuwe Europese Commissie hebben die, zoals u weet, alleen het initiatiefrecht heeft voor die wetgeving. Dus we mogen nog wel een jaar extra stellen boven op de gemiddelde tijd voor zo'n wetgevingstraject. Ik vind dat we toch zouden moeten proberen om het zo veel mogelijk te harmoniseren in Europa en om te streven naar zo veel mogelijk eenduidigheid. Maar dat zal dus nog wel een jaartje langer vergen. Dus ik denk niet dat we eraan zullen ontkomen om toch in Nederland onze eigen stappen daar vast in te zetten. Maar het kan natuurlijk enorm helpen als wij misschien bij wijze van spreken de standaard wel kunnen gaan zetten voor Europa. Dat zou natuurlijk ook een mooi streven kunnen zijn.

U wilt terugkomen op de veilige routes bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat lijkt me prima. Ondertussen zijn zowel de SWOV als de kinderopvangorganisaties ook al in gezamenlijkheid in gesprek: welke verbeteringen kunnen we daar doorvoeren?

De heer Schonis vraagt nog of de fabrikant kan worden meegenomen in de ontwikkelingen van dat tijdelijk kader. Dat zeg ik hem graag toe. Ik denk dat dat ook een normale manier van met elkaar omgaan is. We hebben ook steeds gezegd dat hij zal worden meegenomen in alle nieuwe ontwikkelingen.

In de eerste termijn zijn nog vragen over de norm blijven liggen. Waarom heeft TNO ISO-norm 26262 gebruikt en van wanneer was die norm? TNO heeft natuurlijk echt een productanalyse gemaakt en heeft een specifiek deel van die ISO-norm 26262 gebruikt als basis voor die uitgevoerde veiligheidsanalyse. Het deel van die ISO-norm dat TNO heeft gebruikt, beschrijft de methodiek voor de veiligheidsanalyse. Die is bruikbaar voor alle voertuigen. Die norm definieert de vereisten voor functionele veiligheid van elektrische en elektronische systemen van wegvoertuigen. Deze ISO-norm is gepubliceerd op 11 november 2011, en in december 2018 is een nieuwe versie van de norm gepubliceerd. RDW heeft zich gewoon gebaseerd op het kader zoals dat was vastgesteld. Ik hoop dat ik u daar zo voldoende gedetailleerd een antwoord op heb gegeven.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Daar kwam natuurlijk de vraag ook vandaan. Kan het zijn dat er nu op verschillende manieren getoetst is en dat er daarom nu allerlei verschillen ontstaan over de vraag waarom de RDW bepaalde constateringen niet gedaan heeft en TNO ze nu wel doet? Kan dat te maken hebben met de normering en de toetsing zoals die nu is gebeurd?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, het heeft een heel andere grondslag en het is een heel ander onderzoek geweest. Als er een ander kader was geweest, dan had de RDW destijds ook anders getoetst. De RDW heeft zich aan de op dat moment geldende kaders gehouden en heeft op die wijze ook getoetst. En TNO heeft natuurlijk de specifieke vraag gekregen: is dit product veilig? Aan TNO is bij wijze van spreken gevraagd: keer dit product binnenstebuiten. Maar zo gedetailleerd lagen die eisen destijds niet op tafel voor de RDW.

De **voorzitter**:
Tot slot, meneer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja, voorzitter, tot slot. Ik vind het wel bijzonder, want TNO heeft inderdaad getoetst of het product veilig is. Ik mag toch hopen dat RDW ook getoetst heeft of het product veilig is. TNO constateert dit nu, maar ik mag toch hopen dat de RDW diezelfde toetsen gedaan heeft, want het vraagt nogal wat. Is het ding bestuurbaar? Kan het kantelen? Zijn de passagier, de bestuurder et cetera veilig? Ik mag toch hopen dat de RDW die toets gedaan heeft, vooral bij dit soort innovatieve wetgeving.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan alleen maar herhalen dat de RDW zich heeft gehouden aan het kader zoals het toen was en dat op die manier gedaan heeft.

De heer **Laçin** (SP):
Volgens de informatie die ik heb, is de ISO-norm die TNO heeft gebruikt, eigenlijk bedoeld voor auto's. Kan de minister dat bevestigen of ontkrachten? Want ik zou het een hele rare gang van zaken vinden om een norm voor auto's toe te passen op de Stint in dit geval. Het is duidelijk dat de ISO-norm die gebruikt is in 2011, niet gebruikt is. Dan is de vraag: is het niet gek dat we nu zes keer rood aangeven, dat we de Stint dus van de weg halen op basis van een onderzoek door de RDW dat in 2011 niet heeft plaatsgevonden omdat het er toen nog niet was, en dat de Stint daar helemaal niet aan kon voldoen? We zeggen dus acht jaar later: u voldoet niet aan deze punten, dus u moet van de weg, terwijl de bijzondere bromfiets daar in 2011 helemaal niet om vroeg?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Uw eerste vraag is: was het eigenlijk niet voor een auto? Zoals ik net al aangaf, beschrijft het deel van de ISO-norm die TNO heeft gebruikt, de methodiek van een veiligheidsanalyse. Die is bruikbaar voor alle voertuigen. Dus het is niet specifiek op een auto gericht. Het is een algemene veiligheidsanalysemethodiek, die voor alle voertuigen gebruikt kan worden.

De **voorzitter**:
Ja. De moties.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, dan kom ik bij de moties, allereerst de motie-Laçin/Stoffer op stuk nr. 654.

De heer **Laçin** (SP):
Ik had nog een tweede vraag gesteld.

De **voorzitter**:
Dat is het nadeel van te veel vragen achter elkaar. Wilt u de vraag herhalen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Wilt u die nog even herhalen?

De **voorzitter**:
Ja, dat dacht ik ook.

De heer **Laçin** (SP):
Vindt de minister het ook niet gek dat we de Stint met zes keer rood in deze vorm definitief van de weg halen, terwijl hij in 2011 wel voldeed aan de destijds geldende bijzondere-bromfietsnormen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Maar dat komt, zoals we ook met elkaar hebben vastgesteld, doordat er in 2011 helemaal niet zo specifiek op al die veiligheidsaspecten is ingezoomd. Er is toen niet voor niks geen toezicht ingesteld. Op het moment dat er zo'n verschrikkelijk ongeluk plaatsvindt, dan ga je en détail kijken omdat iedereen wil voorkomen dat dit ooit nog een keer kan gebeuren. Dan kijk je er toch anders naar.

De **voorzitter**:
De heer Von Martels had drie vragen gesteld, volgens mij.

De heer **Von Martels** (CDA):
Ja voorzitter, inderdaad. Ik had een aantal vragen gesteld, een drietal vragen, waar ik nog geen antwoord op heb gekregen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat klopt.

De **voorzitter**:
Daar komt u op terug?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, maar ik kan het ook eerst doen, voorzitter. Even kijken. Op de vraag over de norm heb ik net antwoord gegeven.

De ILT-signalen. Dat is omdat er voor ILT geen enkele rol was voorzien en er overigens ook geen signalen zijn binnengekomen bij ILT dat er iets met deze categorie aan de hand zou kunnen zijn. ILT had simpelweg geen rol. Ik ben het zeer met de motie van de heer Laçin eens dat we ze wel een rol moeten geven, dat er wel toezicht moet komen — daar kom ik zo nog op — maar het was er gewoon niet.

De heer Von Martels heeft over de helmplicht ook de vraag gesteld: minister, gaat dat nou ook een langdurig onderzoek worden? Ik heb nooit gezegd, ook niet in de andere discussie over de helmplicht, dat het een langdurig onderzoek gaat worden. Ik heb aangegeven dat je, bij iedere nieuwe wetgeving die je introduceert, uiteraard altijd ook een goede impactassessment moet doen en altijd moet kijken welk effect het heeft. Of het nou om dit geval zou gaan of om de snorfiets, in beide gevallen moet je natuurlijk kijken wat de helmplicht doet. Heeft het verdringingseffecten voor de verkeersveiligheid et cetera? Maar dat hoeft niet per se heel erg langdurig te zijn, geef ik de heer Von Martels maar mee.

De heer **Von Martels** (CDA):
Dat laatste stemt mij gerust. Maar mijn vraag ging toch ook over de ILT. Daarbij verschillen de minister en ik toch wel van mening over de rol die de ILT wel had kunnen pakken op basis van het zojuist door mij voorgelezen artikel 2. Er was wel degelijk een rol weggelegd voor de ILT. Maar ik denk niet dat we daar vanavond uit zullen komen. Dat is echt een verschil van inzicht en van mening. Maar misschien kan ik nog een toelichting van de minister krijgen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De ILT komt met signaleringsberichten wanneer zij in de dagelijkse praktijk op die velden waar zij toezicht houdt en waar zij een rol heeft, bijzondere dingen tegenkomt. Die signaleringsberichten melden wij altijd aan de Kamer. Maar op een veld waar je helemaal geen enkele rol hebt en waar bovendien ook geen ongevallen of bijzondere situaties zijn gemeld, behalve Arbo-gevallen, die zijn gemeld bij de Inspectie SZW, zie ik niet waar de ILT die rol had moeten pakken.

De **voorzitter**:
De heer Van Aalst, kort graag.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja, heel kort. Ik wil toch nog even terugkomen op het verhaal van de kaders en de ISO-normering. Ik heb hier het onderzoek voor me van de SWOV en hoe daarmee in 2011 is omgegaan. Daarin komen exact dezelfde vragen en toetsingen voorbij, zoals nu door TNO is gedaan. Hoe kan het dat TNO en RDW in 2011 aangaven dat het in principe veilig is, op die twee kanttekeningen na, en dat TNO nu met een vernietigend rapport komt met exact dezelfde punten? Of we het nou hebben over de helmplicht, de plaats op de weg, de maximumsnelheid, alles staat in het SWOV-rapport en in het TNO-rapport. Hoe kan daar nou een wereld van verschil in zitten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik val enorm in herhaling als ik zeg dat er in die tijd heel anders tegen aan werd gekeken. Hoe we dat voortaan precies in het kader van het toelatingskader anders moeten gaan doen en welke lessen we nou uit het verleden moeten trekken, daarvoor heb ik het onafhankelijke onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid nodig. Zij zullen zich zoals altijd vooral richten op de lessen die hieruit kunnen worden getrokken. Maar ze zullen het absoluut niet nalaten — dat weet u van de OVV — dingen die niet goed zijn gegaan te melden. Daarom vind ik het zo belangrijk dat juist de OVV dit onderzoek doet.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik hoop inderdaad dat de OVV ons duidelijkheid gaat bieden, want de minister gaat ons die vanavond niet geven. Ik constateer gewoon dat de SWOV en de RDW in 2011 aan dezelfde dingen getoetst hebben als TNO nu heeft gedaan en dat ze daarbij tot totaal verschillende inzichten komen, wat ik bijzonder blijf vinden. Dat heeft niets met kaders te maken. Een van de twee heeft zijn werk gewoon niet goed gedaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Aan die conclusie ben ik niet toe. Ik heb aangegeven dat we wel zien dat er ruimte was voor interpretatieverschillen. Dat is een van de dingen die we uitdrukkelijk willen voorkomen in het nieuwe toelatingskader.

De **voorzitter**:
De moties.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan de moties, ja. Ik begin met de motie op stuk nr. 654 van de heer Laçin, waarop ik eigenlijk al impliciet ben ingegaan. De motie verzoekt de regering om zo snel mogelijk nadat de nieuwe wettelijke toelatingskaders zijn opgesteld te komen met een voorstel voor de wettelijke verankering van toezicht en handhaving op deze categorie. Daar kan ik volmondig oordeel Kamer op geven. Ik denk dat dit een belangrijke motie is.

In de motie op stuk nr. 655 wordt de regering verzocht om in de tussentijd met alle relevante partijen te kijken hoe toezicht en handhaving tot het moment van die wettelijke verankering geborgd kunnen worden. Ook daar hebben we mogelijkheden om dit op een goede manier in te vullen. Dus die motie kan ik oordeel Kamer geven.

Dan de motie op stuk nr. 656 van de heer Smeulders. Die verzoekt de regering om een verplichte rijvaardigheidstraining te ontwikkelen. Ik zou hem eigenlijk willen vragen die motie aan te houden tot ik in februari met dat kader kom. Want dan kan ik daar de hele afweging in maken: gaan we naar een rijbewijs of naar een rijvaardigheidstraining, en hoe doen we dat dan? Ik denk dat het goed is om dat met de kinderopvangsector en de SWOV breed te bespreken. Ik zou u dus willen vragen de motie nog even aan te houden. Dan kunt u bij het kader dat we naar de Kamer sturen, kijken of u dat voldoende terugziet.

De **voorzitter**:
Ja. De heer Smeulders.

De heer **Smeulders** (GroenLinks):
Wij zijn daartoe bereid. Ik hoop dat de minister dit signaal meeneemt.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Smeulders stel ik voor zijn motie (29398, nr. 656) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 657 van de hand van de heer Schonis. Hij verzoekt de regering "om zo snel mogelijk toekomstperspectief te bieden dat met het tenminste doorvoeren van de door TNO gevraagde technische aanpassingen en het toelatingskader de Stint veilig de openbare weg op kan". Ik denk dat dat een breed gevoel in uw Kamer is. Ook daar wil ik graag oordeel Kamer op geven.

Datzelfde geldt voor de laatste motie, op stuk nr. 658, van de heer Stoffer, die verzoekt om wetgeving zo aan te passen dat duidelijk een toezichthouder verantwoordelijk is voor het toezicht en dat er in ieder geval een meldplicht komt bij substantiële technische wijzigingen. Ik begrijp heel goed dat uw Kamer dit breed wil onderstrepen. Om die reden geef ik ook deze motie oordeel Kamer.

Dat waren ze, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen. Ik dank de minister, de Kamerleden, de medewerkers en de mensen op de publieke tribune.