

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 702

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 april 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 februari 2019 inzake toelating Stint tot de openbare weg definitief ingetrokken (Kamerstuk 29 398, nr. 660);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 februari 2019 inzake herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 674);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over toelating Stint tot de openbare weg definitief ingetrokken en Herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 676);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 april 2019 inzake beleidsregel toelating bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 680).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Kröger, Von Martels en Schonis,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Welkom bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet u van harte welkom, collega-Kamerleden, evenals natuurlijk de Minister en haar ondersteuning, de mensen op de publieke tribune – ik zie een aantal bekende gezichten – en de mensen die meekijken. Van harte welkom bij het algemeen overleg over de Stint. Op de agenda staan een aantal punten waaronder de toelatingsherziening, antwoorden op vragen die zijn gesteld en de beleidsregel. Dat is het ongeveer wel, maar het was wel een hoop leesvoer.

We hebben afgesproken: vier minuten spreektijd met twee interrupties. Ik heb begrepen dat de heer Von Martels iets eerder weg moet, dus die kan na zijn bijdrage dan gaan. De heer Laçin van de Socialistische Partij is verhinderd vanwege andere activiteiten in dit huis. Dat geldt voor meerdere mensen, denk ik. Er is veel te doen.

Ik geef het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het belangrijkste woord in de discussie of de Stint weer de weg op kan en mag, is «veiligheid», evenals de garantie dat de overheid en de politiek er alles aan doen om te zorgen dat een vreselijk ongeluk met de Stint niet meer kan voorkomen. De PVV is daarom verbijsterd over de huidige gang van zaken, want met het tijdelijke toelatingskader dat nu op tafel ligt, rijdt de Stint binnenkort gewoon weer op de weg. Is dat verantwoord? Is het verantwoord de Stint weer toe te laten als we de oorzaak van het ongeluk in Oss nog niet in kaart hebben gebracht? We wachten nog steeds op de resultaten van de onderzoeken die het Openbaar Ministerie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid momenteel uitvoeren. Hoe zeker kunnen we zijn dat we met de nu geopperde maatregelen de veiligheid zullen verbeteren, zolang die resultaten nog niet bekend zijn? Dat vraagt de PVV aan de Minister. Voorzitter. De PVV heeft namelijk vraagtekens bij het effect van deze maatregelen. Zo komen er gordels in de Stint, maar hoe wordt voorkomen dat die een gevaar opleveren wanneer de Stint te water raakt? De aanpassing van acht in plaats van tien kinderen in een Stint heeft weinig invloed als de bestuurder niet wordt getraind in het omgaan met de Stint. Er komt namelijk geen vereiste rijvaardigheidstraining voor de Stint. Het hebben van een rijbewijs B is straks voldoende. In principe kan iemand met nul ervaring dus gewoon met een Stint de weg op. En dat terwijl het goed kennen van het voertuig waarmee je kinderen vervoert, juist een van de belangrijkste veiligheidsmaatregelen is. Is de Minister het met de PVV eens dat dit een ernstige tekortkoming is in het tussentijdse toelatingskader?

Voorzitter. Hoe kan het dat de Minister haar eigen plan trekt en tegen het advies van TNO ingaat? TNO stelt namelijk dat het voor de verkeersveiligheid van belang is dat een bestuurder voorop het voertuig zit in plaats van achterop. Dit wordt echter niet geëist in het tussentijdse toelatingskader. De PVV wil van de Minister weten waarom zij dit advies zo lichtzinnig terzijde schuift. Ook het advies van de Stichting Wetenschap-

pelijk Onderzoek Verkeersveiligheid om alle toelatingen in eerste instantie tijdelijk te laten zijn, schuift de Minister opzij. En de reden? Het zou tot veel onzekerheid kunnen leiden. Maar moet de veiligheid niet leidend zijn in dezen?

Daarbij stelde de PVV eerder de vraag of de RDW wel de capaciteit in huis heeft om te kunnen controleren op de conformiteit van de productie van de Stint. De Minister antwoordde hierop dat de RDW hiervoor een uitvoeringstoets verrichtte. Zijn hier al resultaten van? Dat vraagt de PVV via u, voorzitter, aan de Minister.

Voorzitter. Als we de snorfiets verbannen naar de rijbaan en de bestuurder verplichten een helm te dragen, moet dat dan eigenlijk ook niet voor de Stint gaan gelden? Gelijke monniken, gelijke kappen, zou je zeggen. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Voorzitter. De PVV krijgt met dit tussentijdse toelatingskader het ongemakkelijke gevoel dat de Minister snelheid boven veiligheid stelt. We snappen dat het vervelend is voor de fabrikant en de kinderdagverblijven dat de Stint van de weg is gehaald, maar dat mag absoluut geen reden zijn om overhaaste beslissingen te nemen. De PVV wil dat we langer de tijd nemen om de Stint te beoordelen en te kijken of die weer toegelaten kan worden op de weg.

Concluderend: de onderzoeken van het Openbaar Ministerie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn nog niet afgerond, maar toch weet de Minister al wat er nodig is om de Stint weer toe te laten tot de openbare weg. TNO en de SWOV geven aanbevelingen voor een veilige Stint, maar de Minister schuift die gewoon aan de kant. De PVV is verbijsterd over deze gang van zaken. De Minister jaagt de Stint nu met enorme vaart weer de weg op. Dit is absoluut onverantwoordelijk. De PVV roept de Minister dan ook op om een streep door dit tussentijdse toelatingskader te halen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

De PVV is heel duidelijk: die ziet de Stint voorlopig niet terugkeren op de weg. Is er een moment waarop de PVV vindt dat een terugkeer van de Stint wel weer mogelijk zal zijn? Of ziet u dat helemaal niet gebeuren?

De heer Van Aalst (PVV):

We hebben altijd ons licht laten schijnen over hoe we denken over de Stint in de hoedanigheid zoals die ooit toegelaten is. Daar zagen we geen heil in als het gaat om het vervoeren van kleine kinderen. Als ik alleen maar kijk naar het woord «stint», denk ik dat dit dusdanig vervuild is dat de Stint inderdaad niet terug zal keren. Ik sluit niet uit dat er ooit een variant op de Stint komt die mogelijk geschikt is voor vervoer. Maar of die ook geschikt is voor vervoer van kinderen, moet wat ons betreft nog gaan blijken, vooral omdat het onderzoek nog niet afgerond is en vooral omdat nog niet bekend is wat de oorzaak is geweest van het vreselijke ongeval in Oss.

De heer Von Martels (CDA):

Ik merk dat de PVV dus wel mogelijkheden ziet dat de Stint ooit terugkeert. Kan de heer Van Aalst dan aangeven aan welke voorwaarden de Stint moet voldoen, voordat die terugkeer mogelijk is?

De heer Van Aalst (PVV):

Dat is nu precies het punt van mijn betoog. We hebben nog geen rapport gezien van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die moet gaan komen met wat er nu exact is misgegaan in Oss. We hebben verder ook in vorige debatten heel veel dingen gezien van het RDW en de SWOV, die allerlei

punten aangehaald hebben die niet voldoende geborgd waren. Dingen die in het verleden goedgekeurd zijn en tegenwoordig afgekeurd worden. Dus ja, wij vinden dat nog heel erg tegen het licht moet worden gehouden of de Stint überhaupt nog een keer geschikt wordt voor de rijbaan. Dus wij zijn op dit moment heel sceptisch, maar wij vinden niet dat de PVV als eerste moet gaan roepen hoe een voertuig technisch in elkaar moet zitten. Dus we laten het op ons afkomen en gaan dan kijken of die wel of niet geschikt is.

De voorzitter:

Dat was het dan. Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Von Martels die spreekt namens het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. In 2012 mocht de Stint als bijzondere bromfiets voor het eerst gaan rijden, weliswaar onder voorwaarden. Het uitgangspunt was vooral ook om innovatieve vervoersmiddelen een kans te kunnen bieden. Het dramatische ongeval met de Stint in Oss op 20 september 2018 maakte eens te meer duidelijk dat veiligheid altijd voorop moet staan. Het CDA begrijpt de gedachte voor een tussentijdse herijking van het toelatingskader om zo met een perspectief voor onder andere de kinderopvangorganisaties te komen. Hierbij is het voor het CDA van cruciaal belang dat in de fase van de tussentijdse herijking van het toelatingskader tot het moment van de definitieve herijking geen onnodige risico's worden genomen. Kan de Minister dit bevestigen? Het CDA wil ook graag meer helderheid. Welk risico wordt gelopen doordat de uitkomsten van het ongevalsonderzoek en het OVV-onderzoek nog niet bekend zijn? Kan de Minister aangeven of er voldoende kennis is om te kunnen vaststellen of het tussentijdse toelatingskader nog veilig genoeg is? Verder hoort het CDA graag hoeveel vrijheid de aanvrager heeft om de constructiesnelheid te bepalen en hoe de RDW zal toetsen of een voertuig niet abrupt kan versnellen of remmen?

Dan over het maximeren van het aantal inzittenden op acht personen of tien personen. Bij de kinderopvangbranche bestaan vragen of het maximeren van het aantal inzittenden tot acht personen verstandig is. Dat zou namelijk betekenen dat een maximaal gebruik van de BK-ratio van één beroepskracht van de buitenschoolse opvang die maximaal tien kinderen onder zich mag hebben, met de Stint niet langer mogelijk is. Het CDA is er voorstander van dat in het definitieve toelatingskader rijbewijs B nodig is en hiervoor geldt dat je maximaal acht personen mag vervoeren. Het CDA hoort de Minister echter ook zeggen dat het verschil in effect op de verkeersveiligheid bij acht of tien inzittenden in de Stint niet is bepaald. Is de Minister bereid om in het onderzoek naar de vraag of het maximeren op acht personen zal leiden tot een verschuiving naar alternatieve, minder veilige vervoersmiddelen, ook te onderzoeken of het aantal van acht of tien inzittenden van invloed is op de verkeersveiligheid?

Voorzitter. Tot slot de elektrische bakfietsachtige voertuigen. Het CDA wil voorkomen dat kinderdagverblijven uit kosten- en tijdsoverwegingen massaal overstappen naar een voertuig waarvan de veiligheid onduidelijk is. Het CDA ontvangt signalen dat het die kant opgaat. De Minister geeft aan dat nog niet objectief en met zekerheid kan worden gesteld dat een elektrische bakfiets onveiliger of veiliger is dan bijvoorbeeld een Stint of een personenbusje. We willen echter geen onnodige risico's lopen en zijn daarom voorstander van een gelijk speelveld.

Wat ik in ieder geval nog wil zeggen: we zijn dus voor een veilige, duurzame Stint, maar we hebben vraagtekens over het aantal personen dat in die Stint kan. Daarom willen we ons voorlopig nog niet over uitspreken of wat dan de goede weg is. We zijn erg benieuwd naar het antwoord van de Minister. Wij zijn dus voor een veiliger duurzame Stint. Su«stint»ability staat bij ons op de voorgrond. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Blijft u even staan? Er is een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb inderdaad een vraag voor mijn collega van het CDA. Ik hoor u spreken over een «gelijk speelveld». Nu is het CDA een van de partijen geweest die de snorfiets verbannen heeft naar de rijbaan. Als we het dan hebben over een gelijk speelveld: gaat het CDA eisen dat ook de Stint zo meteen inclusief helmplicht richting de rijbaan gaat, omdat er zo weinig plek is op het fietspad?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik zie niet dat het CDA de partij is geweest die de snorfiets heeft verbannen naar de rijweg. Wel hebben we altijd gezegd: laten we eens kijken hoe dat gaat uitpakken. Amsterdam heeft de kans gekregen om te kijken of het inderdaad voordelen gaat bieden. Dus die mogelijkheden willen we graag gaan evalueren. We willen kijken of dat goed uitpakt, maar we zijn er op zich niet direct een voorstander van. Het idee was om het lokale bestuur nu de mogelijkheid te geven om te kijken of daaraan inderdaad voordelen zitten. Dat moet worden bekeken en dan moet worden geëvalueerd of het ook voor de rest van Nederland kan. We hebben wel gezegd dat er een helmplicht voor de snorfietsers moest komen. Daar waren we wel voorstander van, maar dat wil niet zeggen dat we meteen hebben gezegd dat ie naar de rijweg moest.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het CDA heeft het natuurlijk wel degelijk mogelijk gemaakt dat gemeenten dat kunnen doen. Amsterdam is er momenteel mee aan het experimenteren. Maar begrijp ik het goed dat het CDA het in ieder geval mogelijk wil maken om, gezien de snelheid en het «bijzondere bromfiets zijn» van de Stint, in ieder geval te toetsen of een Stint met acht kleine kinderen geschikt is voor de rijbaan tussen het autoverkeer met alle mogelijke gevolgen van dien?

De heer **Von Martels** (CDA):

De Stint is geen nieuw fenomeen. De Stint is al jaren op de weg. Op zich zijn er weinig ongelukken mee gebeurd, tot het grote ongeluk in Oss dan. Maar we moeten niet altijd in de risicoregelreflex schieten om te denken dat niets meer kan. De Stint heeft tot nu toe goed gefunctioneerd. Zeker als de Stint in de toekomst aan de technische eisen voldoet waaraan die moet gaan voldoen, denken we in die zin dat nog steeds de mogelijkheid bestaat dat de Stint in het verkeer kan deelnemen. Dan hebben de gemeenten altijd nog de bevoegdheid om te kijken of er veilige routes kunnen worden uitgestippeld, en het zodoende mogelijk te maken om de Stint in ieder geval op de weg te krijgen en houden.

De **voorzitter**:

Dan gaan we over naar de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. D66 is blij dat de Minister in overleg met het bedrijf en de gebruikers een werkzaam beleidskader voor de Stint heeft gemaakt. Veiligheid staat natuurlijk voorop. Door het doorvoeren van een aantal beperkte maatregelen en technische maatregelen kan ervoor worden gezorgd dat de Stint bij aanvang van het nieuwe schooljaar op 1 september aanstaande weer veilig de weg op kan.

Ik ben wel benieuwd naar het tijdspad van «hoe nu verder?» De Stint heeft laten zien dat we tijdig na moeten denken over nieuwe regulering en nieuwe regels voor nieuwe technische ontwikkelingen. De vraag aan de Minister is dan ook of ze naast dit tijdelijke beleidskader voor de Stint ook

aan een meer integraal beleidskader voor nieuwe elektrische transportmiddelen werkt.

Dan de passagiers in de Stint. Ja, ik zit even te denken, want mijnheer Von Martels heeft net al geprobeerd het uit te leggen. Ik zal proberen het wat beeldender te doen. Op dit moment kunnen tien kindjes in de Stint. Stel: je hebt een crèche groep van tien kinderen en je gaat van de bso naar de speeltuin. Dan heb je daarvoor op dit moment één iemand nodig. Die laadt die tien kindjes in die bak, rijdt naar de speeltuin, laadt die tien kindjes weer uit en iedereen is weer blij en tevreden. De Minister zegt dat ze het aantal wil terugbrengen naar acht en dat ze daarbij een beetje aansluit bij hoe dat bij het rijbewijs is geregeld.

Op zichzelf kan ik me daar als jurist wel iets bij voorstellen, maar er zit natuurlijk wel een praktisch punt aan. Want dan gebeurt dus het volgende. Ik ben begeleider bij een bso. Ik laad acht kindjes in de Stint. Twee kindjes moeten achterblijven, want ik had een groep van tien. Dan moet er dus wel iemand bij die twee kindjes blijven, want anders kruipen die zonder supervisie bij het kinderdagverblijf rond. Dan rijdt ik met de Stint naar de speeltuin. Daar laad ik acht kindjes uit. Dan wil ik dus weer terugrijden om die twee andere kindjes op te halen, maar dan zal er in de speeltuin toch ook iemand even moeten opletten dat ze niet gelijk allerlei kattenkwaad uithalen, zoals in die ene reclame gebeurt. Dus daar moet dan ook weer iemand zijn. Dan rijdt ik terug naar het kinderdagverblijf, haal die twee laatste kindjes op en rijdt dan vervolgens terug naar de speeltuin om de groep compleet te maken. Per saldo heb je dan wel drie keer zoveel personeel nodig als op dit moment.

Ik heb toch nog een vraag aan de Minister. Kijk, dit is gewoon de consequentie van het verlagen van het aantal van tien naar acht, terwijl er op dit moment geen enkel sluitend bewijs is dat het hebben van tien kinderen in de Stint een probleem was ten opzichte van de veiligheid. Een aantal sprekers hiervoor hebben dat ook al gezegd. Die onderzoeken lopen nog. Kunt u daar toch nog eens over nadenken? Kunt u in overleg gaan met de branche om te kijken of daar nog wat ruimte in zit? Want er kunnen gewoon tien kinderen in en dat is het meest efficiënt. De heer Von Martels noemde daar net een heel mooi quotum voor, een soort efficiëntiequotum. Ik kan me voorstellen dat we het ook aan die kant werkbaar willen houden voor de samenleving. Dat is eigenlijk de enige vraag die ik nog heb, zodat we op die manier tot een werkbaar en makkelijk toepasbaar beleidskader kunnen komen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn collega had inderdaad een heel betoog over het vervoeren van acht of tien kinderen. Een vraagje aan mijn collega van D66. Als je tien kinderen vervoert met een personenbusje, verwachten wij van die chauffeur dat hij een C-diploma heeft en een chauffeurspas. Vindt u het dan niet heel erg gek dat we iemand met een Stint – als het aan u ligt – met tien kinderen, alleen rijbewijs B en nul ervaring de weg opsturen? Vindt u dat acceptabel ten opzichte van een busje met tien mensen, rijbewijs C en een chauffeursdiploma?

De heer Schonis (D66):

Laat ik vooropstellen dat dit tot voor kort de dagelijkse praktijk was en dat we het hier hebben over een voertuig dat maximaal 17 km/u kan en niet, zoals een bus, gewoon de openbare weg of de snelweg op kan. Ik heb begrepen dat er op dit moment gesproken wordt over een soort rijbewijs of certificaat om te kijken of er wat meer eisen gesteld kunnen worden aan de bestuurder van de Stint, maar ik hoor graag van de Minister of dat ook

zo is. Langs die kant lossen we dat goed op, denk ik. Daarmee heb je een werkbaar systeem om op een duurzame en veilige manier kinderen te vervoeren naar de bso.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is natuurlijk bijzonder dat D66 zegt dat ze voorlopig de rijbaan niet opgaan. Volgens mij maken uw collega's en de republiek Amsterdam het mogelijk om die jongens zo meteen met 25 km/u en, als het aan u ligt, tien kinderen het autoverkeer in te jagen. Dat heeft u zojuist zelf mogelijk gemaakt. Is het niet verstandiger, ook gezien alle resultaten die nog moeten komen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, om nu gewoon eerst te wachten en te kiezen voor veiligheid in plaats van snelheid?

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Van Aalst, ik heb al vaker gemerkt dat u nogal snel conclusies trekt. Ik duw niemand de weg op. Wat er op dit moment in Amsterdam gebeurt, is dat snorfietsers – maar dat is een heel andere categorie dan de Stint – met een helmplicht het doorgaand verkeer in mogen. Dat is voor de Stint domweg niet aan de orde. Die categorie hebben we «bijzondere snorfiets» genoemd, maar is niet hetzelfde als een snorfiets. En die helmplicht geldt daar op dit moment ook niet voor. Dus nee, wat ons betreft gaat de Stint zeker niet de weg op. Dat lijkt me niet echt veilig.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger heeft een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de rijvaardigheidstoets. Toen ik de stukken las, vroeg ik me af welke les we op een gruwelijke manier van de Stint hebben moeten leren. Moeten we niet de toepassing van het voertuig centraal stellen? De Stint is ooit toegelaten zonder dat het erom ging dat er kleine kinderen in worden vervoerd. Als je die logica doortrekt en zegt dat de toepassing centraal staat, namelijk het vervoer van kleine kinderen, moet je dan ook een rijvaardigheidstoets voor specifiek de Stint verplicht stellen?

De heer **Schonis** (D66):

Ja, daar kan ik me heel wat bij voorstellen. Sterker nog, het is ook een van de vragen die ik aan de Minister heb gesteld. Ik heb begrepen dat ze in overleg is met de branche om te kijken naar een soort rijcertificaat of rijvaardigheidstoets. Want ik kan me inderdaad voorstellen dat het specifieke eisen aan jezelf als bestuurder stelt, omdat het hier om een groep kinderen gaat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor dit antwoord. Ik hoorde het wel in de vraag die de heer Schonis aan de Minister stelt, maar meer als iets wat er optioneel bij geregeld kan worden. Zou het niet echt een voorwaarde of een onderdeel van dit tijdelijk kader moeten zijn?

De heer **Schonis** (D66):

Ook die vraag zal de Minister beter kunnen beantwoorden dan ikzelf. Maar zoals ik het gelezen heb, voeren wij dit nu met een relatief makkelijke tussentijdse beleidsregel door. Voor de kijker thuis merk ik op dat het geen wetgevingsproces is. Als je een rijbewijsplicht wilt, dan moet je die volgens de huidige wet op een wettelijke manier doorvoeren en dan zijn we minstens een jaar verder. Dus ik denk dat de Minister wat dat betreft gekozen heeft voor de snelste route, maar dat zal ze zo zelf waarschijnlijk wel aangeven.

De **voorzitter**:

Dan komen we bij mijzelf. Ik spreek namens de VVD en ik vraag de heer Van Aalst om mijn voorzitterschap over te nemen.

Voorzitter: Van Aalst

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD-fractie. Ook voor u geldt een spreektijd van twee minuten. Of was het vier minuten?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Onbepikt. Het was vier minuten, geloof ik.

Hopelijk is dit trouwens wel het laatste debat dat we met elkaar hebben over de Stint. Laat ik teruggaan naar de aanleiding: die donderdagochtend 20 september 2018 toen in Oss dat dramatische en fatale ongeluk gebeurde. De exacte oorzaak weten we niet, maar de gevolgen zijn wel bekend. Inmiddels praten we dus over een nieuw toelatingskader waardoor de Stint wellicht kan terugkeren op de weg. Maar laten we hem alsjeblieft niet meer zo noemen. Ik stel voor om hem te vernoemen naar een soort beschermheilige. Daar hebben de passagiers recht op. Volgens mij is er een voor reizigers en die heet Christoffel. Het is zomaar een suggestie om te kunnen terugkeren naar een veilig apparaat op de weg. Het is volgens mij ook belangrijk dat we de verbazing die we toen hadden niet vergeten. Natuurlijk hadden we de schok van het ongeluk, maar er was ook de verbazing, vooral over de wijze waarop de regelgeving van destijds in elkaar zat. In mijn optiek kun je het best de Europese richtlijnen volgen, maar dat duurt te lang en ze komen ook onvoldoende tegemoet aan de wensen van Nederland. En hoewel voertuigen steeds veiliger worden, betekent meer soorten voertuigen op de weg niet automatisch dat het veiliger wordt. Maatwerk is dus onvermijdelijk. Is een voertuig van misschien wel 1 of 1,5 meter breed nou normaal voor een fietspad? Hoe willen we daar met elkaar mee omgaan? Net als iedereen volgens mij, wil ik dat jonge kinderen veilig vervoerd kunnen worden, zeker als ze in handen zijn van de buitenschoolse opvang, en dat kinderdagverblijven snel en veilig door de stad kunnen. Ze hadden een mooi alternatief gevonden voor de auto's of busjes. Bij de terugkeer van een voertuig staat de verkeersveiligheid natuurlijk voorop.

Voorlopig kunnen ze per 1 mei, na het omkatten van het apparaat, weer vooruit. Wat mij betreft gebeurt dat met een andere naam en dus ook een nieuw product, met eisen die de veiligheid verbeteren, waaronder het overnemen van alle punten die TNO ons aangaf, en met een nieuw tijdelijk toelatingskader. In dit nieuwe toelatingskader zijn die veiligheidseisen echt opgeschaald en de VVD juicht dat ook toe. Desalniettemin moeten we er wel voor waken dat we te veel regels krijgen en dat we daarin doorslaan. Innovatie moet namelijk wel de ruimte krijgen en het toelatingskader moet toekomstige ondernemers met een nieuw innovatief duurzaam vervoer, dat je op meerdere toepassingen gaat zien, niet tegenhouden. De VVD pleit voor een juiste balans tussen enerzijds natuurlijk verkeersveiligheid en anderzijds innovatie. De Minister moet daarvoor waken. We willen innovatie dus niet afremmen.

Een rijvaardigheidsopleiding zoals die nu door de fabrikant en de sector aangeboden gaat worden, zien wij wel zitten. Dat geldt ook voor een theoriebasis. Welk aanbod heeft de sector aan uw ministerie gedaan en zit daar wat in? Ik heb begrepen dat u gisteren nog contact had met de sector en de branche. Wat zijn daar de resultaten van en wat is de laatste status? Kunt u ons daarover informeren?

De eis van een rijbewijs B vinden we op zich goed. Een minimumleeftijd voor bestuurders steunt de VVD ook. Maar enkel een rijbewijs B zonder een dagje ervaring met die Stint op een afgesloten parkeerplaats is

volgens mij minder effectief. Een eis voor een rijbewijs moet geen schijnveiligheid opleveren.

Wat betekent het terugschroeven van het aantal te vervoeren kinderen van tien naar acht? Het sluit beter aan bij de praktijk van auto's – daar is het een beetje op geënt – maar het leidt er ook toe dat er meer ritten worden gemaakt. En dat terwijl een alternatief als de elektrische bakfiets rap marktaandeel veroverd zonder dat daaraan beperkingen worden gesteld qua aantal of snelheid. Hoe voorkomen we dat we een verschuiving krijgen?

Over de breedte van de voertuigen had ik het net al. We gaan toch niet wachten op een incident waarbij een elektrische bakfiets met misschien wel tien of twaalf kinderen de sloot inrijdt?

Wat betreft de gordels, de staande in plaats van zittende positie van de bestuurder, de helmplicht en de rijrichting van de passagiers zijn reeds gunstige stappen gezet om te voorkomen dat de herintroductie van het apparaat ingewikkelder wordt. Maar wat als daar nou wel aanleiding voor is? Is het mogelijk dat als later dit jaar de resultaten bekend worden, die eventuele aanbevelingen van de OVV toch een plek krijgen?

Ik kom tot een afronding. Ik heb nog een paar vragen over het toezicht. Heeft de ILT voldoende capaciteit? Welke voorwaarden gaan gelden voor het toezicht en de controles? Hoe worden de huidige en nieuwe gebruikers geïnformeerd en door wie? Wie informeert ook de ouders? En wanneer zien we die nieuwe versie weer terug op de weg?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, heer Dijkstra. Er is nog een interruptie van collega Von Martels van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Von Martels (CDA):

Ik merk dat de VVD nog een beetje zoekende is naar acht of tien personen. Wat is het nu precies? Naar welk antwoord bent u nog op zoek?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben niet op zoek naar een antwoord. Ik kan me goed vinden in de lijn die de Minister heeft uitgezet. Het is vervelend voor de kinderdagverblijven. De discussie ging net ook een beetje over het aantal van tien of acht en het feit dat je meer ritten moet maken. Maar ik hecht eraan dat wij hier met elkaar bepaalde normen stellen. Als we dat destijds op het juiste moment gedaan hadden, hadden we dit allemaal niet gehad en denk ik dat acht toen ook het maximum was geweest. Ik vind dat aantal goed te verdedigen, omdat het analoog is aan hetgeen ook geldt voor een autorijbewijs.

De voorzitter:

Dank aan de heer Dijkstra. Ik geef hem het voorzitterschap weer terug.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Mevrouw Kröger van GroenLinks, gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. We wachten nog op de resultaten van het onderzoek naar het ongeluk in Oss. We moeten dus nu al besluiten nemen over de Stint zonder te weten of de achteraf geconstateerde gebreken in relatie staan tot het ongeluk. Daarom is er nu dit tussentijdse toelatingskader. Uit de rapporten, onderzoeken en de door journalisten gewobde stukken blijkt toch wel dat de betrokken diensten en ambtenaren toentertijd vooral bezig waren om te kijken of men de Stint en andere

voertuigen binnen de regels een goedkeuringsstempel kon geven. De grotere vraag of het voertuig veilig is in het gebruik waarvoor het bedoeld is, is amper gesteld. En van toezicht achteraf was überhaupt geen sprake. Die taakopvatting van diensten kunnen we ons echt niet veroorloven als het op veiligheid aankomt. Dat moet nu dus echt anders. De centrale vraag voor mij is of het toelatingskader genoeg rekening houdt met het gebruik waarvoor de Stint bedoeld is.

De Minister heeft een aantal organisatorische veranderingen aangebracht en de verantwoordelijkheden opnieuw verdeeld tussen de RDW, politie, handhaving en ILT. Ik blijf een zorg hebben die eigenlijk keer op keer na het debat opkomt, namelijk over de taken van de ILT. We hebben bijna elke maand, soms wel elke week, een situatie aan de hand waarbij de ILT mede door gebrek aan mankracht en prioriteiten niet de controles kan doen die nodig zijn, van een Brzo-bedrijf en het sjoeren van containers tot illegaal verwijderde roetfilters of de geluidsregels rond Schiphol. Daar hebben we het vandaag allemaal niet over, maar ik wil de Minister wel meegeven dat als we de ILT elke keer een klus erbij geven dat ook iets betekent voor geld en mankracht bij de ILT. Anders gaan we gaten met gaten vullen. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Dan kom ik op de nieuwe regels. Een punt dat mij opviel, was dat de Minister er niet voor kiest om het SWOV-advies over een tijdelijke toelating met daarna een evaluatie over te nemen. En als achteraf blijkt dat er aanpassingen nodig zijn, gelden die voor nieuwe exemplaren, maar de reeds verkochte exemplaren blijven altijd hun toelating op de openbare weg behouden. Klopt dat? Waarom neemt de Minister dit advies van de SWOV niet ter harte? Als een nieuwe uitvinding in de praktijk niet veilig genoeg blijkt, moeten we toch laagdrempelige en makkelijke middelen hebben om te kunnen ingrijpen?

De hoofdvraag van vandaag en de reden waarom we dit debat hebben, luidt: zijn de aanvullende eisen sterk genoeg om de Stint weer op de weg toe te laten? Er zijn een aantal technische eisen en er zijn eigenlijk twee vraagstukken die overeind blijven. De eerste vraag betreft het maximumaantal van acht of tien kinderen en de gevolgen daarvan. Daarnaast is er de rijvaardigheidstoets. Bij beide speelt de vraag wat het alternatief is. Als je in de praktijk een verschuiving ziet naar het veelvuldige gebruik van de elektrische bakfiets, waarvoor eigenlijk dezelfde veiligheidsrisico's gelden, maar waarvoor we geen regels hebben en waaraan we geen eisen stellen, vraag ik de Minister of we de situatie dan wel veiliger maken. Mijn zorg zit in het feit dat je die verschuiving ziet als we dingen niet beter regelen.

Daarom wil ik een pleidooi houden voor een verplichte rijvaardigheidstoets specifiek voor de Stint, ongeacht of dat geschiedt via een convenant met de sector en daarna wettelijk wordt geregeld, of dat de Minister dat op een andere wijze inricht. Ik vind het een verantwoordelijkheid van de overheid om dat te regelen en daar ook toezicht op te houden.

Wat betreft de hoeveelheid kinderen in de Stint sluit ik me helemaal aan bij de zeer beeldende verwoording van mijn collega Schonis dat het er uiteindelijk om gaat dat we het vervoer voor de kinderen in de kinderopvang zo veilig mogelijk maken. Als de hele praktijk is ingericht op tien kinderen en we nu een regel maken om aan te sluiten bij de Europese wetgeving die acht kinderen voorschrijft, dan weten we uit de praktijk dat óf de kinderopvang gaat zoeken naar een alternatief vervoersmiddel dat niet veiliger is omdat daar niet al die aanvullende regels voor zijn, óf er een hele rompslomp ontstaat met extra leidsters en alle nadelen die daarbij horen. Dus ik hoop dat de Minister toch ruimte ziet om naar het aantal kinderen in het vervoersmiddel te kijken.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot geef ik het woord aan de heer Gijs van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat het een half jaar geleden is dat we ook een redelijk emotioneel debat hadden over het besluit om de Stint van de weg te halen na het vreselijke ongeluk in Oss. Wij hebben dat besluit van de Minister toen gesteund, want veiligheid gaat altijd voor. Dat besluit had directe gevolgen voor de kinderopvang, want die zat ineens met een vervoersprobleem. We hebben toen gezegd dat het goed is dat de Minister heeft besloten om de Stint van de weg te halen. De precieze oorzaak wordt nu ook verder onderzocht. Tegelijkertijd hebben we de zorg uitgesproken dat de kinderopvang logischerwijs direct in de problemen zit en natuurlijk gaat zoeken naar alternatieven die niet altijd veilig zijn. In dat debat hebben wij er ook bij de Minister op aangedrongen om met de sector in gesprek te gaan om te bekijken wat de alternatieven zijn en of het mogelijk is om de Stint met aanpassingen weer de weg op te krijgen. We zijn nu een paar maanden verder en volgens mij is dat redelijk gelukt. Er is overleg gevoerd met de sector. Er is nu ook een beleidsregel van de Minister en met een aantal aanpassingen kan de Stint voorlopig veilig de weg op. Daar zijn wij blij mee, voorzitter.

Als ik het debat heel plat maak, houd je eigenlijk twee tot drie grote brokken over. Eén van die blokken gaat over hoeveel kinderen in die aangepaste Stint mogen. Daar worstel ik gewoon mee. Vaak weet ik in een debat wel wat ik precies vind, maar hier weet ik het niet precies. Aan de ene kant begrijp ik de Minister goed: als je de normen en rijbewijs B volgt, dan is het maximaal acht personen, and that's it. Maar ik begrijp de kinderopvang ook heel goed. Zij zeggen: wij willen, als dat veilig is, heel graag met tien kinderen in een Stint, want dat scheelt ons extra inzet van personeel en dat geld kunnen we goed gebruiken voor andere zaken in de kinderopvang. Ik worstel daarmee. Het is natuurlijk veilig om de Minister te volgen. Maar het is ook terecht dat men in de kinderopvang zegt: als wij met acht kinderen moeten werken in de Stint, dan komt bijvoorbeeld de elektrische bakfiets weer om de hoek kijken, want daar kun je met tien kinderen in. Maar daar is dan weer geen toezicht op. Ofwel we volgen dus de Minister, maar dan moeten we er snel voor zorgen dat we al die alternatieven die onveiliger zijn dan de nieuwe Stint van de weg halen, ofwel we schipperen met tien kinderen. Ik ben daar dus niet uit en ik wacht graag het antwoord van de Minister op dit punt af.

Dan rijbewijs B. Ik kan me goed voorstellen dat je die eis stelt. Maar ik kan me ook goed voorstellen dat je in de tussentijd met de sector afspraken maakt over een aantal eisen die je stelt aan mensen die de Stint besturen. Als dat in een convenant met een certificering geregeld kan worden, vind ik dat een eerste goede stap, waarmee iedereen uit de voeten kan. We weten dan dat iedereen die in de Stint rijdt, netjes een cursus heeft gehad en volgens de regels en veilig kan rijden.

Voorzitter. Ten slotte het tijdspad: hoe nu verder? Dit is een beleidsregel. We weten nu dat we heel veel voertuigen op de weg hebben die nauwelijks of geen toezicht kennen, met name elektrische. Dat is vanachter deze hele discussie en het vreselijke ongeluk tevoorschijn gekomen. Deze beleidsregel is een goede tijdelijke stap, maar hoe gaan we dit ook fundamenteeler aanpakken? Want ik wil niet dat de kinderopvang de veilige Stint laat staan en in allerlei andere, onveilige voertuigen de weg op gaat. Veiligheid gaat altijd voor, zeker met kinderen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan komen we tot een afronding van de eerste termijn van de Kamer. Ik kijk naar de Minister. Zij heeft een aantal minuten nodig. Ik schors de vergadering tot 16.45 uur.

De vergadering wordt van 16.33 uur tot 16.47 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemiddag. Neemt u plaats, dan gaan we verder. We geven het woord aan de Minister voor de beantwoording in de eerste termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik weet niet meer precies hoeveel debatten we hebben gevoerd over de Stint, naar aanleiding van het vreselijke ongeluk en de vraag hoe we daarmee verder moeten. Ik wil toch even weer gezegd hebben dat we allemaal beseffen dat dit soort debatten bij de direct betrokkenen de wonden iedere keer weer helemaal openrijten. Daarvan zijn we ons allemaal bewust en dat is ook precies waarom we hier allemaal vooral met de bril van veiligheid naar dit onderwerp kijken. Ik waardeer het zeer dat de Kamerleden en eigenlijk iedereen die ik hierover spreek, er op dezelfde manier in zit. Ik maak meteen even de koppeling naar de mensen die eventueel van plan zijn deze Stints – of hoe ze dan straks ook mogen heten – te gaan fabriceren en naar de buitenschoolse opvang en de kinderopvangsector: iedereen heeft één gezamenlijk belang en dat is dat die kinderen veilig van a naar b gebracht worden. Dat staat bij iedereen voorop en ik denk dat dat ook de reden is waarom we er met elkaar uit moeten komen. Nogmaals, we staan helemaal niet tegenover elkaar. We willen allemaal hetzelfde. Dat wil ik even vooraf zeggen.

We hebben hier nu te maken met een tussentijds kader. Het was de wens van uw Kamer om toch weer een Stint mogelijk te maken en op de weg te krijgen. We hebben de vorige keer al met elkaar gedeeld dat een permanent kader waarin je zaken mee zou willen nemen als een mogelijk rijbewijs B of een helmplicht et cetera, een wetswijziging vraagt. Er werd net nog heel enthousiast gezegd: dat duurt misschien wel een jaar. Nou, u weet ook wel dat dit gemiddeld genomen in dit huis, met de Eerste Kamer er nog bij, eerder twee jaar dan een jaar duurt. Dat vonden we heel lang duren. Dat is de reden geweest waarom we door middel van een tussentijds kader hebben geprobeerd een veilige en tegelijkertijd werkbare oplossing te vinden.

Natuurlijk zou ik ook het liefst vóór dat tussentijdse kader alle adviezen van alle instanties gehad hebben. Het onderzoek naar de toedracht is nog niet afgerond. De vraag werd gesteld of ik daar rekening mee kon houden. Dat kan ik natuurlijk niet, want ik weet niet wat daar uit gaat komen. Maar ik weet wel dat als daar iets uitkomt dat ofwel voor de technische eisen ofwel anderszins voor het beleid consequenties heeft, we met dezelfde partijen weer tot de conclusie zullen komen dat we de tijdelijke regel moeten aanpassen. Maar ik weet niet wat uit dat onderzoek gaat komen. Daar kunnen we niet op vooruitlopen. We moeten het doen met de onderzoeken die we nu hebben.

Dat geldt ook voor het brede kader. We hebben natuurlijk nog de OVV die onderzoek doet naar het hele brede spectrum en ook kijkt naar andere voertuigen, mede in relatie tot gewicht, snelheid en de plaats op de weg. Dat onderzoek zal waarschijnlijk dit najaar verschijnen. Ik ga ervan uit dat daar aanbevelingen en adviezen uitkomen die we een plek zullen geven in het permanente kader. Een aantal van de Kamerleden heeft al opgemerkt dat je natuurlijk ook vraagtekens kunt stellen bij elektrische bakfietsen. Zijn die nou zo ideaal? Dat is dus ook onderdeel van de adviesaanvraag aan de OVV en ik denk dat we van hen in dat brede kader nader advies zullen krijgen.

We moeten het voor dit tijdelijke toelatingskader dus doen met de adviezen die we nu hebben. Daarom hebben we dus die gefaseerde aanpak, die is gebaseerd op het advies van de SWOV, op het voorlopige advies van de RDW, op het TNO-rapport en – ook niet onbelangrijk – op de moties die in de Kamer zijn aangenomen.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

De Minister stipte al even één van de zorgen aan, namelijk de mogelijkheid van een alternatief: de elektrische bakfiets. Daar is geen enkel toezicht op. Ik vind het goed dat we op die Stint nu toezicht hebben en dat we zelfs rijvaardigheidscursussen gaan vragen en een certificaat. Maar als een kinderopvang daar geen zin in heeft of dat allemaal te ingewikkeld vindt, kan die een makkelijk alternatief kiezen dat wellicht onveilig is. Ik heb ze gezien. Twee kinderen kunnen, zeg maar, buiten de bak worden geplaatst. Dat lijkt me ook niet de meest ideale situatie. Is er nou iets te verzinnen om ervoor te zorgen dat onveilige alternatieven kunnen worden afgesneden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, dat is precies waarom die adviesaanvraag bij de OVV is gesteld. De heer Von Martels is er nu niet bij, maar u kunt zich ongetwijfeld herinneren dat hij bij het allereerste algemeen overleg Wegen en verkeersveiligheid dat ik als Minister met uw Kamer mocht meemaken, die vraag al heeft gesteld ten aanzien van verschillende voertuigen. Hij vroeg om daaraan ook in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid aandacht te besteden. Dat is precies de reden waarom we daar ook breder naar gaan kijken. Maar dan moet ik eerst dat advies afwachten.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dat begrijp ik. Maar ik kan me voorstellen dat er in dit geval, omdat het over kinderopvang gaat wellicht wel iets voor te verzinnen valt, even los van privégebruik. Ik kan me voorstellen dat je extra veiligheidseisen stelt, puur en alleen omdat het over kinderen gaat en vaak over veel kinderen. Mevrouw Kröger zei dat ook al.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kom straks nog terug op de discussie die u heeft aangestipt rondom acht of tien kinderen aan boord. Dat is onderwerp van gesprek, juist met de sector van de kinderopvang en buitenschoolse opvang samen. Daar wordt gezamenlijk naar het hele palet gekeken. Wat zijn de alternatieven en wat doen die? We hebben ook met elkaar gesproken over de veilige routes en de veilige schoolomgeving. Als ik mevrouw Kröger aankijk, denk ik daar meteen weer aan. Dat hele pakket moeten we met hen samen goed proberen te vatten in een convenant. Nogmaals, ik zou het ook liever in de wet vastgelegd hebben, maar dat gaat niet als we tempo willen maken. Het zijn allemaal onderwerpen die we op de korte termijn met elkaar bespreken. Ik zou het heel wenselijk vinden om zo veel mogelijk daarvan in een convenant vast te leggen. En als we alle adviezen hebben van bijvoorbeeld de OVV en van anderen, moeten we die natuurlijk in het permanente kader proberen te laten landen.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst, en daarna mevrouw Kröger.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik hoor de Minister zeggen dat zij ook heel graag had gehad dat we de uitkomsten van alle onderzoeken al binnen hadden gehad. Maar ondanks dat gaan we nu toch over op een tijdelijk toelatingskader. En naderhand, als het nodig is, passen we de regels wel weer aan. Dat moeten we toch als Kamer niet willen? Dan nemen we dus bewust het risico dat we mogelijk een ondeugdelijk voertuig de weg op sturen. En mocht dat vervolgens tot onveilige situaties leiden, dan gaan we het weer aanpassen. Dat levert toch alleen maar onduidelijkheid en onveiligheid op? Na die gigantische blunder van de vorige keer met die wetgeving die we met elkaar gemaakt hebben, kunnen we toch niet het risico van opnieuw zo'n blunder lopen? Is de Minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik gaf aan dat ik gebruikmaak van alle adviezen, maar ook van de moties zoals die in de Kamer zijn aangenomen. Daar leefde uitdrukkelijk de wens om toch snel weer een veilige variant mogelijk te maken. Dat is precies wat we proberen te doen. Veiligheid staat voorop. De adviezen van TNO over de technische eisen worden allemaal overgenomen. Maar veiligheid is niet zwart-wit. Je kunt nooit zeggen dat een voertuig 100% veilig is en dat er niets meer kan gebeuren. Dat bestaat niet. Het gaat erom dat we met elkaar proberen om een zo goed mogelijke balans te vinden tussen snelheid en zorgvuldigheid. Ik geloof dat een aantal Kamerleden dat ook zo benoemde. Die balans moeten we hier vandaag met elkaar proberen te vinden.

De heer Van Aalst (PVV):

Wat dat betreft word ik vandaag een lastige voor de Minister. De PVV zit er als volgt in. Het gaat om een apparaat van honderden kilo's. We hebben de vraag gesteld wat er gebeurt als die te water raakt. Op die vraag zal ongetwijfeld zo meteen een antwoord komen. Dan hebben we nog de discussie over het aantal personen. Stel dat het misgaat, hoe gaan we dat dan oplossen? Moet één leidster dan acht kinderen gaan bevrijden uit die gordeltjes als ze in het water vallen? Van de snorfiets heeft u het al mogelijk gemaakt dat die naar de rijbaan gaat, omdat het een gevaar was op het overvolle fietspad. Maar daar gaan we dan wel een Stint van een meter breed bij proppen. Of gaat die dan ook naar de rijbaan, omdat die 25 km/u gaat? Gaan we daar dan ook een helmplicht voor invoeren? Er zijn nog zoveel vragen en onduidelijkheden. Als veiligheid daadwerkelijk bij de Minister op nummer 1 staat, kan ik me voorstellen dat we nu geen overhaaste besluiten nemen. En als ik van de branche hoor dat het nog drie maanden gaat duren voordat zo'n apparaat klaar is om aangepast te worden... Waarom heeft de Minister zo'n haast? Waarom wil de Minister niet gewoon wachten tot we alle resultaten in beeld hebben, zodat we een permanente oplossing kunnen zoeken voor wat er nu aan de hand is? Dan kunnen we de problemen oplossen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik herken me niet in het beeld van overhaaste beslissingen dat de PVV nu neer probeert te zetten. We doen het echt overdacht. We nemen goed kennis van de adviezen die we krijgen. We hebben hier in de Kamer ook een zorgvuldig debat. Ik weet dat u er geen voorstander van bent dat ze weer terugkomen op de weg, maar de meerderheid van de Kamer is dat wel. Ik gaf net ook aan dat als je helemaal tot het laatste onderdeel van het wetgevingsproces wacht, je misschien zomaar twee jaar verder bent. Dat willen we met elkaar ook niet. Dus dan probeer je om in de tussentijd een zo goed mogelijke balans te vinden. Wat is reëel en wat is redelijk, met vooral de veiligheid voor ogen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Bij dit antwoord van de Minister heb ik toch zorgen over dat we niet genoeg hebben geleerd van de fouten rond de Stint. Komen we niet in een situatie terecht waarbij we nog een keer dezelfde fout maken? Het gaat me er dan met name om dat er bij de Stint naar een papieren werkelijkheid werd gekeken en niet naar waar dat voertuig in de praktijk voor gebruikt werd. Het gaat er natuurlijk om hoe we ervoor kunnen zorgen dat de kinderopvang veilig kindjes van a naar b kan vervoeren. Dat is cruciaal. Door bepaalde eisen te stellen, kan je eigenlijk een verschuiving voorspellen naar een ander voertuig waar geen eisen aan gesteld worden. Als we dat hier met z'n allen al constateren maar er niks aan doen, dan dreigen we toch precies dezelfde fout te maken als toentertijd met de Stint gemaakt werd? Moeten we dat dus niet nu al, vooraf, voorkomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger loopt hier met hele grote stappen vooruit. Ik was nog helemaal niet bij de beantwoording van de vragen daaromtrent aangekomen. Ik kom nog op de punten die u genoemd heeft rondom een rijvaardigheidstoets. Mijn beantwoording op dat punt heb ik nog helemaal niet afgesloten. Als er iets is wat ik wil, is het dat we leren van de ervaringen uit het verleden en dat we die op een goede manier toepassen. Ik kom daar dus zo meteen nog verder op terug.

Even kijken. De tweede herijking komt dus later, als we ook het definitieve advies van de RDW en de uitkomsten van de OVV en het ongevalsonderzoek hebben. Ik wil nog wel even benadrukken dat dit tussentijdse kader een volwaardig kader is. We hebben geprobeerd om alles in balans te brengen. Maar dat heb ik al eerder gezegd.

Welke aanpassingen in het toelatingskader zorgen ervoor dat de verkeersveiligheid in de toekomst beter is geborgd? Het is misschien wel goed om dat meteen even toe te lichten. Dan gaat het natuurlijk om de verbetering van de technische eisen. U kunt zich allemaal het TNO-rapport nog wel herinneren met de zes rode vakjes. Het gaat ook om de toelatingsprocedure. Laten we niet vergeten dat iedereen in principe een nieuwe aanvraag kan doen voor een soortgelijk voertuig. Het gaat niet alleen om de mogelijke aanpassingen van de voertuigen die er al waren. Iedereen kan een nieuwe aanvraag doen en die voertuigen moeten allemaal aan dit tijdelijke kader voldoen. Dat is dus de toelatingsprocedure. Dan is er nog toezicht en handhaving. Dat was er helemaal niet. En dan was er nog het informeren van de gebruikers.

Ik noem nog de verschillende technische eisen. Er zijn strengere eisen aan het remsysteem. Het verschil dat gemaakt wordt tussen personen- en goederenvervoer is natuurlijk nieuw. Ook zijn er de aanvullende eisen aan de inzittendenbescherming, dus de gordels en de zitplaatsen. In het definitieve kader zou dat mogelijk ook een helmplicht kunnen zijn – daar hebben we het net al over gehad – en zouden mogelijk de zitplaatsen in de rijrichting moeten worden geplaatst, maar daarvoor moeten we het heel zorgvuldige proces van een wetgevingstraject doorlopen. De belangrijkste nieuwe eisen in de aanwijzing zijn de invoering van producttoezicht via de eis van conformiteit van productie. Dat is ook een belangrijke, denk ik. Daarnaast is er een duidelijke lijst die aangeeft welke wijzingen aan voertuigen gemeld moeten worden. Die les hebben we natuurlijk ook geleerd. Wijzingen in de beleidsregel kunnen leiden tot de verplichting om het voertuig opnieuw te laten beoordelen aan de hand van nieuwe eisen of om een nieuwe aanvraag in te dienen. Ik denk dat dat toch belangrijke verschillen zijn.

De heer Van Aalst vroeg welke risico's er zijn nu de resultaten van de OVV en het ongevalsonderzoek nog niet bekend zijn. Dat is moeilijk te zeggen. Je weet niet wat je nog niet weet. Het enige wat ik hierbij aan kan geven is dat we natuurlijk maatregelen nemen als daar onverhoopt een technische eis of iets anders uit naar voren komt die TNO of iemand anders nog niet heeft bedacht. Het is alleen niet heel erg waarschijnlijk dat er opeens heel andere technische eisen zullen komen. Maar je kunt nooit «nooit» zeggen. We hebben allerlei experts en iedereen over die technische eisen mee laten denken. Die mensen zijn allemaal bij dit tijdelijke kader betrokken. We hebben dus maximale zorgvuldigheid laten zien om de juiste technische eisen op te leggen.

Even kijken. Is er een breder kader nodig? Daar hebben we het net eigenlijk ook al even over gehad. Dat hebben we niet voor niets ook bij de OVV uitgezet. Die doen een breed onderzoek naar bijzondere bromfietsen en soortgelijke vervoermiddelen. Daarbij zullen we ook kijken naar de steeds groter wordende variëteit aan nieuw ontwikkelde stepjes, elektrische bakfietsen en wat dies meer zij. In het najaar, zodra we het OVV-rapport hebben, zullen we daar bij u op terugkomen.

De heer Van Aalst heeft ook nog gesproken over gelijke monniken en gelijke kappen. Gaat dit kader ook voor andere voertuigen gelden? Dit kader gaat gelden voor alle bijzondere bromfietsen die vanaf dit moment aangewezen worden. Daar kan dus iedereen een aanvraag voor doen. Op termijn gaat het definitieve kader, als dat is ontwikkeld, ook gelden voor de bijzondere bromfietsen die op dit moment al zijn aangewezen. Dan gaat het natuurlijk om de nieuwe producten, niet om die al rondrijden. Vanaf het moment dat we een nieuw kader hebben, zal iedereen aan dat kader moeten voldoen. Voor wat er rondrijdt zullen we uiteraard t.z.t. moeten bekijken of er een overgangsregeling nodig is. Maar dat is pas aan de orde als we bij het permanente kader aankomen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Even een verduidelijking, want ik heb het gevoel dat we nu langs elkaar heen praten. De discussie over de gelijke monniken, gelijke kappen ging over de snorfiets. Dat is het verhaal dat de snorfiets naar de gewone weg moet, omdat die 25 km/u gaat, omdat er geen ruimte voor hem is op het fietspad en omdat de snelheidsverschillen op het fietspad te groot werden. Mijn vraag was of dat dan zo meteen ook geldt voor de Stint. Die gaat ook 25 km/u en die past eigenlijk ook niet op het fietspad. Ook daar gelden die grote snelheidsverschillen. Vindt de Minister dat daarbij dan ook geldt: gelijke monniken, gelijke kappen? Dat was mijn vraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, hier gaat de heer van Aalst wel heel snel van de ene conclusie naar de andere. Er is op dit moment in Amsterdam een experiment aan de gang. Daar hebben we de mogelijkheid geboden om de snorfiets op de rijbaan te laten rijden. We hebben met elkaar afgesproken dat we een heel zorgvuldig proces hebben, ook rondom dat experiment in Amsterdam. Dat moeten we ook eerst evalueren. Daar wil ik dus helemaal niet op vooruitlopen. Laten we eerst maar eens bekijken hoe zich dat in Amsterdam ontwikkelt.

Verschillende mensen, vooral mevrouw Kröger, hebben vragen gesteld over de toezichthoudende rol van de ILT. De ILT krijgt een onderzoekstaak voor de handelsfase. Dat betekent dat de ILT bij de producent en distributeur kan onderzoeken of een voertuig beschikt over de juiste documentatie. Als blijkt dat het geen aangewezen voertuig is of als er twijfels bestaan of dat voertuig gegeven de documentatie nog steeds is aangewezen, dan zal de ILT daarover moeten rapporteren aan mij en aan het ministerie. De signalen uit die rapportages zullen wij uiteraard onder de aandacht brengen van de RDW en de politie. Mevrouw Kröger had nog een breder pleidooi, met vragen over of de ILT er zo niet veel taken bij krijgt en of de ILT wel voldoende middelen heeft om dat allemaal voor elkaar te krijgen. Ik stel voor dat we dat gesprek nu niet in dit debat voeren, maar dat we dat bespreken in de algemenere debatten die ongetwijfeld ook weer komen. Maar de zorg is bekend.

De heer Dijkstra vroeg hoe de consument en de andere partijen beter geïnformeerd gaan worden over het gebruik van die innovatieve voertuigen en de regels die hiervoor gelden. Allereerst gaan de aanvragers van toelating van zo'n voertuig de gebruiker zelf beter informeren over het voertuig en het gebruik op de weg. Het tussentijdse kader dat we nu bespreken, vereist het verstrekken van een handleiding met deze informatie. Daarnaast ga ik informatie over toegelaten bijzondere bromfietsen bundelen op een website, die nog voor de zomer gereed moet zijn. Consumenten, maar bijvoorbeeld ook handhavers, verzekeraars en gemeenten kunnen zich dan beter informeren over wat er nou precies wel en niet is toegelaten.

Dan komt de vraag: wanneer zou de Stint of een soortgelijk voertuig weer de weg op kunnen? Dat hangt natuurlijk heel erg af van de mensen die de apparaten zouden moeten gaan produceren. Ik kan niet inschatten

hoeveel tijd ze nodig hebben om het proces precies te doorlopen. Ik streef er zelf naar om dit toelatingskader zo snel mogelijk in werking te laten treden. Ik weet niet of uw Kamer mij verder nog bijzondere aandachtspunten mee wil geven, maar afhankelijk van de uitkomsten daarvan hoop ik dat het toelatingskader begin mei in werking kan treden. Dan kunnen fabrikanten dus meteen aan de slag om voor een nieuwe Stint of een variant daarop een aanvraag voor aanwijzing bij ons in te dienen. Zodra die aanvraag binnen is en uit een eerste check blijkt dat de aanvraag compleet is – u weet wel hoe het werkt – wordt de RDW binnen twee weken gevraagd om de aanvraag en het voertuig verder inhoudelijk te beoordelen. Nadat de RDW hier advies over heeft uitgebracht en nadat, indien gevraagd, een deskundige en onafhankelijke partij advies heeft gegeven over het gebruik van het voertuig in het verkeer, neem ik binnen vier weken een besluit over de aanvraag. Dat is hoe wij het voor ons zien.

De heer **Schonis** (D66):

Dank voor deze toelichting op de verdere procedure. Even kijken of ik het goed begrepen. Stel dat wij de eerste week van mei dat beleidskader in werking laten treden. Dan komt een producent van een met een Stint vergelijkbaar apparaat met de aanpassingen die zijn doorgevoerd ten opzichte van hoe het model was. Dat wordt dan getoetst. En als ik dan even heel snel meereken met wat u net zei, zijn we dan ongeveer twaalf weken verder. Dan zitten we dus medio juli, bijna in augustus. En dan pas weet eenieder of die Stint weer de weg op mag. Heb ik het zo goed begrepen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, helemaal precies kun je het natuurlijk niet inschatten. Als alles meteen volledig wordt aangeleverd, kan het bij ons ook vlot worden afgehandeld. De RDW wordt dan binnen twee weken om een onderzoek gevraagd. Als het bij de RDW allemaal klip en klaar en snel duidelijk is, de RDW dan bij ons weer het advies uitbrengt en als ik dan binnen vier weken een besluit neem, dan zou het voor het nieuwe schoolseizoen te doen moeten zijn. Ik denk dat het u daar ook om te doen is.

De heer **Schonis** (D66):

Helder. Dank u. Ik heb begrepen dat u in de aanloop ook gesprekken heeft gehad met wat dan voorheen het bedrijf was dat de Stints produceerde. Zoals ik het begrepen heb, hebben zij aangegeven dat zij 3.000 van die dingen in de garage hebben staan die zo snel mogelijk moeten worden aangepast. Ze hebben natuurlijk wel enige tijd nodig om dat te doen. Ik hoor nu dat je er één aan kunt passen en die bied je dan aan ter keuring. Als wij na twaalf weken dan zeggen dat we het goed vinden, dan hebben ze er nog 2.999 te gaan in een paar weken tijd. Heeft u dit ook besproken met het bedrijf achter Stint? Is besproken hoe snel ze dan daadwerkelijk de aanpassingen door kunnen voeren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat fabrikanten zo goed mogelijk worden meegenomen. Ze weten ook welke stappen wij moeten doorlopen. Maar ja, je kunt het ook niet sneller dan snel doen. Een fabrikant kan zelf het best inschatten of er voldaan is aan alle technische eisen. Dat een voertuig gekeurd moet worden en dat bij die keuring moet worden vastgesteld dat dat zo is, doet daar op zich natuurlijk geen afbreuk aan. Maar sneller dan dit gaat het gewoon niet.

Dan komen we bij een onderwerp dat eigenlijk alle Kamerleden aan de orde hebben gesteld. Dat onderwerp is heel kort samen te vatten: acht of tien? U hebt allemaal de vraag gesteld waarom ik voor acht kies en of dat niet beter tien zou kunnen zijn. Ik wil eerst even aangeven waarom we van acht uitgegaan zijn. De belangrijkste reden is dat we niet opnieuw in de

situatie willen komen waar we bij de bijzondere bromfiets in verzeild zijn geraakt. In die situatie hadden wij als Nederlanders een eigen categorie ontworpen die verder helemaal geen aansluiting had bij Europese wet- en regelgeving. Je probeert dus zo veel mogelijk bij bestaande kaders aan te sluiten. In een auto of busje mag je met een rijbewijs B acht personen vervoeren, en niet meer. Als je er meer wilt vervoeren, heb je een rijbewijs D nodig en wordt er meer van je verwacht. Nou zagen wij ook wel dat, als je dat vertaalt naar de kinderopvangsector, het niet erg in de rede ligt om ineens van al die leidsters een rijbewijs D te gaan vragen. Dat is niet werkbaar en niet realistisch. Vandaar dat we die koppeling hebben gemaakt met het rijbewijs B.

Dan kom ik op een vraag van mevrouw Kröger. Zij en ook de heer Dijkstra zeiden: een rijbewijs B wil niet zeggen dat je goed met zo'n Stint of een vergelijkbaar voertuig weet om te gaan. Moet je daar dus geen specifieke rijvaardigheidstraining voor hebben? Dat zit er ergens een beetje tussenin. Ik denk dat de heer Van Dijk heel goed aangaf dat het een soort worsteling is. Je wilt het liefst een soort garantie hebben dat iets de meest veilige keuze is. En dat is heel lastig, want je kunt het niet met een schaar-tje knippen. Ik heb aan het begin aangegeven dat we hierin gelukkig samen kunnen optrekken, ook samen met de kinderopvangsector en de ouderver-teenwoordiging. Want je hebt een gezamenlijk belang. Je wilt allemaal dat die kinderen veilig van A naar B komen.

Dat getal van acht is een logische aansluiting en koppeling met het B-rijbewijs. Maar ik wil ook aangeven dat ik met de sector in gesprek blijf om te bekijken hoe we de meest veilige situatie kunnen bereiken. Dat zou misschien met tien kinderen kunnen zijn als je in ogenschouw neemt wat het alternatief is. Maar dan wil ik ook zeker weten dat het convenant echt iets voorstelt. Dat moet echt iets afdwingbaars zijn. Dan moeten we elkaar in de ogen kijken en zeggen: dit is de beste oplossing. Dat gesprek ben ik bereid aan te gaan. Op zich hangt het natuurlijk niet 100% aan een getal. Natuurlijk is het groepsrisico groter als er meer kinderen in zitten. Maar aan de andere kant kun je zeggen: als je er acht in hebt, moet je vaker rijden en heb je meer vervoersbeweging. Hoe moet je dat tegen elkaar afwegen?

Bij het permanente kader moeten we ons realiseren dat je dan van de sector kunt verwachten dat ze meer tijd hebben om zich ergens op in te stellen. Ik vind het logisch om bij het getal van acht aan te sluiten, maar in die tijdelijke situatie ben ik best bereid om dat gesprek aan te gaan als wij goede afdwingbare afspraken kunnen maken rondom die rijvaardigheids-training. Ik vind de veilige routes naar de school en een veilige schoolom-geving ook ontzettend belangrijk. Dus dat gesprek zou ik graag aangaan.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik heb het gevoel dat we nu tot elkaar komen. Dit is een zoektocht van de Minister, maar ook van ons, in ieder geval van de Kamerleden hier. Aan de ene kant moet de veiligheid echt vooropstaan en aan de andere kant moeten er harde afspraken worden gemaakt met de sector over veilige routes, rijvaardigheden en geen andere alternatieven. Dat is voor mij de angst van meer mensen hier: op het moment dat we dat niet doen en we volgen de Minister door naar acht kinderen te gaan, worden er allerlei andere onveilige alternatieven gebruikt en dat willen we niet. Ik kan daarin een eind met de Minister meegaan. Hoe afdwingbaar is dat dan? Een convenant is altijd een afspraak met de sector. Is het mogelijk om met de sector afdwingbare afspraken te maken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarvoor moet ik dus wel met de sector om tafel. Ik ben graag bereid om dat gesprek aan te gaan. Nogmaals, als we alleen de eis van rijbewijs B hebben, heb ik niet de afspraken rondom de veilige routes en ook geen rijvaardigheidstraining waar je de hogere ordevaardigheden kunt trainen.

Aan beide kanten van de tafel, om het zo maar te zeggen, zijn er toch dingen die met goede afspraken sterker kunnen worden. Op Europees niveau speelt die discussie ook nog. Daar wordt een brede discussie gevoerd over de zogenaamde light electric vehicles waar dit ook in past. Er is een Europese rijbewijsrichtlijn. Wij kunnen niet zomaar een eigen nieuw stintachtig rijbewijs ontwikkelen. Voor het permanent kader zullen we bij de Europese richtlijn moeten aansluiten en ook de «acht personen» valt daarbinnen.

Maar laten we met elkaar eens kijken of we zo veel mogelijk afdwingbare afspraken kunnen maken. Ik heb het gevoel dat we wel aan dezelfde kant van het touw trekken. We willen allemaal hetzelfde doel bereiken. Als u nu aan mij vraagt om het juridisch zo hard te maken als een wet, dan kan ik dat niet want dan gaat het te lang duren. Vandaar dat we die middenvariant van een convenant voor ons zien. We moeten misschien kijken hoe we dat juridisch afdwingbaar kunnen maken, maar een convenant is ook niet zomaar vrijblijvend.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger? Of meneer Van Dijk, uw tweede?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het is goed om dit van de Minister te horen. Het is ook parlementair interessant. We gaan instemmen met een beleidsregel met een bepaalde voorwaarde die de Minister zelf ook erkent, namelijk met een convenant om een aantal dingen extra te regelen die in ieder geval vanuit mijn partij gevraagd worden, en misschien wel vanuit meerdere partijen. We komen parlementair wel in een soort... We kunnen er altijd op terugkomen, maar het is een «instemmen op voorwaarde dat». Misschien moeten we dat wel ergens even vastleggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, voorzitter, dat zou mij helemaal geen bezwaar lijken. Ik begrijp heel goed dat uw Kamer ook bij dit zeer gevoelige onderwerp er bovenop wil zitten. Dan leg ik u wel even voor dat u als Kamer er breed op hebt aangedrongen om er tempo in te houden en om er toch voor het komende schooljaar mee verder te kunnen. We kunnen het ook zo met elkaar afspreken dat u mij altijd in een debat ter verantwoording kunt roepen als u het convenant dat ik met de sector zal afsluiten boterzacht en ongewenst vindt. Ik denk echt dat we ons best moeten doen om er in gezamenlijkheid goed uit te komen.

De voorzitter:

Ja, als Minister zoekt u oplossingen. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil even terug naar de probleemanalyse van de Minister over hoe we zover gekomen zijn. Zij schetst dat we met de Stint in de problemen zijn gekomen doordat we niet waren aangesloten bij bestaande regelgeving. Volgens mij is dat helemaal niet waarom we met de Stint in de problemen zijn gekomen. Het probleem is dat er regels zijn gemaakt die geen rekening hielden met dit gebruik van het voertuig, namelijk het vervoer van tien kleine kinderen, en dat er vervolgens geen handhaving was. Dat is de kern van het probleem. Dat probleem moeten we volgens mij oplossen. Ik ben blij om te horen dat de Minister ruimte ziet om met de sector in een convenant te kijken naar hoe het vervoer binnen de kinderopvang echt veilig geregeld kan worden. Dan is het vraagstuk van acht of tien wel heel cruciaal. Ik wil het toch weer omdraaien en de Minister vragen om vooral het vervoer van de kinderen centraal te stellen. Is het dan logisch om aan acht vast te houden vanwege de Europese regels voor een bestelbusje dat acht personen kan vervoeren? Wat is de

logica daarvan? Het is toch veel logischer om bij de praktijk van de kinderopvang aan te sluiten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Om te beginnen heb ik niet gezegd dat de oorzaken van onze problemen liggen bij het feit dat we niet Europees waren aangesloten. Dat heb ik in ieder geval zeker niet zo bedoeld. Waar zit nou de logica in, vraagt mevrouw Kröger, om niet meteen naar tien te gaan? We kunnen het aan de andere kant moeilijk uitleggen dat aan iemand die in een auto meer dan acht personen gaat vervoeren een zwaardere eis wordt gesteld, maar dat we dat nu niet kunnen afdwingen bij die tien. We moeten daarover met elkaar nog een convenant sluiten. Dat is de enige reden waarom ik het eventueel zou willen doen. Een leidster heeft in een keer verantwoordelijkheid voor tien kinderen, terwijl je in een auto niet meer dan acht personen mag vervoeren. Dat is nogal wat. Dat is de andere kant van het verhaal. Ik vind echt dat in het convenant met de sector daar iets tegenover moet staan in de vorm van die verplichte rijvaardigheids-training. Anders gaat het wat mij betreft niet matchen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou goed, ik ben een absolute voorstander van die verplichte rijvaardigheidstoets. Ik denk dat het cruciaal is dat er wordt getoetst of je die kinderen veilig in een Stint kan vervoeren. Een rijbewijs B toetst dat niet, want dat gaat niet over dat specifieke voertuig. Voor de rest vind ik het vervoeren van acht personen in een busje op de snelweg met een hogere snelheid toch volstrekt iets anders dan het vervoeren van tien kinderen over korte afstanden met een veel en veel lagere snelheid. Ik wil de Minister toch wijzen op de specifieke context waarbinnen het vervoer plaatsvindt en waarbinnen de veiligheid zo cruciaal is. Nogmaals, ik ben blij om te horen dat er ruimte is om met de sector in een convenant met harde afspraken stappen te zetten. Ik vrees dat we door naar acht te gaan uiteindelijk in een onveiligere situatie komen, als kinderdagverblijven dan kiezen voor een voertuig waar helemaal geen regels voor zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan sluit ik juist aan bij mevrouw Kröger als zij zegt «in de specifieke context», want ze rijden nu ook op 50 kilometerwegen waar ook een auto of een bus rijdt. Het gaat niet alleen om de vergelijking met de snelweg. Daarom kom ik erop terug dat in zo'n convenant die veilige routes zo belangrijk zijn, zodat je zo veel mogelijk die 50 kilometersituaties kunt vermijden. Je moet dan ook borgen dat die situatie anders is. Natuurlijk gaat er niemand met een Stint op de snelweg rijden, maar 50 km/u is ook wel een hele heftige omgeving. Die afspraken moeten we echt met elkaar zien te maken. Ik houd die beleidsregel op acht kinderen, maar voor het convenant gaan we voor de tijdelijke periode echt proberen om er constructief uit te komen voor die tien kinderen in relatie tot een strak, afdwingbaar convenant met veilige routes en een goede rijvaardigheidstest. Ik denk dat we elkaar daarin zouden moeten kunnen vinden. Dat is mijn inzet in ieder geval.

De voorzitter:

De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Daar gaan we nu al. We zijn nog niet eens aan het einde van dit debat en we beginnen al aan het wijzigen van de regels. De Minister neemt het voorbeeld van een busje van acht personen en een rijbewijs B. Die discussie voeren we nu ook al in de Kamer als we kijken naar het zorgvervoer. Het wordt al een probleem omdat al die auto's, die elektrisch moeten zijn, meer dan 3.500 kg wegen en daarvoor is een rijbewijs C

nodig. Is de Minister het met mij eens dat, nu we door deze snelheid – de snelheid van ongeveer twee uur debat – al zover zijn dat we convenanten gaan afsluiten en het aantal personen mogelijk gaan wijzigen, het misschien toch niet zo verstandig is? Is zij het met mij eens dat we eerst nog een pas op de plaats moeten maken en gewoon goed moeten gaan kijken wat er nu gebeurt en wat de beste oplossing is? En dat het voorliggende tijdelijk toelatingskader nu eigenlijk in de commissie al afgeschoten is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, dat vind ik totale onzin. Ik denk dat we met elkaar de veiligheid echt voorop hebben staan. We zijn hier een serieus debat aan het voeren. Dit heeft helemaal niets te maken met busjes die zwaarder worden omdat ze elektrisch rijden.

De heer Van Aalst (PVV):

Het moet niet gekker worden, voorzitter. Het was net de onderbouwing van de Minister om een vergelijking te maken met busjes voor acht personen. Ik heb net verteld dat daar helemaal niets van klopt. Er zijn hier wel degelijk dingen aan het veranderen. We gaan nu van acht naar tien personen. Als we naar tien personen gaan, betekent het dat de producent van de Stint weer opnieuw kan beginnen, want dan moet de Stint er weer anders uit gaan zien. Dan hebben we nog de discussie over de rijrichting. Als we nog twee uur verder zijn, hebben we het misschien over een overdekte Stint en wat er verder nog aan toe wordt gevoegd. Ik geloof er niet in dat we op dit moment een goed toelatingskader hebben waar we het met elkaar over eens worden. Daarom zeg ik: laat de Minister nu gewoon even wachten met dit kader tot we alles boven water hebben en we goede besluiten kunnen nemen, in plaats van om het uur een ander besluit te nemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit is een herhaling van zetten. De heer Van Aalst wil jaren wachten tot we een wetgevingstraject doorlopen hebben. Ik moet dan in de tussentijd aan fabrikanten van allerlei soorten voertuigen misschien maar gewoon zeggen: u moet nog één, twee jaar geduld hebben. Ik denk niet dat dat een reële optie is. Hier was ook geen steun voor in de Kamer.

De voorzitter:

Vervolgt u uw antwoorden of bent u al bijna klaar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we een heel eind zijn. Er liggen nog een aantal wat meer technische vragen. Bent u voornemens om een helmplicht op te leggen voor gebruikers, bestuurders dan wel inzittenden, van de Stint? Voor het definitieve toelatingskader wil ik inderdaad bezien of het een verstandige keuze is om een helmplicht op te leggen. Ook dat zal vooraf goed onderzocht en getoetst worden, zoals dat hoort in een normaal wetgevingstraject.

Wat is de impact van een en ander? Wat is de veiligheidswinst die hiermee te behalen is? Is dat proportioneel? In het kader van het permanente kader is dat een van de aspecten die we gaan meenemen. Dan heeft de heer Dijkstra gesproken over de maximumbreedte. Is die niet te breed? We hebben gekozen voor de huidige maximale breedte van 1,5 meter, omdat die aansluit bij de maximale breedte voor fietsen met drie of meer wielen. Die moeten ook op het fietspad rijden. Ik begrijp wat u zegt: als het erg druk is op het fietspad, gaat die breedte ten koste van de capaciteit. Maar we hebben ook hiermee aangesloten op een bestaand kader; dat van de maximale breedte voor fietsen met drie of meer wielen.

De heer Van Aalst vraagt wanneer de uitvoeringstoets van de RDW gereed is. RDW heeft ons laten weten dat die eind april klaar is.

Hoe toetst RDW of het voertuig niet abrupt kan versnellen of stoppen? Dit was een vraag van de heer Von Martels. De RDW kijkt of de fabrikant bij het ontwerp zelf randvoorwaarden heeft aangebracht om te voorkomen dat een voertuig abrupt kan versnellen of stoppen. Indien het een elektronisch systeem betreft, zal de aanvrager bijvoorbeeld het goed functioneren daarvan moeten aantonen middels een risicobeoordeling. Als het een volledig mechanisch systeem met een gaskabel is, dan moet dat deugdelijk zijn uitgevoerd en dat zal worden bekeken. Aan de hand van het ontwerp en de risicoanalyse kijkt de RDW of de risico's voor onbedoeld versnellen of vertragen voldoende klein zijn.

Waarom gaat de Minister tegen het TNO-advies in dat de bestuurder voorop moet zitten? Voor zover wij weten heeft TNO nooit voorgesteld dat de bestuurder voorop moet zitten. Het is wel geopperd als een van de verbetervoorstellen in een technische sessie met externe partijen. TNO heeft zich hierover niet uitgesproken, voor zover wij weten.

De heer Van Aalst vraagt of de gordels veilig genoeg zijn als de Stint te water raakt. Die vraag geldt natuurlijk voor alle voertuigen. Als we geen gordels zouden hebben, zouden inzittenden al letsel oplopen van de klap op het water. Gordels moeten daartegen beschermen. Nadat het voertuig eventueel te water is geraakt, moeten inzittenden er natuurlijk zo snel mogelijk uit kunnen. En daarom eisen we ook dat gordels zijn voorzien van standaardsluitingen zoals ze ook in auto's zitten, zodat ze eenvoudig los te maken zijn.

Mevrouw Kröger heeft nog gevraagd naar het SWOV-advies over een tijdelijke toelating. We gaan regelen dat als technische eisen worden aangescherpt, bijvoorbeeld na het definitieve kader, de productie van alle bijzondere bromfietsen daarop moet worden aangepast. Wel wil ik voor de toelating aansluiten bij Europese kaders, want daar is geregeld dat eens toegelaten voertuigen altijd gebruikt mogen worden. Oldtimers bijvoorbeeld worden ook niet na 50 jaar verboden, maar je mag ze niet nu opnieuw gaan produceren en verkopen. Ik vind het disproportioneel als voertuigeigenaren bij het aanscherpen van de regels met een nieuw voertuig moeten komen. Als dit nodig is voor bepaalde veiligheidseisen, kun je natuurlijk kijken of dit met een eenvoudige aanpassing te doen is. Maar daarom hebben we dat deel van het SWOV-advies niet overgenomen. Ook daar sluiten we aan bij Europese kaders: je maakt het bekend, maar net als bij de oldtimers hoeven ze niet aan alle moderne eisen te voldoen.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ben ik er doorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn. Meneer Van Aalst, bent u zover?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik was nog niet helemaal zover, maar laten we maar starten. Laat ik beginnen met direct een VAO aan te vragen, want ik ben zeker niet tevreden met de beantwoording van de Minister.

De Minister stelde dat TNO dat ene niet gesteld zou hebben. Ik was dit nog even aan het terugzoeken, want het is door een van mijn collega's gevraagd in de schriftelijke vragenronde en beantwoord door de Minister. Ik ga het even terugzoeken en zorg dat de Minister het antwoord daarop krijgt.

Verder blijft voor de PVV vooropstaan dat veiligheid op één moet staan. Wij denken dat wij met het vaststellen van dit tijdelijke kader ingehaald gaan worden door de tijd. Dat zien we continu met die nieuwe bijzondere bromfietsen. Vandaag zagen we het weer voorbijkomen met de elektrische step die momenteel richting de RDW gaat om getoetst te worden. Wij denken dat daar heel veel misgaat en dat wij als Kamerleden nu een stap te snel gaan. Ik snap dat kinderdagverblijven momenteel in de problemen zitten en zo snel mogelijk een oplossing willen, maar voor de PVV staat voorop dat de veiligheid op één moet staan en in dit toelatingskader zien wij te veel open einden. Wij willen wachten op de onderzoeksresultaten van de OVV en het OM alvorens wij willen overgaan tot het toelaten van nieuwe voertuigen op de rijbaan. En dat was overigens een advies dat wel van de SWOV kwam. De SWOV zei: ga in ieder geval alles wat je aan nieuwe apparaten toelaat, tijdelijk toelaten en zeker niet permanent. Daarvan geeft de Minister aan dat zij dat niet wil, want dat zou alleen maar tot onduidelijkheid leiden. Wij vinden dat jammer, dus ik vraag een VAO aan en dan zullen we er vast op terugkomen. Tot zover de bijdrage van de PVV.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik ga even kijken of ik het goed begrepen heb. We gaan in mei dat tijdelijke kader introduceren. Voor de Stint staat daar specifiek een maximumcapaciteit van acht kinderen in. Blijft de Minister parallel daaraan in gesprek met de kinderopvangbranche om te kijken of dit met allerlei randvoorwaarden in een convenant wellicht naar tien opgetrokken kan worden? Dat is de concrete vraag. Hiermee zou sores rondom kinderopvang voorkomen kunnen worden en een situatie vermeden kunnen worden die op voorhand minder of anderszins veilig zou zijn dan als je een Stint zou gebruiken.

Een tweede vraag gaat heel specifiek over die technische keuring. De Minister zegt dat die wel twaalf weken tijd kost. Er komt dan een aangepaste Stint die gecontroleerd moet worden. Ze gaat die dan aan het nieuwe kader toetsen en moet vervolgens de vergunning geven om daarmee de weg op te mogen. Is de Minister in staat om daarin toch wat te versnellen zodat die 3.000 Stints die nu stilstaan zo snel mogelijk weer de weg op kunnen?

Dat brengt me op het laatste punt, een beetje in het verlengde van meneer Van Aalst. De Minister triggerde mij toen ze het over oldtimers had. We hebben altijd voortschrijdend inzicht. Er zijn in Nederland meer dan 3.000 Stints, die op zich technisch prima zijn en zeker na aanpassingen prima veilig de weg op kunnen, en die anders vernietigd zouden moeten worden. Ik hoop dat de heer Van Aalst het met mij eens is dat het niet de bedoeling kan zijn om op deze manier een enorme kapitaalvernietiging over het eigen land af te roepen naar aanleiding van één, zonder meer tragisch, ongeluk waaruit we een les kunnen trekken zodat we het vervoer in de toekomst veiliger kunnen maken. Ik pleit ervoor dat we op een goede, veilige en pragmatische manier het vervoer van kinderen duurzaam waarborgen.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik werd aangesproken, voorzitter, dus ik wil er kort op reageren. De PVV is altijd heel duidelijk geweest. We hebben niet altijd een probleem met de Stint, maar wel met de Stint die kinderen vervoert. Dat is voor ons wat de

veiligheid betreft het allerbelangrijkste. Als je hem gaat gebruiken voor andere doeleinden zoals pakketbezorging, heb je een heel andere situatie en dat is voor ons een heel ander verhaal. Het enige wat de PVV vandaag aangeeft, is dat we willen zien welke resultaten uit het onderzoek van de OVV komen en dat we pas daarna heldere en duidelijke besluiten willen nemen. We willen geen tijdelijke regeling, die mogelijk weer leidt tot onduidelijkheid waardoor we weer alles op de schop moeten gooien en opnieuw kunnen beginnen. Dat is hoe de PVV hierin staat. Alleen de kapitaalvernietiging is voor ons niet aan de orde. We willen heldere afspraken maken, zodat de producent en de kinderdagverblijven weten waar ze aan toe zijn.

De voorzitter:

Dat is een opmerking en daar kunt u op reageren.

De heer Schonis (D66):

Nou ja, volgens mij is er wel degelijk sprake van kapitaalvernietiging als je zegt dat het ding vanwege nieuwe inzichten over de veiligheid niet meer de weg op kan. Ik ben juist heel blij dat de Minister samen met de sector en de producent aan het kijken is naar het veiliger maken van dit ding, zodat kinderen wel degelijk op een goede en veilige manier naar het kinderdagverblijf kunnen gaan. En dat we dus niet de situatie krijgen dat al die duizenden Stints van de weg gehaald moeten worden. Zo staan wij daarin.

De voorzitter:

Oké. Daarvoor hebben we het debat, een exchange of opinions. Mevrouw Kröger, uw tweede termijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank voor het woord, voorzitter. Even het laatste punt dat de Minister aanbracht over het SWOV-advies over de tijdelijke toelating. Aan de ene kant wil de Minister de Europese regels voor oldtimers volgen en aan de andere kant meent ze dat het mogelijk moet zijn om aanpassingen af te dwingen als de veiligheid in het geding is. Daarover wil ik heel graag meer van de Minister horen, want ik denk dat wat we toch van de Stint moeten leren, is dat het gaat om het gebruik in de praktijk. In de praktijk blijkt of iets veilig is. In de praktijk blijkt dus ook dat iets niet veilig is en dan moet je kunnen ingrijpen. Dus ik wil heel graag de Minister horen over die tijdelijke toelating.

Dan de discussie over tien en acht kinderen en het convenant waar de Minister nu over spreekt. Voor ons is in de eerste plaats de rijvaardigheidstoets op het voertuig in de praktijk cruciaal. En verder de vraag hoe je verschuivingen voorkomt; die vraag hangt samen met die acht of tien kinderen. Ik maak me echt zorgen dat het vervoer van kleine kinderen verschuift naar voertuigen waarop op dit moment geen toezicht is en waarvoor op dit moment geen regels zijn. De Minister zegt dan: ja, maar daar ben ik niet verantwoordelijk voor. Ik wil heel graag dat de Minister verantwoordelijkheid neemt voor het vervoer van kleine kinderen in welk voertuig dan ook en dus ook voor de rijvaardigheidstoets in een convenant. Ik wil wel degelijk dat de overheid daar toezicht op houdt. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Dank ook voor de beantwoording van de Minister. We mogen niet marchanderen met veiligheid, zeker niet als het om kinderen gaat. Ik ben blij dat dit in gang is gezet na een vreselijk ongeluk en dat we

dit hebben kunnen aanpassen. Het is goed dat er nu een beleidsregel ligt. Het is ook goed dat de Minister aangeeft dat zij de problemen bij de kinderopvang ziet en dat zij hecht aan strakke afspraken. Ik hecht niet aan een convenant dat goede intenties naar elkaar uitspreekt om vervolgens over te gaan tot de orde van de dag. Als er ruimte wordt gegeven, moet het een afdwingbaar convenant zijn waarbij de hele sector meedoet, zodat er geen andere alternatieven kunnen worden gebruikt. Daarvoor zal ik het VAO gebruiken.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Geen vraag, voorzitter. Ik wil het voorzitterschap overnemen en u het woord geven.

Voorzitter: Van Aalst

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank. Het was een goed debat, denk ik. In ieder geval hebben we de meningen gedeeld. Veiligheid is natuurlijk essentieel. Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Van Dijk over het convenant. Ik heb echt het idee dat we samen proberen om oplossingen te vinden. Het is ook wel eens lekker dat je in de politiek zit om problemen die er zijn op te lossen om vervolgens weer verder te kunnen gaan en ervan geleerd te hebben. We moeten echt lessen leren van wat hier is voorgevallen, want de aanleiding is gewoon supertragisch.

Wij willen zeker innovatie stimuleren. Er zijn allemaal nieuwe initiatieven. Vanmorgen las ik nog dat ze in Breda iets met steps willen gaan doen. Dat soort dingen willen we toch van de grond kunnen krijgen. Kan de Minister daarop reflecteren?

Je wilt niet die verschuiving naar die bakfietsen. 1,5 meter is behoorlijk breed. Als ik hoor dat dat moet kunnen op fietspaden, die altijd te smal zijn, dan moeten we meer en bredere fietspaden maken of – zolang die paden er niet zijn – smallere voertuigen. We moeten toch goed kijken naar de breedte van iets dat we toestaan op het fietspad. Ik denk dat 1,5 meter best fors is. Als we dat wel willen, kunnen we meer fietsasfalt gaan leggen. Kan de Minister nog even naar die 1,5 meter kijken? Zeker als we naar een toekomstig kader gaan, is het belangrijk om vast te stellen of dat in alle drukte nog wel de norm is die we moeten hanteren.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Schonis. Gaat uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Hoor ik nou een VVD'er pleiten voor meer fietspaden? Breder én meer heb ik toch gehoord?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Als het om asfalt gaat, is het altijd goed. Ik ben een fervent fietser en dat zijn wij allemaal. Wij zijn van de Volkspartij en wij doen alles.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Ik geef u het voorzitterschap weer terug.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Ik kijk even naar de Minister. Een paar minuten? O, meteen. Kijk eens aan. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Van Aalst en ik verschillen te zeer van opvatting om er uit te komen. Daar valt verder weinig aan toe te voegen. De heer Schonis legde net zijn redenering nog even aan ons voor. Mevrouw Kröger, de heer Van Dijk en de heer Dijkstra sloten daarbij aan. Een convenant zou een goede oplossing kunnen zijn, maar dan moet het geen slap en vrijblijvend verhaal zijn. Het moet afdwingbaar zijn: de rijvaardigheidstraining, de veilige routes en afspraken dat we dan niet alsnog de helft in de elektrische bakfiets hebben. Iedereen moet meedoen. Dat zijn allemaal dingen die ik niet alleen goed gehoord heb, maar ook de vertegenwoordigers van de sector hebben dat goed van u meegekregen. Ik denk dat we die handschoen gezamenlijk moeten oppakken. Ik ben het zeer met de heer Dijkstra eens dat dit een onderwerp is waar je als politiek gezamenlijk voor moet staan. We staan allemaal voor die veiligheid van de kinderen. Het zou ook heel mooi zijn als we dit op die manier goed kunnen oplossen.

De heer Schonis vroeg of het wat sneller kan. We doen ons uiterste best om het zo snel mogelijk af te handelen, maar sommige processen hebben toch hun tijd nodig. U hebt net een VAO aangevraagd en ik hoop dat de griffie ervoor kan zorgen dat we die zo snel mogelijk kunnen hebben, het liefst volgende week al. Want dan kunnen we zo snel mogelijk duidelijkheid bieden aan fabrikanten, kan het balletje gaan rollen en kan het hele proces in gang worden gezet. We doen dus ons uiterste best en ik denk dat het echt haalbaar moet zijn, maar ik kan het niet mooier maken dan het is.

Mevrouw Kröger heeft nog over de SWOV gesproken. Moeten we niet een heel nieuw kader hebben als er nieuwe inzichten zijn? Je hoopt niet dat er ergens weer een vreselijk ongeval gebeurt, maar de Stint had een permanente aanwijzing. Daar hebben we toch op ingegrepen. Die situatie kunnen we in de toekomst nooit 100% uitsluiten. Die situatie kan zich altijd voordoen. In zijn algemeenheid geldt dat we ervoor gekozen hebben om het SWOV-advies op dit punt niet over te nemen en gewoon aan te sluiten bij bestaande regelgeving. Nogmaals, het voorbeeld van de oldtimers is het meest beeldend, omdat iedereen weet dat die niet aan alle moderne technische eisen voldoen waaraan nieuwe voertuigen wel worden getoetst. Desondanks wordt het gebruik ervan niet onmogelijk gemaakt. Over de rijvaardigheidstoets heb ik het net al gehad. Dan kom ik bij de stepjes in Breda waar de heer Dijkstra naar vroeg. Ik heb dat ook in de media vernomen, maar er is bij ons nog geen aanvraag ingediend; niet voor de toelating van het stepje, noch voor een experiment. Ik wacht het met belangstelling af en kan er op dit moment niets over zeggen.

Dan de vraag of de 1,5 meter niet smaller kan. U hebt gelijk dat het er hectisch aan toegaat op de fietspaden. Als je smallere voertuigen hebt, kun je er meer kwijt. Maar ook hier hebben we ervoor gekozen om aan te sluiten bij de bestaande regelgeving voor fietsen met drie of vier wielen. Die mogen 1,5 meter zijn, dus daarom hebben we ervoor gekozen om voor deze voertuigen ook 1,5 meter aan te houden. Anders ga je weer iets willekeurig nieuws creëren. Dat was de reden.

Voorzitter, dan ben ik er doorheen.

De voorzitter:

Er zijn nog wel vragen. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Toch nog een keer over dat SWOV-advies. Ik vind het geen goed genoeg antwoord dat de Minister zegt dat ze wil aansluiten bij bestaande regelgeving, want het heeft zo mis kunnen gaan doordat er onvoldoende toezicht was, er onvoldoende teruggekoppeld werd uit de praktijk en er daar iets aangepast werd. Ziet de Minister mogelijkheden om toch iets met dat vrij heldere SWOV-advies te doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan val ik weer in herhaling. Als er ergens absolute vrijheidsrisico's uit naar voren komen, pas je de gehele regelgeving aan. Dan grijp je in en ga je over tot schorsing of wat dan ook. We hopen natuurlijk dat we nooit meer in die situatie terechtkomen. Er zijn een heleboel andere dingen, misschien kleine wijzigingen in zo'n permanent kader, die misschien helemaal niet van de hoogste veiligheidsorde zijn. Een fabrikant die nu een nieuwe aanvraag doet en een product in de markt gaat zetten dat keurig voldoet, wil je niet dwingen de hele productie terug te draaien als het om minder belangrijke zaken gaat. Dat is de reden waarom ik zeg: we volgen de Europese lijn die er ligt. Als echt de veiligheid in het geding is, dan grijp je natuurlijk in. Dat hebben we nu ook bij de Stint gedaan, want er was een permanente aanwijzing. Maar dat is bij een heleboel wijzigingen helemaal niet aan de hand.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is juist het punt dat we proberen te voorkomen dat je in situaties zoals bij de Stint terechtkomt. De vraag is: hoe monitor je nou of er in de praktijk veiligheidsissues zijn waardoor je wellicht iets moet aanpassen voordat het zo misgaat zoals het nu mis is gegaan? Want dit is gekomen doordat er geen toezicht was. Hoe bouw je toch een check in, qua veiligheidstoezicht, waardoor je wellicht wel een aanpassing moet doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Kröger noemt hier zelf het woord al: toezicht. We gaan nu toezicht instellen en dat was er helemaal niet. De signaleringsfunctie die ILT heeft en die de politie en anderen dan ook kunnen gaan toepassen wanneer zich veiligheidsissues zouden voordoen, gaat dan wel degelijk in werking treden. Laat ik het voorbeeld van de heer Dijkstra nemen. Stel nou dat u in het permanente kader zou zeggen: het wordt allemaal te druk op het fietspad en we gaan straks zeggen dat die 1,5 meter niet meer mag en dat het 1,10 meter moet worden. Dan hoeft dat voor de veiligheid van het voertuig helemaal niet cruciaal te zijn. En dan zou het onredelijk zijn om de voertuigen die we in de tussentijd hebben toegelaten met een maximumbreedte van 1,5 meter af te keuren. We kunnen ze niet kleiner maken door er een stuk af te zagen. Daarvoor is het bedoeld dat mensen er in redelijkheid iets aan moeten kunnen ontlenen als ze een toelating hebben gekregen. Ze moeten niet voor elk wisselwasje een nieuwe toelating hoeven aan te vragen. Ik chargeer het nu een beetje. Dat is waarom we het zo hebben geregeld.

De **voorzitter**:

De heer Schonis? Niet? De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dit is toch weer zo'n voorbeeld waardoor een wirwar ontstaat. De ene mag 1,5 meter breed zijn volgens een eerdere regel en de ander maar 1,10 meter. Toezicht is heel belangrijk. We hebben het daar te weinig over gehad vanmiddag en ik ben daar even nieuwsgierig naar. Vorige keer was dit het grootste probleem. Er kwamen tussentijdse wijzigingen die al dan niet gemeld waren. Er was in ieder geval onvoldoende toezicht om te

toetsen of het wel of niet door de fabrikant was gemeld. Hoe gaat de Minister voorkomen dat we in dezelfde problemen geraken als de vorige keer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat heb ik eigenlijk al toegelicht toen ik uiteengezet heb wat we allemaal gaan doen in dat toezicht. Ik heb aangegeven dat we toezicht gaan houden op de productiefase en dat de conformiteit een eis wordt. Ik heb u ook al gemeld dat we duidelijk gaan aangeven welke soort wijziging gemeld moet worden. Die moeten dan gemeld worden en die worden ook gecheckt. We gaan ook toezichthouden in de handelsfase; ILT krijgt de onderzoekstaak om ook in die fase toezicht te houden. ILT kan het gewoon rapporteren wanneer er straks ergens bijzondere bromfietsen in de verkoop worden aangetroffen die niet aan de regels voldoen. Politie kan straks ook gaan handhaven op straat. Dat houdt in dat ze gaan controleren op het juiste gebruik van de voertuigen, maar ook op de permanente eisen waaraan de voertuigen moeten voldoen; bijvoorbeeld op de verlichting. Dit was allemaal niet handhaafbaar en dit kan straks dus allemaal wel getoetst worden. Bij de productiefase kun je nog zeggen dat de aanvrager moet kunnen aantonen dat hij beschikt over een kwaliteitsstelsel om te zorgen dat de voertuigen steeds met dezelfde kwaliteit worden geproduceerd en dat hij problemen in een productieproces, zo die zich mochten voordoen, adequaat kan oplossen. Daarop gaat RDW toezien. En jaarlijks moet een aanvrager kunnen aantonen dat het nog steeds functioneert. De RDW gaat de aanvrager in elk geval elke drie jaar bezoeken. Er gaat een heel systeem van toezicht ingevoerd worden dat er tot nog toe helemaal niet was.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor toch heel veel dingen die niet nieuw zijn, vooral richting de leverancier. De leverancier heeft volgens mij in het vorige traject niet zo heel veel fout gedaan. Die heeft alles keurig netjes gemeld. Het probleem was alleen dat wij ILT dit lieten controleren, terwijl dat niet de bedoeling was en ze daar überhaupt de mankracht niet voor hebben. Daarover maak ik me nog steeds zorgen. Als PVV stellen wij vast dat ILT al dusdanig is ingekrompen dat die mankracht er sowieso niet is. Dat de politie controleert op verlichting vind ik leuk, maar het probleem zat de vorige keer niet in de verlichting, maar in de discussie rondom de motor en de aandrijving. Past het nu wel en moet het nou wel of niet gemeld worden? Het was voor de leverancier geen discussie; die heeft volgens mij netjes gehandeld binnen de kaders die er waren.

De PVV is op dit moment niet overtuigd en ik hoop dat de Minister nog een poging wil wagen om ervoor te zorgen dat de ILT er zo meteen wel bovenop zit en ervoor gaat zorgen dat dit soort dingen niet meer voorkomen. Ik ben nog niet overtuigd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik tel mijn zegeningen. Ik zie dat de heer Van Aalst het in ieder geval met mij eens is dat er in het verleden geen toezicht was en dat het goed is dat dit er nu wel komt. Uw brede debat over de zorgen bij de ILT is een breder debat wat niet alleen aan de Stint gekoppeld is; ik kijk ook in de richting van mevrouw Kröger. Laten we dat debat op een ander moment met elkaar voeren.

De voorzitter:

Stelt u uw vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat brede debat over ILT moeten we heel duidelijk voeren. Eén ding blijft voor mij nog onduidelijk. De Minister tuigt toezicht op. Wat gebeurt er als

in de praktijk na drie jaar blijkt dat iets specifiek aan het gebruik van de Stint toch niet veilig is, terwijl het voertuig wel is toegelaten? Dat geldt overigens ook voor een ander voertuig. Welke mogelijkheden zijn er dan om alsnog aanvullende eisen te stellen? Eigenlijk zegt de Minister: ik kan altijd schorsen en het voertuig helemaal van de weg halen. Dat doe je op een moment dat er iets gruwelijks is gebeurd, zoals het ongeluk in Oss. We hebben het er nu over dat je wilt dat bij innovatieve voertuigen, waarbij er veel ontwikkelingen zijn, besloten kan worden dat het voertuig aangepast moet worden als door al het toezicht in de praktijk blijkt dat er dingen toch onveilig zijn. Toch? Dat is wat de SWOV adviseert en wat mij eerlijk gezegd heel logisch in de oren klinkt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Je moet natuurlijk onderscheid maken tussen aanpassingen van dingen die beter kunnen en dingen die echt onveilig zijn. Als er iets echt apert onveilig is, kun je schorsen en kun je de aanwijzing intrekken; dat hebben we nu ook gedaan. Natuurlijk, als het echt duidelijk is dat er ergens een klein onderdeelje onveilig is, mag ik aannemen dat ook een fabrikant dat niet wil laten voortbestaan. Dat zal neem ik aan echt wel aangepast worden. Maar nogmaals, in heel veel gevallen gaat het om aanpassingen die helemaal niet veiligheidsgerelateerd zijn. Ik noemde u net het voorbeeld van de breedte, waarvoor uw Kamer allerlei redenen zou kunnen hebben om die te veranderen. We hebben het bij de auto's ook. Regelmatig vindt er een recall plaats. Dan wordt niet de hele aanwijzing en toelating tot de weg ingetrokken. Maar als iets echt veiligheidsgerelateerd is, ga je dat natuurlijk wel aanpassen. Dat wil niet zeggen dat het hele product niet meer toegelaten wordt.

De voorzitter:

Goed. Oké. Ik stel voor dat we toch een afronding gaan komen. Ik heb een toezegging genoteerd:

- De Minister gaat met de sector in overleg over een convenant waarin afdwingbare afspraken worden vastgelegd over onder meer een rijvaardigheidstoets en veilige routes. Dit convenant wordt in conceptvorm aan de Kamer voorgelegd en kan in beginsel gelden tot er wetgeving op dit punt is.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Een aanvulling nog, volgens mij ging het ook over alternatieven. De Minister heeft het ook over ongewenste alternatieven gehad.

De voorzitter:

«En te bekijken of er alternatieven zijn die ongewenst zijn om...» Kunt u het zelf toelichten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik denk dat het de bedoeling is om al die aspecten mee te nemen. Ik sloeg wel even aan, omdat u zei «in conceptvorm voorleggen aan de Kamer». We gaan proberen om een goed convenant af te sluiten. Het convenant kan dan niet onderwerp van onderhandeling in de Kamer worden. Uiteraard kunt u er iets van vinden, maar ik zou het niet als een concept willen neerleggen waar de Kamer een onderhandeling op los kan laten. Dat lijkt me niet goed. We gaan met de sector proberen om er samen goed uit te komen. Dan kom je tot een convenant, dat afdwingbaar moet zijn en aan alle voorwaarden moet voldoen zoals we net hebben besproken. Zoals het hier gebruikelijk is, kunt u toetsen of ik daaraan heb voldaan.

De voorzitter:

Ja. De heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Zo werkt het inderdaad. Wij hebben vanuit verschillende kanten aangegeven wat wij wenselijk vinden. De Minister sluit een convenant met de sector. En als wij dat nodig vinden, kunnen wij dat convenant agenderen.

De **voorzitter**:

Ik zie instemmend geknik. Er is overeenstemming, dat vind ik altijd mooi.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou graag weten wat de termijn is waarop wij dat convenant krijgen, zodat we het kunnen bespreken. Een AO Verkeersveiligheid lijkt mij typisch zo'n moment om dat convenant te willen bespreken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, ik weet niet helemaal of wij dat voor het AO Verkeersveiligheid redden, maar we gaan ons uiterste best doen. Als we het werkbaar willen hebben voor het komende schoolseizoen, zullen we er toch voor de zomer met elkaar uit moeten komen. Ik laat me nu niet verleiden om daarvoor precies een week te noemen. We gaan proberen het zo snel mogelijk in gang te zetten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is een VAO aangevraagd door de heer Van Aalst. Ik sluit dit algemeen overleg, met dank aan iedereen voor zijn aanwezigheid en interesse.

Sluiting 17.57 uur.