

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brieven Toelating Stint tot de openbare weg definitief ingetrokken (Kamerstuk 29 398, nr. 660) en Herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 674)

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de plannen van de Minister voor de Stint en het toelatingskader. De leden van de VVD-fractie hebben nog de volgende vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Minister.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de herziening van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen en hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de documenten ten behoeve van de herziening van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen. De leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben de brieven van de Minister en aanbevelingen van de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) ontvangen en hebben hier vragen en opmerkingen bij. Deze leden hebben tevens een groot aantal brieven vanuit de (kinderopvang-)sector en de bevolking ontvangen en delen veel van de zorgen die daarin zijn verwoord. Ten slotte hebben de leden vragen over de manier waarop destijds de Stint tot de openbare weg is toegelaten.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de herziening van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen en hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brieven.

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister terugkijkt op het schorsingsbesluit. Had zij achteraf gezien de zaken anders aangepakt of is zij ervan overtuigd dat de intrekking de enige juiste maatregel was, zeker nadat TNO vernietigend oordeelde over de constructie en verkeersveiligheid van de Stint? Hoe is het contact met de fabrikant van de Stint op dit moment? Wanneer valt een eventuele terugkeer van de Stint of een vergelijkbaar product te verwachten?

De leden van de CDA-fractie onderschrijven dat veiligheid voor gebruikers, passagiers en andere weggebruikers voorop moet staan. Het dramatische ongeval met de Stint in Oss op 20 september 2018 maakte eens te meer duidelijk hoe belangrijk die veiligheid is. De leden van de CDA-fractie ondersteunen in principe de gedachte dat zo min mogelijk in de weg moet staan aan innovatie. Deze leden willen echter wel waken dat op termijn de focus toch weer verschuift naar teveel ruimte voor innovatie zoals de afgelopen jaren is gebeurd. Hoe wordt voorkomen dat veiligheid nu voorop staat, maar naarmate de tijd verstrijkt toch weer naar de achtergrond verdwijnt om tegemoet te komen aan innovaties?

De leden van de GroenLinks-fractie willen vooraf benadrukken dat de precieze oorzaak van het ongeluk met de Stint in Oss nog niet is bekendgemaakt en dat mogelijke aanpassingen van beleid en regels ook geen rechtstreeks antwoord geven op de vragen rond het ongeluk. De nasleep heeft wel duidelijk gemaakt dat de procedures rondom de toelating van bijzondere bromfietsen, de technische eisen daaraan en de handhaving

ervan, tekort zijn geschoten. De Stint was bij nader inzien niet veilig (genoeg).

### **Toelating Stint tot openbare weg**

De leden van de GroenLinks-fractie hebben via de media begrepen dat de Stint in 2011 is toegelaten tot de openbare weg na een akkoord van een «afdelingshoofd» van het toenmalige Ministerie Infrastructuur en Milieu en viel binnen de bevoegdheid van deze ambtenaar. Deze leden willen graag weten of de beoordelingsruimte toeliet dat een voertuig voor het vervoer van tien kinderen kon worden toegelaten onder de regelgeving voor een bijzondere bromfiets voor één persoon. Kon dit zonder dat dit breder werd besproken of beoordeeld? Kon dit zonder dat de consequenties voor de veiligheid van kinderen apart is meegewogen bij de beoordeling? Klopt het ook dat dezelfde dienst later dat jaar een nieuw, uitgebreider toetsingskader heeft opgesteld, maar de Stint niet met terugwerkende kracht daarbij heeft betrokken, omdat deze reeds was vergund? Wat waren hierbij de criteria? Was in dat geval het toetsen volgens de criteria, die weliswaar waren afgesproken, maar evident tekortschoten voor het onderhavige voertuig, belangrijker dan gewoon gezond verstand? Met andere woorden: heerst er bij het ministerie een cultuur waarbij men de praktijk probeert in te passen in de regels of waarbij men de regels gebruikt voor de praktijk en aan de bel trekt als de regels niet voldoen aan wat reëel voorligt? Welke waarborgen zijn er voor gevallen die juridisch misschien wel binnen de regels vallen, maar niet in de beoogde praktijk of die in die beoogde praktijk mogelijk onvoorziene risico's met zich mee brengen? De leden van de GroenLinks-fractie zijn zich ervan bewust dat een dergelijk traject deels juridisch en deels technisch is, maar willen wel benadrukken dat elke overheidsorganisatie een systeem moet hebben waarbij situaties die buiten het «normale» vallen, naar een hoger ambtelijk en desnoods politiek niveau gaan.

### **Alternatieve vervoermiddelen**

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat de Minister het tussentijdse toelatingskader zo snel mogelijk in werking wil laten treden, mede met het oog op de ondernemers en de kinderopvangsector die niet langer gebruik kunnen maken van de Stint en geconfronteerd worden met een vervoersvraagstuk. Deze leden lezen echter wel dat de Minister nog in afwachting is van de resultaten van het ongevalsonderzoek van het ongeluk met de Stint in Oss en van de uitkomsten van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OVV). Hetzelfde geldt voor de definitieve adviezen van de RDW en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV). Ook zien deze leden dat de beoordeling van de uitvoerbaarheid en de wenselijkheid van sommige aanbevelingen uit de voorlopige adviezen van de SWOV en de RDW meer tijd kosten. Kan de Minister toelichten of en waarom de uitkomsten van de onderzoeken en de definitieve adviezen niet nodig zijn bij de vormgeving van de tussentijdse herijking van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen? Kunnen deze onderzoeken en adviezen geen cruciale informatie bevatten die van groot belang is voor de vormgeving van de tussentijdse herijking van het toelatingskaders? Kan de veiligheid in de fase van de tussentijdse herijking van het toelatingskader tot het moment van de definitieve herijking voldoende worden geborgd, indien uitkomsten van onderzoeken en definitieve adviezen nog ontbreken? En wanneer worden de uitkomsten van het ongevalsonderzoek van het ongeluk met de Stint in Oss en de uitkomsten van het onderzoek van OVV verwacht?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de schorsing van de Stint tot grote organisatorische problemen heeft geleid. Ouders, de buitenschoolse opvang (bso) en kinderdagverblijven moesten op stel en sprong noodoplossingen bedenken die soms eveneens risicovol zijn. Deze willen graag weten wat de nu meest gebruikte alternatieve oplossingen in de sector zijn en welke risico's hier meespelen. Deze leden krijgen signalen dat veel bso's en kinderdagverblijven zijn overgestapt op een praktijk die zij zelf vaak als minder veilig ervaren dan de Stint. Als dit zo blijkt te zijn, dan is een snelle verbetering van de bestaande Stint extra belangrijk.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn daarom ook voorstander van een snel te realiseren en vooral praktische aanpassing en oplossing voor de bestaande Stints en een duidelijk en helder traject aan regelgeving waar straks alle bestaande en nieuwe voertuigen aan moeten voldoen. Deze leden zijn verheugd dat veel van de eerder geuite vragen, zorgen en opmerkingen lijken te zijn meegenomen.

De leden van de SP-fractie constateren dat de kinderopvangbranche snel duidelijkheid verlangt of een nieuwe Stint in het nieuwe schooljaar op de weg mag of niet. Voor de bedrijfsvoering, tarifiering en personeelsbeleid is de sector afhankelijk van een duidelijk antwoord. Herkent de Minister dit signaal en is zij bereid om in samenwerking met alle relevante partners uit het veld hier zo snel mogelijk een antwoord op te geven en kan de Minister dat toelichten?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de veiligheid voor de inzittenden en het verkeer voorop staat bij de mogelijke terugkeer van de Stint op de openbare weg en bij het inzetten van een alternatief vervoersmiddel voor het vervoeren van kinderen. Deze leden horen graag of de Minister weet welke alternatieve vervoermiddelen door kinderopvangorganisaties worden gebruikt. Kan de Minister aangeven hoe veilig de elektronische bakfiets (hierna: e-bakfiets) en andere vervoermiddelen zijn die nu in plaats van de Stint door de kinderopvang worden ingezet? Klopt het dat de e-bakfiets veel sneller dan de Stint is en meer kinderen kan vervoeren? Kan de Minister verder aangeven hoe het veiligheidskader van de e-bike / e-bakfiets in elkaar zit? Voor de leden van de PvdA-fractie is het van belang dat er duidelijkheid komt voor de kinderopvang wanneer zij mogelijkerwijs met een veilige Stint de weg weer op kunnen. Kan de Minister aangeven of de nieuwe Stint inzetbaar is voor het nieuwe schooljaar?

### **Toelatingskader bijzondere bromfietsen**

De leden van de VVD-fractie zien dat in het toelatingskader staat beschreven dat er nieuwe regels gelden voor het toelaten van de Stint op de openbare weg. Zijn deze regels opgesteld voor alle Stints of alleen voor die, die voor personenvervoer gebruikt worden? Zo ja, waarom? Hoe is deze afweging gemaakt? Zo nee, kunnen we ervan uitgaan dat ook andere Stints aan verkeersveiligheidseisen moeten voldoen?

De leden van de VVD-fractie zien dat in het toelatingskader wordt gesproken over het maximeren van het aantal inzittenden van tien naar acht. Is dat puur vanuit het idee voor een rijbewijs B of zitten daar nog veiligheidsoverwegingen achter en zo ja, welke? Hoe wil de Minister gaan handhaven dat iedereen die een Stint bestuurt ook daadwerkelijk een rijbewijs heeft? Gaat hier op gecontroleerd worden? Zo ja, hoe? De leden van de VVD-fractie vragen wanneer er meer duidelijk is over het publiekelijk online plaatsen van alle toegelaten bijzondere bromfietsen en de voorwaarden waaronder deze zijn toegelaten tot de openbare weg. Kan de Minister daar meer over vertellen?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister kan vertellen of de capaciteit die nodig zal zijn om de conformiteit van productie in de toekomst te controleren bij de RDW toereikend is.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wanneer de verwachting is dat het definitieve toelatingskader in werking kan treden. Deze leden vragen verder of het signaal klopt dat kinderopvangorganisaties gebruik zijn gaan maken van e-bakfietsen of overwegen om deze aan te schaffen. Zo ja, hoe kijkt de Minister naar deze ontwikkeling? Heeft de Minister zicht op de veiligheid van de verschillende e-bakfietsen? Klopt het dat de e-bakfiets tien kinderen kan vervoeren en veel sneller kan rijden dan de Stint? Hoe oordeelt de Minister over de veiligheid van de e-bakfiets? Is deze minder veilig dan de Stint? Voldoen de e-bakfietsen aan het door TNO ontwikkelde veiligheidskader voor personenvervoer? Kan de Minister aangeven wie er toezicht houdt op de e-bakfiets? Kan de Minister aangeven of professionele rijvaardigheidstraining voor de e-bakfiets wordt aangeboden? Hoe wordt voorzien in onderhoud van deze vervoermiddelen? Klopt het dat de e-bakfiets zonder toelating de weg op mag, dus zonder enige veiligheidseis, zonder keuring, zonder rijvaardigheidstraining en zonder rijstoezicht? Zo ja, hoe kijkt de Minister hiernaar en overweegt zij dit aan te scherpen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van de Minister dat actief wettelijk toezicht op de categorie bijzondere bromfietsen nog even op zich laat wachten. Er zijn tussentijdse oplossingen gevonden waarbij RDW toetst op het tussentijdse toelatingskader. De leden van de D66-fractie vragen de Minister hoe steekproeven (motie Schonis en Van der Graaf 29 398, nr. 628) een onderdeel hiervan zullen zijn. Deze leden vragen de Minister hoe de gesprekken in Europees verband verlopen omtrent een Europese typegoedkeuring voor de categorie bijzondere voertuigen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen over de aanbevelingen van de RDW en TNO. Dit betreft deels vragen en opmerkingen van algemene technische aard en deels vragen over of en hoe deze in de praktijk te realiseren zijn op de (meeste) bestaande Stints. In de aanbevelingen van de RDW voor nieuwe voertuigen staat beschreven dat de fabrikant zelf een risicobeoordeling moet maken. Het lijkt de leden van de GroenLinks-fractie evident dat een verantwoorde fabrikant zo iets doet, maar de regels moeten nu juist waarborgen dat het risico aanvaardbaar is, ongeacht de inschatting van de meest direct belanghebbende bij de toelating van het product. Juist dat risico moet door een onafhankelijke en deskundige toets worden beoordeeld.

De leden van de GroenLinks-fractie zien graag een onderscheid in de regelgeving en waar nodig de technische eisen, tussen voertuigen die alleen de bestuurder vervoeren, voertuigen die passagiers vervoeren en voertuigen voor vracht. Aan het voertuig en de bestuurder van een voertuig met passagiers moeten uiteraard de hoogste eisen worden gesteld. Maar ook een groot of zwaar voertuig met bijvoorbeeld vracht kan veel letsel en schade bij andere verkeersdeelnemers veroorzaken. De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich daarom voorstellen dat aan deze grotere en zwaardere voertuigen ook eisen worden gesteld zoals de Algemene Periodieke Keuring (APK) die heeft om de permanente staat van onderhoud in de gaten te houden. De RDW stelt in haar aanbevelingen ook eisen met betrekking tot corrosie en andere slijtage. Dat soort eisen zijn, wat deze leden betreft, alleen zinvol als daar ook regelmatig op wordt gecontroleerd. Voor lichte voertuigen die uitsluitend voor één persoon zijn bedoeld zijn onderhoudseisen zoals die voor fietsen en brommers voldoende. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft geldt hetzelfde voor de rijvaardigheidsbewijzen en tests. Wie een voertuig met passagiers of een groot en zwaar voertuig bestuurt, moet

aan zwaardere eisen voldoen. Wat deze leden betreft zou dat ook uit een theoretisch gedeelte over de verkeersregels moeten bestaan en uit een praktisch gedeelte specifiek voor het te besturen voertuig. Het ligt dan in de rede om voor het theoretische deel vrijstelling te verlenen aan houders van een auto- of brommerrijbewijs omdat zij immers al aangetoond hebben de verkeersregels te kennen. Een praktische bekwaamheidstoets met het voertuig vinden deze leden wel nodig en eveneens een aanbeveling voor grote brommobielen en dergelijke voor zover deze op de openbare weg rijden.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben verder vragen over het maximum aantal passagiers voor de Stint en mogelijke andere vergelijkbare voertuigen. Met een regulier autorijbewijs mogen maximaal acht passagiers worden vervoerd. De Stint is gebouwd voor tien kinderen. De reden hiervoor is dat het in de kinderopvangbranche en bij bso's gebruikelijk is om één begeleider per tien kinderen te hebben. Deze leden willen graag weten of hier rekening mee is gehouden en of dit van belang is bij de afweging om voertuigen of rijbewijzen voor acht dan wel meer passagiers toe te laten. Voor de eenvoud van regelgeving is een maximum van acht mogelijk de beste oplossing, maar voor de branche levert dit grote problemen op. Draagt een kleiner aantal inzittenden bij aan de veiligheid?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen met betrekking tot de vereiste gordels. Voor zover bekend heeft de Stint al gordels voor passagiers, maar voldoen deze niet aan dezelfde eisen als autogordels. Deze leden vragen wat voor soort gordel dan nodig is en vereist wordt. De krachten die moeten worden opgevangen zijn anders en kleiner dan wat een autogordel moet kunnen. Ook willen deze leden graag weten wat in dit geval veiliger is: de zeer jonge passagiers vastgespen, waardoor zij er niet zelfstandig uit kunnen of een systeem waarbij de kinderen zichzelf kunnen los maken of zeer snel «bevrijd» kunnen worden als een noodsituatie daarom vraagt. Het is immers niet ondenkbaar dat een Stint bijvoorbeeld te water raakt. Is hier een afweging voor gemaakt? Wat worden straks de eisen voor de fabrikant?

De leden van de GroenLinks-fractie zagen dat TNO in een eerdere rapportage van mening was dat het voor de verkeersveiligheid van belang is dat een bestuurder voorop het voertuig zit in plaats van achterop. Dat zou het verkeersoverzicht vergroten. Ook zou een bestuurder moeten zitten op een stoel of zadel in plaats van staan. Deze leden hebben hier twee vragen bij. Ten eerste zou dit een fundamentele wijziging zijn van de Stint, die mogelijk niet praktisch of economisch uitvoerbaar is. Het zou dan een totaal ander voertuig worden. Aanpassing van bestaande Stint en daarmee een snelle terugkeer op de weg lijkt dan uitgesloten. Ten tweede lijkt dit advies geen rekening te houden met het feit dat de Stint is bedoeld voor het vervoer van kleine kinderen die continue toezicht behoeven. Een bestuurder die zich zeer regelmatig moet omdraaien om zijn passagiers in de gaten te kunnen houden kan niet tegelijkertijd op het verkeer letten. Deze leden merken op dat TNO naar eigen zeggen buiten de maatschappelijke context heeft gekeken, dus puur op de technische aspecten. Het lijkt deze leden bij uitstek verstandig om naast de technische en verkeerskundige aspecten juist ook de maatschappelijke context te betrekken. Is in het geval van het vervoer van kleine kinderen vrij zicht op zowel het verkeer als de passagiers niet veiliger?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn overigens van mening dat een voertuig met een verbrandingsmotor onmogelijk nog als «innovatief» kan worden aangemerkt, hoe nieuw of anders het ook is.

De leden van de SP-fractie zien dat de Minister aangeeft bij de eventuele toelating van nieuwe bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer het aantal passagiers te maximeren op acht en voor de bestuurder de eis te stellen dat die in het bezit moet zijn van rijbewijs B.

Dit sluit aan bij de eisen waarmee met reguliere voertuigen personen vervoerd mogen worden. Deze leden vragen de Minister toe te lichten waarom zij enerzijds wil aansluiten bij de eisen voor regulier gemotoriseerd vervoer, terwijl aan de andere kant bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer minder hard rijden en op andere delen van de rijbaan moeten rijden. Erkent de Minister dat hiermee de drempel om gebruik te maken van innovatieve vervoermiddelen of de ontwikkeling daarvan fors wordt verhoogd? En kan zij uitleggen hoe de belangen precies gewogen zijn in aanloop naar deze afweging? Kan de Minister aangeven waarom niet wordt gekozen voor bijvoorbeeld een bromfietsrijbewijs?

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om snel duidelijkheid te verschaffen over de eisen die gesteld gaan worden aan de veiligheids gordels en hierbij de snelheid waarmee en de omgeving waarin bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer zich begeven daarbij mee te nemen. Concreet vragen de leden van de SP-fractie of het niet vreemd zou zijn om gordels voor een bijzondere bromfiets aan dezelfde eisen te laten voldoen als bijvoorbeeld de gordels in personenwagens. Deze leden horen graag de afweging die de Minister hierin voornemens is te maken.

Ten slotte vragen deze leden of de Minister kan bevestigen dat de aanpassingen die nodig zijn om de Stint weer geschikt voor toelating op de openbare weg te maken geen wijziging van de bak zelf betreffen.

De leden van PvdA-fractie vragen of slechts het invoeren van een rijbewijsplicht de veiligheid van het besturen van de Stint verhoogt. Kan de Minister aangeven waarom niet is gekozen voor een verplichte rijvaardigheidstraining met de Stint? Wat gebeurt er met medewerkers die een al een rijbewijs B hebben? Krijgen zij ook nog een rijvaardigheidstraining speciaal voor de Stint? Is de Minister bereid om te bekijken of het invoeren van een gecertificeerde rijvaardigheidstraining de veiligheid op de weg en voor de inzittenden van de Stint verbetert?

### **Wijzigingen in het toelatingskader**

De leden van de CDA-fractie lezen over het besluit om het aantal plaatsen voor passagiers te maximeren op acht personen. Deze leden begrepen dat de Belangenvereniging voor Ouders in de Kinderopvang (hierna: BOinK) kritisch is op deze maximering van acht personen. Zij geven aan dat de norm groepjes van tien zijn, waardoor zij vaker zouden moeten rijden op risicovolle trajecten en dan zou men per saldo geen veiligheidswinst boeken. Zou de Minister willen reflecteren op deze gedachtegang van de BOinK? Kan de Minister verder aangeven of zij verwacht dat de maximering van acht personen er toe leidt dat er door ondernemers gekozen zal worden voor goedkopere, maar minder veilige alternatieven die wel plek bieden aan tien kinderen? Zo ja, hoe kijkt zij hiernaar?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat waar de fabrikant door de innovatieve aspecten van het voertuig niet kan voldoen aan de gestelde technische eisen hij de mogelijkheid krijgt om bij de aanvraag te vermelden waarom niet aan deze eisen kan worden voldaan. De Minister geeft aan dat dit een gebruikelijke praktijk is in de internationale voertuigtoelating. Wordt in de praktijk van de internationale voertuigtoelating veelvuldig van deze mogelijkheid gebruik gemaakt of is het gebruik hiervan uitzonderlijk? Indien hier veelvuldig gebruik van wordt gemaakt, ondermijnt dit dan niet de technische eisen die zijn gesteld? Kan de Minister aangeven of deze praktijk tot ongelukken of gevaarlijke situaties heeft geleid? De leden van de CDA-fractie lezen dat onder de huidige toelatingsprocedure de fabrikant onbeperkt voertuigen mag blijven produceren zolang die conform de aanwijzing zijn en voldoen aan de technische eisen die ten tijde van de toelating tot de openbare weg van

toepassing waren. Ook al zijn de technische eisen in de tussentijd gewijzigd. Deze leden vinden het zeer verstandig dat de Minister dit wil aanpassen. De Minister stelt voor dat bij een aanscherping van de technische eisen voertuigen op termijn moeten worden geproduceerd volgens de nieuwe eisen. Waarom niet direct? Welke termijn stelt de Minister voor? De leden van de CDA-fractie lezen dat voor de fabrikanten van de 16 bijzondere bromfietsen die op dit moment zijn toegelaten tot de openbare weg er voorlopig niets wijzigt. Waarom geldt dit tussentijdse beleidskader alleen voor nieuwe aanvragen? Kan de veiligheid worden geborgd, indien de fabrikanten bijzondere bromfietsen kunnen blijven produceren conform de aanwijzing en de technische eisen die ten tijde van aanwijzing van toepassing waren?

De leden van de CDA-fractie lezen in artikel 8 van het schematisch overzicht van de aanpassingen in het toelatingskader dat, omdat meer getoetst moet worden, de beslistermijn langer wordt. Deze leden vragen hoeveel langer. Deze leden lezen in artikel 16 dat het voertuig niet sneller mag kunnen gaan dan in de aanvraag is opgegeven. Wat zijn de minimale en maximale snelheid die in de aanvraag kan worden opgegeven? En wordt er ook gecontroleerd of de bijzondere bromfiets geen hogere snelheid kan bereiken dan is opgegeven? Deze leden lezen in artikel 30 dat bij uitval het voertuig niet versnelt of abrupt mag remmen. Zal hier extra goed op worden gecontroleerd dat dit wordt nageleefd vanwege de kans dat indien dit niet voldoet ongelukken snel kunnen ontstaan?

## **II Reactie van de bewindspersoon**