

Vergaderjaar 2018–2019

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 676**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 3 april 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 5 februari 2019 over toelating Stint tot de openbare weg definitief ingetrokken (Kamerstuk 29 398, nr. 660) en de brief van 26 februari 2019 over herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 674).

De vragen en opmerkingen zijn op 19 maart 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 27 maart 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
Toelating Stint tot openbare weg	3
Alternatieve vervoermiddelen	3
Toelatingskader bijzondere bromfietsen	4
Wijzigingen in het toelatingskader	7

### 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 juist 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 mogelijk 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 rijkstoezicht? 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 van de leden Schonis en Van der Graaf (Kamerstuk 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 zoiets 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 gelden 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 verkeeroverzicht 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**

Hierbij ontvangt u de beantwoording op de inbreng van uw Kamer naar aanleiding van het schriftelijk overleg over de Kamerbrief Toelating Stint tot de openbare weg definitief ingetrokken<sup>1</sup> en de Kamerbrief Herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen<sup>2</sup>. Ik wil de fracties die in het verslag aan het woord zijn danken voor hun inbreng. Zij hebben aangegeven kennis te hebben genomen van de brieven en de voorgestelde herziening van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen en daarbij nog een aantal vragen te hebben. Deze vragen hebben o.a. betrekking op:

- de terugkeer van de Stint op de weg;
- de inzet van de elektrische bakfiets als alternatief voor de Stint;
- de voorstellen en wijzigingen in het tussentijdse toelatingskader zoals de eis met betrekking tot de gordels en het maximum aantal inzittenden.

In het navolgende zal ik op de opmerkingen en vragen ingaan, waarbij zoveel mogelijk de volgorde van het verslag wordt aangehouden. De Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (hierna «de Beleidsregel») zal ik uw Kamer uiterlijk in de eerste helft van april toesturen.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 660.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 674.



## **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?*

Terugkijkend ben ik van mening dat het schorsingsbesluit, en het daaropvolgende intrekkingbesluit, op deugdelijke gronden is genomen. Ik ben me steeds bewust geweest van de maatschappelijke implicaties van deze besluiten. Verkeersveiligheid staat voorop en moet voorop blijven staan, zowel bij de herijking van het toelatingskader als bij de beoordeling van nieuwe aanvragen onder dit kader. Fabrikanten moeten goed worden geïnformeerd over de nieuwe regels. Daarom vinden meerdere gesprekken plaats met verschillende fabrikanten, waaronder de fabrikant van de Stint. In die gesprekken worden de nieuwe regels toegelicht, bijvoorbeeld de technische eisen waaraan moet worden voldaan en de verplichtingen die de fabrikant heeft in het kader van de controles die de RDW gaat verrichten.

*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?*

Bij de totstandkoming van het tussentijdse toelatingskader is geprobeerd een zo goed mogelijke balans te vinden tussen veiligheid en innovatie. De definitieve adviezen van de RDW en SWOV worden in april verwacht. Verder volgen ook nog de uitkomsten van het ongevalsonderzoek en naar verwachting verschijnen in het najaar de uitkomsten van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Met de uitkomsten van die onderzoeken wordt rekening gehouden bij de herijking van een definitief toelatingskader. Ook dan blijft er oog voor de balans tussen veiligheid en innovatie. Tot slot wordt ook zicht gehouden op deze balans doordat er na de inwerkingtreding van het definitieve toelatingskader op termijn een evaluatie daarvan zal plaatsvinden.

## **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 toelatingskader 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?*

Op basis van het mandaatbesluit<sup>3</sup> kon namens de toenmalige Minister door een afdelingshoofd dit besluit worden genomen. In het toelatingskader zijn regels vastgelegd om aanvragen op een eenduidige wijze te beoordelen en de veilige verkeersdeelname van een voertuig centraal te stellen. Op 5 december 2018 heb ik uw Kamer gemeld (Kamerstuk 29 398, nr. 637) dat men zich bij de aanvraag van de Stint destijds ambtelijk heeft afgevraagd of de Stint aangewezen kon worden als bijzondere bromfiets onder dit kader, omdat het voertuig tot doel had kinderen te vervoeren. Dat kon omdat in het toelatingskader geen onderscheid werd gemaakt in de eis aan voertuigen naargelang het gebruik.<sup>4</sup>

Voor de beoordeling van aanvragen kan deskundig en onafhankelijk advies gevraagd worden over het gebruik van het voertuig in het verkeer. Bij twijfel zal een dergelijk advies gevraagd worden. Bij de beoordeling van de aanvraag voor de Stint is de SWOV gevraagd advies uit te brengen over de verkeersveiligheidsconsequenties van de Stint. Het rapport van de SWOV is aangeboden aan de fabrikant met het verzoek nadrukkelijk rekening te houden met de opmerkingen van de SWOV over onder meer het gebruik. Er is dus oog geweest voor het specifieke gebruik waarvoor de Stint was bedoeld. In het tussentijdse toelatingskader krijgt het beoogde gebruik voortaan een prominentere plek en wordt een duidelijk onderscheid gemaakt in de eisen die worden gesteld aan bijzondere bromfietsen naargelang het gebruik.

Daar waar aanpassingen nodig zijn als gevolg van ervaringen in de praktijk, gebeurt dit ook. Zo zijn in 2015 de toelatingseisen verankerd in de Beleidsregel en op een aantal onderdelen aangescherpt. Uit ervaring van de RDW met ingediende aanvragen bleek namelijk dat dit nodig was. Dit is niet met terugwerkende kracht betrokken op de Stints die al waren geproduceerd of nog zouden worden geproduceerd. Dat maakte immers geen onderdeel uit van het destijds gehanteerde beleid. Bij Europese typegoedkeuringen is het echter wel de praktijk dat nieuwe voertuigen, na een overgangsperiode, moeten worden geproduceerd conform nieuwe toelatingseisen. In het tussentijdse toelatingskader gaat dit ook gelden voor bijzondere bromfietsen om hierin zoveel mogelijk aan te sluiten bij Europese wet- en regelgeving.

### **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 Onder-*

<sup>3</sup> Organisatie- en mandaatbesluit Verkeer en Waterstaat 2010.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 616.

*zoeksraad 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 tussentijds 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 tussentijds herijking van het toelatingskaders? Kan de veiligheid in de fase van de tussentijds 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?*

In de Kamerbrief van 5 december 2018<sup>5</sup> staat dat het inderdaad voor de hand zou liggen de uitkomsten van de door de CDA-fractie genoemde onderzoeken en adviezen af te wachten alvorens het toelatingskader te herijken. Daarbij is meteen aangegeven dat een dergelijk langdurig traject zich echter moeilijk zou verhouden met het streven, en de nadrukkelijke wens vanuit uw Kamer<sup>6</sup> en onder meer de brancheorganisaties kinderopvang, om hierin voortvarend te handelen. Om dit dilemma op te lossen is daarom gekozen voor een tussentijdse herijking van het toelatingskader. Dit betekent ook dat deze tussentijdse herijking beperkt blijft tot aanpassingen die op korte termijn uit te voeren zijn met een aanpassing van de Beleidsregel. Aanpassingen van het toelatingskader waarvoor een langer traject nodig is, bijvoorbeeld omdat wet – en regelgeving moet worden aangepast, worden meegenomen bij de definitieve herijking van het toelatingskader.

Met dit tussentijdse toelatingskader zijn randvoorwaarden gecreëerd om de balans tussen verkeersveiligheid en innovatie meer in evenwicht te brengen. Zo wordt in dit toelatingskader toezicht geïntroduceerd, in die zin dat de RDW de conformiteit van productie zal controleren. De door de leden van de CDA-fractie genoemde adviezen en onderzoeken worden meegenomen bij de definitieve herijking van het toelatingskader. Het onderzoek naar de aard en omstandigheden van het ongeval in Oss wordt uitgevoerd onder leiding van het OM Oost-Brabant, door de Politie en het Nederlands Forensisch Instituut (NFI). Het OM heeft in december aangegeven dat het onderzoek nog een aantal maanden kan duren. Naar verwachting zal de Onderzoeksraad voor Veiligheid haar onderzoek in het najaar van 2019 afronden.

*De leden van de VVD- fractie hebben gevraagd wanneer de Stint weer inzetbaar is. De leden van de SP- en PvdA- fractie hebben gevraagd of de nieuwe Stint inzetbaar is voor de aanvang van het nieuwe schooljaar. En hebben hierbij aangegeven dat het belangrijk is dat de kinderdagopvangbranche hier zo snel mogelijk duidelijkheid over krijgt. De leden van de SP-fractie hebben daarbij ook gevraagd of de Minister bereid is, in samenwerking met alle relevante partners, hier zo snel mogelijk antwoord op te geven.*

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 637.

<sup>6</sup> Motie van het lid Gijs van Dijk c.s., Kamerstuk 29 398, nr. 620 en motie van het lid Remco Dijkstra c.s., Kamerstuk 29 398, nr. 627.

Zodra het tussentijdse toelatingskader in werking is getreden kan een aanvraag voor een nieuwe Stint, of een vergelijkbaar voertuig, in behandeling worden genomen. Ik ben het met de leden van de PvdA en SP-fractie eens dat duidelijkheid in het belang van een ieder is, zeker ook van de kinderopvangbranche. Daarom is er met de kinderopvangbranche een intensieve dialoog over dit proces. Zoals aan uw Kamer op 26 februari jl. is gemeld (Kamerstuk 29 398, nr. 674), is het streven het tussentijdse toelatingskader zo snel mogelijk in werking te laten treden. Op het vervolg van dit proces is geen invloed, want het is vervolgens eerst aan de fabrikant om een nieuwe Stint aan te bieden.

### **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?*

Het tussentijdse toelatingskader is van toepassing op alle bijzondere bromfietsen, dus ook voor alle type Stints. Bij de aanvraag moet worden vermeld op welk type vervoer de aangeboden bijzondere bromfiets is gericht. Een aanwijzing kan maar voor één type vervoer worden afgegeven.

*De leden van de CDA-en GroenLinks-fractie hebben beiden vragen gesteld over het voorstel om het aantal inzittenden te maximeren op acht, terwijl in de kinderopvangbranche een begeleider tien kinderen onder zijn hoede mag hebben. De leden van de CDA-fractie willen daarbij nog weten of dit er toe zal leiden dat de branche zal kiezen voor alternatieve, minder veilige, vervoersmiddelen. En de leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af of een kleiner aantal inzittenden bijdraagt aan de veiligheid.*

De ratio achter het maximum aantal van acht personen komt voort uit het Reglement rijbewijzen, waarin is bepaald dat met een rijbewijs B voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen (exclusief bestuurder) mogen worden bestuurd. In de buitenschoolse opvang is de norm dat één beroepskracht maximaal 10 kinderen onder zich mag hebben (de zogenoemde B/K-ratio). Het maximeren van het aantal inzittenden in de Stint tot acht personen betekent dat een maximaal gebruik van de B/K-ratio met de Stint niet langer mogelijk is.

Het verschil in effect van acht of tien inzittenden in de Stint op de verkeersveiligheid is niet bepaald. Voorstel is om aan te sluiten bij de ratio achter de regelgeving op het gebied van rijbewijzen zoals die nu geldt. Daar is het maximale aantal passagiers (acht) aan gekoppeld, net als bij personenauto's. Of het maximeren op acht personen zal leiden tot een verschuiving naar alternatieve, minder veilige vervoersmiddelen wordt meegenomen in een onderzoek dat ik voornemens ben te laten doen als gevolg van de steeds grotere variëteit aan (bijzondere brom-)fietsen op de weg. Ik ben voornemens een onderzoek te laten doen naar de effecten hiervan op de veiligheid, ook in relatie tot de interactie tussen deze (nieuwe) voertuigen en andere weggebruikers. Aan de hand van de uitkomsten daarvan, en in samenhang met de uitkomsten van het OVV-onderzoek, wil ik bezien of maatregelen nodig zijn zoals aanpassing van de huidige wetgeving. Overigens staat het de individuele ondernemers uit de kinderopvangbranche vrij om invulling te geven aan het vervoer van kinderen tussen scholen en opvanglocaties en daarin zelf keuzes te maken in de modaliteiten die ze hiervoor willen gebruiken.

*De leden van de VVD-, GroenLinks- en SP-fractie hebben allen vragen gesteld over het voorstel om het aantal inzittenden te maximaleren op acht en het voornemen om een rijbewijzeis in te voeren. De leden van de VVD-fractie hebben daarbij specifiek gevraagd hoe er op de rijbewijsplicht gehandhaafd gaat worden en de leden van de SP-fractie waarom er niet wordt gekozen voor een bromfietsrijbewijs om de drempel voor het gebruik van innovatieve voertuigen laag te houden.*

Zoals ik uw Kamer heb gemeld, ben ik voornemens in het definitieve toelatingskader een rijbewijs B te eisen voor gebruikers van bijzondere bromfietsen die zijn bedoeld voor personenvervoer. Dit kan nu niet worden geregeld omdat hiervoor een wetwijziging nodig is. Het belangrijkste is dat geborgd wordt dat de bestuurder van een bijzondere bromfiets voor personenvervoer getuigt van inzicht in het verkeer en minimaal 18 jaar is. Omdat ik wil aansluiten bij de Europese regels ga ik in de tussentijd na bij de Europese Commissie of dit voornemen voor het definitieve toelatingskader past bij de Europese systematiek zoals die staat beschreven in de derde Europese Rijbewijsrichtlijn. Een rijbewijs, zoals een rijbewijs B, wordt niet beschouwd als een drempel voor het gebruik van innovatieve vervoersmiddelen of de ontwikkeling ervan, nu van deze bijzondere bromfiets nog steeds gebruik kan worden gemaakt alleen met enkele randvoorwaarden. De politie zal toezien op de handhaving van de rijbewijsplicht. Zij kunnen hier op controleren, zoals ze dat ook doen bij de andere soorten voertuigen, waar een rijbewijsplicht op rust.

*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?*

Informatie over de voorwaarden die verbonden zijn aan het gebruik van de bijzondere bromfiets zal worden samengebundeld op de bestaande website van de rijksoverheid of de RDW. Ik acht het van groot belang dat informatie over deze categorie voertuigen voor eenieder makkelijk voorhanden is. De verwachting is dat dit voor de zomer gereed is.

*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 RDW verricht op dit moment een uitvoeringstoets, waarin hen is gevraagd of de capaciteit voldoende is om de taken uit te voeren die worden omschreven in het tussentijdse toelatingskader.

*De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wanneer de verwachting is dat het definitieve toelatingskader in werking kan treden.*

Gezien de afhankelijkheid van verschillende factoren kan er geen concrete datum worden gegeven wanneer het definitieve toelatingskader in werking kan treden. Een van deze factoren is de uitkomst van het OVV-onderzoek, dat eind dit jaar wordt verwacht. Ook kost de uitwerking van bepaalde voorstellen tijd omdat hiervoor een aanpassing van wet- en regelgeving nodig is. Dit geldt bijvoorbeeld voor een kentekenplicht waar ik intussen al wel de voorbereidingen voor tref. Uiteraard span ik mij in om zo snel mogelijk tot een definitief toelatingskader te komen, maar dit zal niet voor 2020 plaatsvinden.

*De leden van de GroenLinks- fractie vragen zich af welke vervoersmiddelen, na de schorsing van de Stint, door de sector worden gebruikt en welke risico's hiermee samenhangen. De leden van de CDA- en PvdA-fractie hebben beiden vragen gesteld over of het klopt dat de elektrische bakfiets als alternatief vervoersmiddel door de kinderopvangbranche wordt ingezet en hoe de Minister tegen deze ontwikkeling aankijkt.*

Vanuit de kinderopvangsector zijn er signalen dat sinds de schorsing van de aanwijzing van de Stint alternatieve vervoersmiddelen worden gebruikt. Sommige organisaties hebben (elektrische) bakfietsen aangeschaft of overwogen dit te doen. Het is aan de kinderopvangorganisaties om te bepalen welk vervoersmiddel zij inzetten voor het vervoer van kinderen en daarin zorgvuldige keuzes te maken.

Ik ben voornemens een onderzoek te laten doen naar de effecten hiervan op de veiligheid, ook in relatie tot de interactie tussen deze (nieuwe) voertuigen en andere weggebruikers. Aan de hand van de uitkomsten daarvan, en in samenhang met de uitkomsten van het OVV-onderzoek, wil ik bezien of maatregelen nodig zijn zoals aanpassing van de huidige wetgeving.

*De leden van de CDA- en PvdA-fractie hebben daarnaast diverse vragen gesteld over de veiligheid van de elektrische bakfiets. De leden van CDA-fractie vragen zich af of de Minister zicht heeft op de veiligheid van de verschillende elektrische bakfietsen? Hoe oordeelt de Minister over de veiligheid van de e-bakfiets, is deze minder veilig dan de Stint?*

Elektrische bakfietsen zijn een relatief nieuw fenomeen. Hierdoor zijn er nog geen wetenschappelijk onderbouwde data over de risico's van het voertuig in het verkeer. Er kan dus niet objectief en met zekerheid worden gesteld dat een elektrische bakfiets (on-)veiliger is dan bijvoorbeeld een Stint of een personenbusje.

Daarbij komt nog dat een toenemend aantal (bijzondere brom)fietsen met aandrijving dan wel trapondersteuning op de weg zijn gekomen. Dit betekent daarmee meer drukte op het fietspad en een grotere variëteit aan motorvoertuigen op de weg. Ik ben voornemens een onderzoek te laten doen naar de effecten hiervan op de veiligheid, ook in relatie tot de interactie tussen deze (nieuwe) voertuigen en andere weggebruikers. Aan de hand van de uitkomsten daarvan, en in samenhang met de uitkomsten van het OVV-onderzoek, wil ik bezien of maatregelen nodig zijn zoals aanpassing van de huidige wetgeving.

*De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de e-bakfietsen aan het door TNO ontwikkelde veiligheidskader voor personenvervoer voldoen? De leden van de PvdA-fractie willen weten of de Minister kan aangeven hoe het veiligheidskader van de e-Bike/e-bakfiets in elkaar zit?*

Elektrische bakfietsen vallen samen met de e-bikes in dezelfde categorie als de gewone fiets, mits aan drie cumulatieve voorwaarden wordt voldaan:

- 1) De motor mag niet sterker zijn dan 250W.
- 2) De ondersteuning van de motor stopt bij een snelheid van 25 km/u. Een fietser kan dan alsnog een hogere snelheid bereiken, maar dat is dan louter en alleen op basis van spierkracht.
- 3) De motor biedt alleen ondersteuning terwijl je trapt. Het voertuig mag niet vanuit zichzelf kunnen rijden met bijvoorbeeld een gashendel zonder dat de bestuurder hoeft te trappen.

Als aan deze drie voorwaarden is voldaan, zijn de regels van een gewone fiets van toepassing. Aan het feit dat er dan sprake is van een motor wordt verder geen betekenis toegekend. Daarmee is het TNO veiligheidskader ook niet van toepassing.

Alle bovengenoemde fietsen, e-bikes en elektrische bakfietsen moeten tijdens het gebruik voldoen aan dezelfde set van permanente eisen, zoals de aanwezigheid van een rem, een bel en verlichting. De enige eis die aan de zitplaatsen wordt gesteld staat in artikel 58a van het Reglement Verkeersregels Verkeerstekens 1990. Er moet een zitplaats (zonder gordelverplichting) voor bestuurders en passagiers zijn en kinderen met een leeftijd onder de acht jaar moeten in een fietsstoeltje vervoerd worden en mogen dus niet direct op de bagagedrager zitten.

Voor elektrische bakfietsen die niet aan één van de drie voorwaarden voldoen gelden andere, strengere, regels. Die hangen dan af van onder andere het specifieke motorvermogen. In algemene zin geldt dat alle voertuigen die door de motor harder kunnen dan 25 km/u aan Europese toelating- en gebruikseisen moeten voldoen. Ook geldt dat alle voertuigen die meer bieden dan trapondersteuning (dus ook kunnen rijden door alleen gas te geven) aan regels moeten voldoen (de regels voor bijzondere bromfietsen of Europese regels). Elektrische bakfietsen met trapondersteuning, maar tot 25 km/u, die een zwaardere motor dan 250W hebben, moeten ook aan Europese regelgeving en -toelatingseisen voldoen, bijvoorbeeld wat betreft zitplaatsen.

*Leden van de CDA- en GroenLinks-fracties vragen zich daarbij af of het klopt dat de elektrische bakfiets sneller kan dan de Stint en dat er meer kinderen in kunnen worden vervoerd.*

De Stint is in 2011 aangewezen op basis van een maximumsnelheid van 15 km/u. Er is nationaal noch internationaal een maximumsnelheid voor elektrische bakfietsen, e-bikes of fietsen die aan de hierboven geschetste voorwaarden voldoen. Het aantal zitplaatsen van een elektrische bakfiets is niet gemaximeerd. Er is nooit voorzien dat met een fiets meer dan twee of drie mensen zou kunnen worden vervoerd.

*De leden van de CDA-fractie willen weten of het klopt dat de elektrische bakfiets zonder toelating de weg op mag en vragen zich daarbij af wie er toezicht houdt. De leden van de CDA-fractie vragen zich daarbij af hoe de Minister daarnaar kijkt en of er wordt overwogen dit aan te scherpen. De leden van de CDA-fractie vragen zich daarnaast af hoe wordt voorzien in onderhoud van dit vervoersmiddel.*

Bij de beantwoording van de vragen van uw Kamer op 18 oktober 2018<sup>7</sup> bent u geïnformeerd dat de voertuigen die aan bovengenoemde criteria voldoen geen goedkeuring van de RDW behoeven voor toelating op de openbare weg. Elektrische bakfietsen zijn, net als fietsen, niet APK-plichtig. Onderhoud moet vrijwillig door de eigenaar worden uitgevoerd. Er wordt geen toezicht gehouden op de productie en/of de handel van deze elektrische bakfietsen. Elektrische bakfietsen die Europees zijn toegelaten (die zijn er overigens nog niet) zouden als ze op de markt gaan komen onder het ILT toezichtregime vallen. Het is aan de politie om bij het gebruik op de permanente eisen te handhaven.

*Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie of de Minister kan aangeven of er professionele rijvaardigheidstrainingen voor de e-bakfiets worden aangeboden?*

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 616.

Er is mij geen informatie bekend dat er professionele rijvaardigheidstrainingen voor deze voertuigen worden aangeboden.

*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 van de leden Schonis en Van der Graaf Kamerstuk 29 398, nr. 628) een onderdeel hiervan zullen zijn.*

De RDW zal de conformiteit van productie controleren door na te gaan of deze conformiteit door een kwaliteitssysteem wordt gewaarborgd. De RDW gaat voor deze controle risicogericht te werk. Dit betekent dat de RDW op basis van signalen en (eerdere) beoordelingen aanvragers in een risicoprofiel indeelt. Hoe hoger het risico, hoe intensiever het toezicht. Daarbij kan de RDW een administratieve of fysieke steekproef verrichten. Administratief betekent dat (extra) documenten worden opgevraagd en bij een fysieke controle gaat de RDW langs bij de productielocatie.

*Deze leden vragen de Minister hoe de gesprekken in Europees verband verlopen omtrent een Europese typegoedkeuring voor de categorie bijzondere voertuigen.*

De eerste gesprekken hebben in Europees verband plaatsgevonden. Conform de motie van het lid Schonis<sup>8</sup> heb ik gepleit voor een Europese typegoedkeuring voor bijzondere voertuigen, waar de Stint toe behoort. Ook is er op ambtelijk niveau gesproken met verschillende lidstaten om ervaringen en ideeën op te halen. De Europese Commissie heeft zich bereid getoond om hier binnenkort verder over te praten. Het eerste beeld is dat Europese lidstaten verschillend denken over (de wenselijkheid van) de toelating van deze voertuigen tot de openbare weg. Gelet op deze verschillen verwacht ik niet op korte termijn een Europese typegoedkeuring voor deze categorie. Zoals toegezegd zal uw Kamer voor het Algemeen Overleg (AO) Wegverkeer en Verkeersveiligheid d.d. 12 juni a.s. een inventarisatie ontvangen over hoe Europese lidstaten omgaan met 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.*

In het tussentijdse toelatingskader moet de aanvrager met een risicobeoordeling aantonen op welke wijze het veiligheids- en milieubeschermingsniveau, zoals omschreven in de Verordening (EU) nr. 168/2013, wordt gewaarborgd. Doel hiervan is de aanvragers te doordringen van hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het aangeboden voertuig. Bij de beoordeling hiervan moet geen enkel eigen belang meespelen. Daarom beoordeelt de RDW, als onderdeel van de toelatingsprocedure, deze risicobeoordeling. Daarnaast moet er door de aanvrager een risicobeoordeling worden aangeleverd, opgesteld door een deskundige en

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 629.



onafhankelijke partij, als er op alternatieve en innovatieve wijze wordt voldaan aan technische eisen uit het toelatingskader.

*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 gelden voldoende.*

Zoals staat in de Kamerbrief van 26 februari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 674) wordt in het tussentijdse toelatingskader voortaan onderscheid gemaakt tussen de eisen die worden gesteld aan individueel vervoer, goederen- en personenvervoer, o.a. op het gebied van afmetingen en eisen aan zitplaatsen. Ik ben niet voornemens om de permanente staat van onderhoud van grotere en zwaardere voertuigen in de gaten te houden. Reden daarvoor is dat de fabrikant voortaan bij elke aanvraag een verklaring dient te voegen waarin de duurzaamheid van de systemen, voertuigdelen en uitrustingsstukken die essentieel zijn voor de functionele veiligheid wordt bevestigd en voor een periode van ten minste vijf jaar of tot een maximum van 20.000 gereden kilometers worden gegarandeerd bij normaal gebruik. Daarnaast dient een voertuig te allen tijde te voldoen aan de permante eisen uit de Regeling Voertuigen.

*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 geven aan dat er aanvullende eisen dienen te gelden voor cargo- en personenvervoer.*

In lijn met de wensen van uw Kamer wordt in het tussentijdse toelatingskader onderscheid gemaakt tussen de eisen die worden gesteld aan individueel, goederen- en personenvervoer. Zo wordt onderscheid gemaakt in toegestane breedte en massa (zowel van het voertuig zelf als van het voertuig met inzittenden of goederen). Indien een bijzondere bromfiets bedoeld is voor het vervoer van personen gelden aanvullende voorwaarden die de veiligheid van personen verbeteren. In het definitieve toelatingskader ben ik voornemens om een rijbewijs B te eisen voor het gebruik van een bijzondere bromfiets die ingericht is voor personenvervoer.

Zoals uw Kamer eerder is gemeld wordt nog gezien of een afzonderlijk wettelijk verplicht rijvaardigheidsbewijs voor de bijzondere bromfiets, naast een rijbewijs B zoals hierboven beschreven, wenselijk is vanuit het oogpunt van de uitvoerbaarheid en ook gelet op de wens van uw Kamer om innovatie niet te hinderen. Dit wordt gezien in het kader van de definitieve herijking aangezien zoets ook aanpassing van de wetgeving zou vragen. Het is nu belangrijk dat er duidelijke afspraken komen met de kinderopvangbranche over de wijze waarop de veiligheid wordt geborgd, zoals het regelen dat bij de bestuurders van de Stint sprake is van voldoende inzicht in het verkeer en een rijvaardigheidstraining.

*Over de veiligheidsgordels en de bijbehorende eisen hebben de leden van de SP- en GroenLinks fractie beiden vragen gesteld. Zij willen graag weten wat voor soort gordel precies vereist gaat worden en wat mijn afweging hierin is geweest. Leden van beide fracties hebben aangegeven dat de snelheid en krachten die moeten worden opgevangen met autogordel niet hetzelfde zijn als die van een bijzondere bromfiets.*

Uw Kamer is geïnformeerd dat bij de vormgeving van het toelatingskader, waar mogelijk, aansluiting wordt gezocht bij bestaande Europese wet- en regelgeving.<sup>9</sup> Op die manier wordt geanticipeerd op het regelen van een Europees kader voor bijzondere bromfietsen waartoe uw Kamer heeft opgeroepen.

Voor wat betreft de gordels en bevestigingspunten betekent dat een voertuig dat is bedoeld voor personenvervoer, zou moeten voldoen aan de betreffende eisen uit Verordening (EU) nr. 168/2013 en de relevante deelrichtlijnen. De gordelbevestigingspunten hoeven dan minder sterk te zijn in vergelijking met een personenauto omdat het hier gaat om een minder zwaar voertuig dan een personenauto die een lagere snelheid kent. De gordels zelf hebben dezelfde eisen, bijvoorbeeld qua materiaal. Dit uitgangspunt geldt ook voor zitplaatsen, hetgeen betekent dat zitplaatsen in de rijrichting moeten worden geplaatst. Hiermee wordt aangesloten bij het recente advies van de RDW op dit punt dat uw Kamer op 26 februari jl. is toegestuurd (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 674).

Het onmiddellijk toepassen van deze regels in het tussentijdse toelatingskader zou evenwel een aanzienlijke impact hebben op de snelheid waarmee de Stint kan worden aangepast om terug de weg op te brengen. Uw Kamer heeft de regering verzocht om zo snel mogelijk toekomstperspectief te bieden, zodat de Stint veilig de openbare weg op kan.<sup>10</sup> Om in dit dilemma gehoor te geven aan uw verzoek, worden de eisen aan gordels, bevestigingspunten en zitplaatsen zoals in Verordening (EU) nr. 168/2013 pas opgenomen in het definitieve toelatingskader. In plaats daarvan zal wel de eis gelden dat de bijzondere bromfiets moet zijn voorzien van tweepuntsgordels. De overige eisen aan de gordels (bijvoorbeeld het materiaal) worden nader toegelicht in de beleidsregel waarbij wel al voor een deel wordt aangesloten bij de eisen uit Verordening (EU) nr. 168/2013 en de relevante deelrichtlijnen. Verder geldt ook dat er sprake moet zijn van een deugdelijke zitplaats.

*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*

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 637.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 657.

*een afweging voor gemaakt? Wat worden straks de eisen voor de fabrikant?*

De gordels moeten «intuïtief» los te maken zijn zoals bijvoorbeeld autogordels of kinderstoeltjes. De argumentatie dat de gordels eenvoudig los te maken zijn bij bijvoorbeeld het te water raken is lastig. Allereerst moeten de gordels namelijk wel voldoende beschermen tegen de klap die het te water raken oplevert. Pas daarna mogen de gordels los, zo snel en intuïtief mogelijk. Daarbij moeten we wel voorkomen dat kleine kinderen zelf, in hun onschuld, de gordels losmaken op een moment dat dat juist niet wenselijk is.

*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?*

In het tussentijdse toelatingskader wordt niet geëist dat de bestuurder voorop het voertuig moet zitten. Het is dus nog steeds mogelijk om de bestuurder achterop het voertuig te plaatsen, waarbij de bestuurder dan natuurlijk wel over de passagiers heen moet kunnen kijken. De bestuurder moet immers wel zicht hebben op de weg en het verkeer.

*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.*

Met het tussentijdse toelatingskader wordt het veiligheidsniveau verhoogd. Hoe de fabrikant van de Stint wil voldoen aan de technische eisen en welke wijzigingen hiervoor nodig zijn, is aan de fabrikant zelf om te beoordelen en wordt door de RDW getoetst.

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 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?

De kinderopvangbranche heeft aangegeven door middel van zelfregulering het veilig gebruik van de Stint te willen verbeteren. Het voornemen is er om deze afspraken, zoals een rijvaardigheidstraining en het gebruik van veilige routes, in een convenant vast te leggen. Dit zou betekenen dat

alle medewerkers, die een Stint gaan besturen, een training moeten doorlopen. Een dergelijk initiatief van de sector steun ik van harte.

### **Wijzigingen in het toelatingskader**

*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?*

In de internationale voertuigtoelating is dit de weg die een fabrikant moet bewandelen als hij wil experimenteren met innovatieve technieken. In de praktijk wordt hier relatief weinig gebruik van gemaakt. Er zijn bij de RDW geen voorbeelden bekend van ongelukken of gevaarlijke situaties veroorzaakt door deze mogelijkheid.

*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?*

Als in de toekomst sprake is van een aanscherping van technische eisen dan geldt voortaan dat de aanwijzing hierop moet worden aangepast. Het is echter gewenst dat de fabrikant de tijd krijgt om zijn voertuig aan te passen en, indien aan de orde, een herbeoordeling van het voertuig kan aanvragen. Hiervoor wordt in het toelatingskader rekening gehouden met een jaar.

*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 tussentijds 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?*

Er is geen concrete aanleiding om te twifelen aan de veiligheid van de 16 reeds toegelaten bijzondere bromfietsen. Omdat er ook nog een definitieve herijking komt van het toelatingskader vind ik het niet proportioneel om van fabrikanten van reeds toegelaten bijzondere bromfietsen nu al te verlangen dat ze voldoen aan het tussentijdse beleidskader terwijl er nog aanpassingen kunnen plaatsvinden in het kader van de definitieve herijking. Daarom is ervoor gekozen om de nieuwe regels pas toe te passen op bestaande aanwijzingen bij de definitieve herijking van het kader. De facto wordt daarmee de mogelijkheid om eendeloos te kunnen blijven produceren onder de voorwaarden die golden ten tijde van de afgifte van de aanwijzing wel beperkt in de tijd.

*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.*

Het is op voorhand niet te zeggen hoe veel langer de beslistermijn wordt omdat dit afhankelijk is van verschillende partijen en factoren. Wanneer een aanvraag binnenkomt wordt allereerst gecontroleerd of het dossier compleet is. De aanvrager krijgt bericht als dit niet het geval is. Als alles in orde is dan wordt de RDW binnen twee weken gevraagd om de aanvraag en het voertuig te beoordelen. Wanneer de RDW hier advies over heeft uitgebracht wordt er binnen vier weken besluit genomen over de aanvraag.

*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?*

De aanvrager van de aanwijzing moet een constructiesnelheid opgeven, waarvoor geen minimum geldt en een maximum van 25 km/u. In de technische beoordeling toetst de RDW of de constructiesnelheid niet wordt overschreden. Indien ook spierkracht wordt gebruikt voor aandrijving, moet de motorische aandrijving bij het bereiken van de snelheid van 25 km/u uitschakelen. Verder zal bij de technische beoordeling worden nagegaan of er een redundant besturingssysteem is, waarmee bij uitval van één van de systemen wordt voorkomen dat het voertuig versnelt of abrupt remt.