

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het **OvV-rapport «Veilig toelaten op de weg» (Kamerstuk 29 398, nr. 758)**.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

Nr	Vraag
1	Zijn er ambtelijk vragen gesteld of kanttekeningen geplaatst bij de toelating van de Stint op de openbare weg op basis van concept-toelatingseisen? Zo ja, wat was de inhoud daarvan en wat is daarmee gebeurd?
2	Is het een gangbare werkwijze dat voertuigen die zijn goedgekeurd op basis van concept-toelatingseisen, niet herkeurd worden op basis van de definitieve toelatingseisen? Zo ja, bij welke voertuigen is dit nog meer gebeurd? Zo nee, waarom is dit wel met de Stint gebeurd?
3	Klopt de conclusie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) dat de Stint op het moment van aanvraag binnen de reikwijdte van de Europese toelatingsprocedure viel? Waarom is deze procedure niet gevolgd in plaats van de procedure van de Regeling Bijzondere Bromfietsen? Is er actief een afweging gemaakt om de nationale procedure voor bijzondere bromfietsen te volgen boven de Europese Richtlijn? Zo ja, wat waren de afwegingen om de nationale procedure te volgen?
4	Door wie (welke instantie) werd de producent van de Stint gewezen op de Regeling Bijzondere Bromfietsen?
5	Wat was op welk moment (tussen 28 september 2010 en 2 januari 2015) de vastgestelde breedte-eis of de breedte-eis waarmee gewerkt werd voor de categorie bijzondere bromfiets? Kunt u dit antwoord voorzien van een reconstructie van elke opeenvolgende wijziging of conceptwijziging?
6	Waarom stond in de Staatscourantpublicatie van 28 oktober 2011 geen breedte-eis?
7	Waarom geeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op 8 november 2011 wel kennis van een bestaande breedte-eis, ondanks dat de Staatscourant op 28 oktober 2011 eisen publiceerde waar geen breedte-eis meer in te vinden was?
8	Waarom is de breedte-eis voor de bijzondere bromfiets opgerekt van 0,75 m naar 1,10 m? Had dat te maken met de aanvraag van de Stint die destijds liep?
9	Waarom is de breedte-eis voor de bijzondere bromfiets geschrapt? Had dat te maken met de aanvraag van de Stint die destijds liep?
10	Wat is gedaan met de kritiek van de SWOV dat de breedte van de Stint (1,10 m) «consequenties heeft voor de veiligheid»?
11	Op welk moment was op uw ministerie bekend dat de SWOV kritiek zou leveren op de breedte van de Stint? Heeft die kennis een rol gespeeld richting de publicatie (met geschrapte breedte-eis) in de Staatscourant van 28 oktober 2011?
12	Welke argumenten hebben ertoe geleid dat, in strijd met de negatieve adviezen van de Dienst Wegverkeer (RDW) en de SWOV, besloten werd tot toelating van de Stint?
13	Op welk moment wist u dat er stukken (te weten de stukken nagezonden op 25 september 2019) nog niet toegezonden waren aan de Kamer? Welke acties heeft u toen ondernomen?
14	Op basis van welke argumenten besloot u dat de Stint, ondanks het feit dat deze niet voldeed aan de eisen én tien kleine kinderen zou vervoeren, toch mocht vallen onder de Regeling Bijzondere Bromfietsen?
15	Kunt u met de Kamer de correspondentie delen tussen het Ministerie van IenW en de RDW waarbij gevraagd is om extra aandacht te hebben voor het feit dat de Stint bedoeld was om tien kleine kinderen te vervoeren? (OvV-rapport pag. 49, voetnoot 128)

- 16 Waarom is bij de beoordeling van de Stint met betrekking tot de breedte-eis in 2011 wel al rekening gehouden met de aangepaste criteria/toetsingseisen, maar met betrekking tot de remweg niet?
- 17 Waarom is de toelating ingetrokken op basis van het TNO-onderzoek (na het ongeluk) en niet op basis van het feit dat de Stint al in 2011 niet aan de eisen voldeed?
- 18 Kunt u alle argumentatie aan de Kamer sturen die leidde tot toelating van de Stint ondanks negatieve adviezen van de RDW en de SWOV?
- 19 Wanneer was op uw ministerie duidelijk dat de Stint was goedgekeurd op basis van een toetsingskader dat niet in lijn was met de eisen?
- 20 Was het feit dat de Stint, ook de nieuwe versie van het ongeluk, een veel langere remweg heeft dan wettelijk toegestaan, op zichzelf niet genoeg grond voor schorsing?
- 21 Heeft de OvV gelijk als zij concludeert dat de Stint ook onder de Europese Machinerichtlijn valt? Wat betekent dit met betrekking tot het toezicht? Vanuit welke instantie had er toezicht op de Stint vanuit de Machinerichtlijn moeten plaatsvinden?
- 22 Klopt het dat uiteindelijk u, de Minister, formeel het besluit neemt voor toelating van een voertuig onder de Richtlijn Bijzondere Bromfietsen?
- 23 Op basis van welke wet- en regelgeving is de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid betrokken bij het onderzoek van het Openbaar Ministerie en wanneer?
- 24 Welke toezichthouder heeft dit jaar welke handhavende rol gespeeld, wanneer en op grond waarvan?
- 25 Klopt het dat toenmalige Minister van IenW Schultz van Haegen de beslissing heeft genomen de Stint op de weg toe te laten?
- 26 Kunt u verhelderen op basis waarvan de OvV stelt dat al in mei 2011 erkend was dat de concepteisen niet correct waren? Kunt u de e-mailwisselingen waar dit uit geconcludeerd wordt, delen met de Kamer?
- 27 Wat zijn de implicaties van het feit dat er voor gekozen is alleen op de permanente eisen te toetsen? Als permanente eisen vallen onder toezicht van de politie, wordt de politie dan op enige wijze op de hoogte gebracht van die eisen en van hun rol? Hoe werkt dit in de praktijk?
- 28 Is er bij het toelatingsproces van de Stint gekozen voor een optioneel of verplicht verkeersveiligheidsonderzoek?
- 29 Was uw ministerie, gelet op de constatering van de OvV dat in een interne mailwisseling in augustus 2011 werd geconstateerd dat de Stint niet voldeed aan de afmetingseisen, al in augustus 2011 op de hoogte van het feit dat de Stint niet voldeed aan de lengte-eis?
- 30 Wat is de reden dat, hoewel in mei 2011 blijkt het rapport van de OvV al bekend was dat het conceptvoorschrift met betrekking tot het keuren van de remvertragingseis niet correct was, de RDW in september 2011 desondanks de keuring volgens de foutieve methode uitgevoerd heeft?
- 31 Welke informatie had u tot uw beschikking op het moment dat u in uw brief van januari meldde dat de keuring eenduidiger had gekund?
- 32 Wat werd in de brief van januari precies bedoeld met de melding dat de keuring eenduidiger had gekund?
- 33 Vanaf welk moment had u de beschikking over de informatie op basis waarvan u in de brief van januari meldde dat de keuring eenduidiger had gekund?
- 34 Heeft het ministerie bij het besluit over de toelating van de Stint naast de adviezen van RDW en SWOV een eigen afweging gemaakt?

- 35 Zo ja, bent u bereid de afwegingen met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet?
- 36 Waarom heeft het ministerie afgeweken van de adviezen van de RDW en SWOV bij de toelating van de Stint?
- 37 Waarom heeft er geen aanvullend onderzoek plaatsgevonden zoals de SWOV heeft geadviseerd en waarom is er voor gekozen de verantwoordelijkheid hiervoor naar de fabrikant te verschuiven?
- 38 Bent u bereid met de beantwoording van deze vragen de volgende brieven naar de Kamer te sturen?
- Brief van de RDW aan het ministerie dd 27 april 2011, kenmerk DIR2011/610
  - Brief van het ministerie aan de RDW, dd 4 juli 2011, kenmerk IENM/BSK-2011/92662
  - Brief van het ministerie aan de RDW dd 5 april 2011, kenmerk IENM/BSK-2011/52613
  - Brief van de RDW aan het ministerie dd 27 april 2011 kenmerk DIR2011/610
- 39 Op welke gronden is destijds geconcludeerd in het toelatingsbesluit van de Stint dat met de Stint voldoende veilig kan worden deelgenomen aan het verkeer, terwijl de SWOV aan de hand van beschreven veiligheidsonderzoek aan het ministerie aangaf dat met de Stint niet zonder meer veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen? Wat is destijds gedaan met het advies van de SWOV aanvullend onderzoek te doen, gezien de kanttekeningen over de breedte van het voertuig, de leeftijd van de bestuurder (zestien jaar) en het feit dat deze zonder enige rijopleiding tien kinderen zou kunnen vervoeren?