

7 Stint

Aan de orde is het **debat over de stint**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het debat over de stint. Ik heet iedereen van harte welkom, in het bijzonder de mensen op de publieke tribune. Ook heet ik de minister van Infrastructuur en Waterstaat welkom.

We beginnen het debat met de woordvoerder van de PVV, de heer Van Aalst. De spreektijden zijn vier minuten.



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

Dank u wel, voorzitter. Ruim een jaar na de vreselijke gebeurtenis in Oss hebben we weer een debat over de stint. Een debat over het onvolledig informeren van de Kamer door de minister. Dat dit het geval is bij zo'n pijnlijk onderwerp, wringt. Al deze vraagtekens en alle schijn van een rookgordijn zijn bijzonder pijnlijk voor iedereen die bij het ongeluk betrokken is geweest.

Op 25 april dit jaar diende de PVV een motie in om het tijdelijke toelatingskader voor de stint niet in te laten gaan. Dit was omdat we nog geen OVV-rapport hadden en het OM de oorzaak van het ongeluk nog steeds niet had vastgesteld. Wij vonden het dan ook bijzonder onverantwoord om met zo veel vraagtekens de stint zo snel mogelijk de weg weer op te jagen. Helaas kreeg de PVV afgelopen week gelijk, want de OVV haalde snoeihard uit naar deze gang van zaken. Er is namelijk weer te weinig aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Hoe haaks staat dit op een minister die de verkeersveiligheid als speerpunt uitstalt in talkshows en die zegt nul verkeersdoden te willen realiseren?

Voorzitter. Wat een selectieve verontwaardiging hier vandaag! Al die partijen die zo hoog opgeven over de verkeersveiligheid, wilden de stint zo snel mogelijk weer de weg op krijgen. Ze stemden allemaal tegen onze motie om dat te voorkomen. Wat nou verkeersveiligheid? Als het erop aankomt, bezwijken al die partijen onder de druk van elektrische-bakfietsmoeders.

Het is niet de enige frustratie van de PVV in dit debat. Hoe is het mogelijk dat belangrijke documenten over het hoofd zijn gezien? Wij vinden dit echt moeilijk te geloven. De minister stelde eerder heel duidelijk dat alle stukken naar de Kamer waren gestuurd. Dat juist zo'n belangrijk document in de veelheid van documenten verloren raakt: de PVV gelooft er niets van.

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

De heer Van Aalst moet niet alle partijen in deze Kamer over één kam scheren. Ik denk dat er heel veel partijen aanwezig zijn die hebben gezegd dat de stint veilig moet zijn, en anders niet. Deelt de heer Van Aalst die mening?

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

Jazeker, maar dat maakt het alleen maar wranger. Ik constateer nu dat de OVV snoeihard uithaalt over het nieuwe toelatingskader waarvoor we allen verantwoordelijk zijn en waar alle partijen, met uitzondering van de PVV, voor gestemd hebben. Terwijl wij altijd gezegd hebben, ook in onze motie: doe het niet! Het doet geen recht aan de verkeersveiligheid en het doet geen recht aan de nabestaanden. Wacht tot het OVV-rapport er is en wacht tot het OM een uitspraak heeft gedaan, voordat je de stint de weg weer op laat gaan.

Voorzitter. Het stinkt, nog steeds. Want er missen nog steeds stukken. Volgens de voetnoten van het OVV-rapport over de tijdlijn, missen we interne e-mailwisselingen over de vraag waarom er niet geluisterd is naar het advies van de RDW en toch is overgegaan tot toelating van de stint op de weg.

De PVV wil dat de minister gewoon open kaart speelt. Geen wegmoffelpraktijken, geen rookgordijnen of doofpotten. Dit onderwerp is zo beladen dat zelfs de schijn van tegenwerking al een grove schande is. Al die mensen die bij dit vreselijke ongeluk betrokken zijn geweest, verdienen dat niet. We willen gewoon weten hoe het zit. Hoe kan het dat de norm voor de stint aangepast werd, maar dat de stint vervolgens niet aan de vernieuwde eisen werd getoetst? Dat is toch de omgekeerde wereld? Wie heeft uiteindelijk de beslissing genomen om de stint, ondanks de waarschuwingen van de RDW, gewoon de weg op te sturen? Waarom was innovatie zo veel belangrijker dan de verkeersveiligheid? Het zijn vragen die de minister constant maar niet beantwoordt. De PVV geeft haar daarom vandaag de kans om openheid van zaken te geven. Wie heeft die stint, ondanks het negatieve advies, toegelaten op de weg en waarom?

Voorzitter. Nu onze laatste vraag, die compleet losstaat van het welles-nietesspelletje dat de minister met ons speelt. Waarom heeft de minister niet het menselijke gedaan en haar excuses aangeboden aan de nabestaanden? Waarom maakt de regering, die de stint gewoon van de weg had moeten halen, haar excuses niet? De PVV heeft daarom nog maar één ding te zeggen: minister, ga diep door het stof voor de wanvertoning die uw ministerie heeft opgevoerd. Hou op met het wijzen naar de fabrikant of naar anderen, maar neem uw eigen verantwoordelijkheid. Maak excuses, zeg alstublieft sorry tegen de nabestaanden. Want alleen zo doet de minister recht aan de nabestaanden en alle betrokkenen.

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

Ik was even benieuwd hoe de PVV kijkt naar de rol van de PVV zelf en heel veel andere partijen. In 2007 kwam de segway ter sprake in deze Kamer. Toen heeft ook de PVV, in de persoon van de heer Madlener, gezegd dat nieuwe voertuigen alle kansen moeten krijgen. Hij heeft toen zelfs een motie ter zake gesteund. Het gevolg was wel dat wij een categorie in het leven hebben geroepen, de bijzondere bromfiets, waar dit een uitvloeisel van is. Hoe kijkt de PVV naar het functioneren van de Kamer in dezen? Die heeft in 2007 innovatie blijkbaar boven veiligheid gesteld, zoals wij achteraf helaas moeten constateren.

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

Wij hebben ooit unaniem ingestemd met die verzamelwet. Dat was een samenvoeging van een aantal wetten. Wij hebben geconstateerd dat die wet bedoeld was voor de segway, maar dat wij daar, terugkijkend, allemaal, inclusief de PVV, strenger en nauwkeuriger naar hadden moeten kijken. Ik neem nu de rest kwalijk dat wij dat de afgelopen periode gedaan hebben, dat wij geconstateerd hebben dat wij dat in een nieuw toelatingskader niet gedaan hebben, maar dat wij daar allemaal mee ingestemd hebben, behalve de PVV. Nogmaals, de PVV heeft u daarvoor gewaarschuwd. Sterker nog, wij hebben daar een motie over ingediend, die u helaas allemaal niet gesteund hebt.

De **voorzitter**:

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



De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Als men destijds beter had opgelet, had er nu geen rapport hoeven liggen. Dat zei de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in een interview over de toelating van de stint. Dat zijn harde woorden. Maar gelet op de wirwar aan regels, de minimale eisen die maximaal zijn opgerekt, de negatieve adviezen van RDW en SWOV en de waarschuwingen van ambtenaren die genegeerd werden, zijn het wel terechte woorden. Verkeersveiligheid was lange tijd geen beleidsprioriteit. Dat zou waarschijnlijk zo gebleven zijn als op 20 september vorig jaar dat vreselijke ongeluk met de stint niet had plaatsgevonden. Over de toedracht van het ongeluk komen we apart nog te spreken nadat het onderzoek daarnaar is afgerond.

In de nasleep van het ongeluk is pijnlijk duidelijk geworden dat de leiding van het ministerie heeft zitten slapen. We kunnen nu met zekerheid stellen dat de stint nooit onder de categorie "bijzondere bromfietsen" had mogen vallen en nooit op de weg had gemogen, maar dat het ministerie dat eigenhandig mogelijk heeft gemaakt. Dat is falen van de overheid ten top. Erkent de minister dit en is zij bereid hiervoor publiekelijk excuses te maken?

Wat mij nog meer verbijstert, is de wijze waarop de minister heeft geprobeerd om de Kamer selectief te informeren over het falen van haar ministerie. Dit is inmiddels het vijfde debat dat we over de stint voeren. In al die debatten heeft de Kamer gevraagd om alle relevante informatie, informatie die wij nodig hebben om te weten hoe de situatie rondom de stint zich zo heeft ontwikkeld. Meerdere keren heeft onderzoek van bijvoorbeeld RTL Nieuws ervoor gezorgd dat informatie naar buiten kwam en niet deze minister. Ook de aanleiding van het debat van vandaag is een WOB-verzoek, waardoor de Kamer eindelijk meer informatie kreeg om een duidelijker tijdlijn over de toelating van de stint te kunnen maken. Die tijdlijn laat zien dat vlak na de goedkeuring van de stint definitieve eisen zijn vastgesteld, maar dat niemand heeft bedacht om de stint op basis van deze eisen opnieuw tegen het licht te houden. Die cruciale informatie vermeld je niet deels in de beantwoording van schriftelijke vragen en die vermeld je ook niet in een bijlage bij een bijlage. Nee, dat is informatie die blootlegt hoe het ministerie heeft gefaald. Die informatie stuur je rechtstreeks naar de Kamer, die immers vraagt om alle relevante informatie.

De OVV doet in haar rapport ook belangrijke aanbevelingen voor de toekomst, zoals het bindend laten zijn van het advies van een deskundige organisatie en het schetsen van heldere kaders voor toekomstige voertuigen. Daar wil ik het graag met de minister over hebben, maar daarvoor heb ik wel een aantal dingen nodig. Eén. Erkenning van het falen van de overheid in deze zaak en excuses daarvoor. In reactie op onze Kamervragen vandaag schrijft de minister in elf pagina's tien keer dat zij niet heeft kunnen achterhalen hoe de aanwijzing voor de toelating van de stint tot stand is gekomen na de negatieve adviezen van de RDW, de SWOV en haar eigen ambtenaren. Kan zij vandaag toezeggen dat wij na dit debat niet weer verrast worden met nieuwe documenten? Drie. Antwoord op de vraag wanneer de minister wist dat de stint was toegelaten op basis van verkeerde gegevens over bijvoorbeeld de remweg en waarom zij de Kamer niet actief heeft geïnformeerd. Vier. Dat de aanbevelingen van de OVV worden overgenomen en hoe deze worden uitgevoerd. Tot slot, dat deze minister actief communiceert naar de Kamer als zij beschikt over informatie die voor ons van belang is, ook als dat het falen van haar ministerie blootlegt. Als de minister duidelijk antwoord geeft en in dit debat haar verantwoordelijkheid neemt, kunnen we heel snel over de toekomst gaan praten. Maar voordat zij dat doet, is daar wat ons betreft geen reden toe.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Laçin. Dan geef ik nu het woord aan de heer Wassenberg namens de Partij voor de Dieren.



De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. Dit is een debat waarvan eigenlijk iedereen zou willen dat het nooit had hoeven plaatsvinden. Ruim een jaar geleden raakte een stint in Oss betrokken bij een ernstig ongeval. Een ongeval dat nooit had mogen gebeuren. Eerder deze maand publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn rapport over het ongeluk. Gisteren gaf de Onderzoeksraad daar in de Kamer een uitgebreide toelichting bij. De conclusies van de Onderzoeksraad zijn hard, ze zijn helder en ze zijn ontluisterend. In het kort: de stint had nooit de weg op gemogen. Alles wat mis kon gaan bij de beoordeling, ging ook mis. Daarbij draaide het ministerie op beslissende momenten aan de verkeerde knoppen.

Een aantal punten uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. "Het besluit tot aanwijzing als bijzondere bromfiets werd niet door een onafhankelijke keuringsinstantie, zoals de RDW, genomen, maar op ambtelijk niveau door het ministerie." Daar komt nog bij dat die toelatingsprocedure bewust heel eenvoudig werd ingericht. De Onderzoeksraad zegt daarover: "Op verzoek van het ministerie werden de inhoudelijke eisen en de toetsing hiervan door de RDW en de SWOV beperkt gehouden." Beide onderzoeken, van de RDW en de SWOV, waren negatief, maar ze waren niet bindend. Daarover zegt de Onderzoeksraad: "Ondanks de negatieve adviezen van de RDW en de SWOV heeft de minister de stint toch aangewezen als bijzondere bromfiets en toegelaten tot de openbare weg." Die negatieve adviezen speelden voor het ministerie dus niet meer dan een bijrol, of in ieder geval geen doorslaggevende rol. De stint moest en zou de weg op. Hoe dat gebeurde, was van ondergeschikt belang, als het maar gebeurde.

Het ministerie liet zich daarbij niet tegenhouden door toetsingscriteria. Sterker nog, toen de stint niet voldeed aan de toetsingscriteria, werden die criteria doodleuk aangepast. Zo bleek de stint te breed om in de categorie voor bijzondere bromfietsen te passen, want bijzondere bromfietsen mogen niet breder zijn dan 75 centimeter. De stint is anderhalf keer zo breed, iets breder dan 1,10 meter. Dus werd het criterium daarop aangepast. De maximale breedte werd ook 1,10 meter, zodat de stint er net in zou kunnen passen. Alleen was de stint iets breder, dus zelfs die aangepaste categorie paste niet voor de stint en dus werd de categorie helemaal geschrapt. En zo werd een voertuig voor het vervoer van jonge kinderen, dat niet voldeed aan de oorspronkelijke minimumeisen, toegelaten op grond van aangepaste, uitgekade eisen. Als de stint maar de weg op kon. Maar daarmee werd de stint niet veiliger. Er werd een papieren werkelijkheid gecreëerd, met afschuwelijke gevolgen.

Voorzitter. Dit had nooit mogen gebeuren en dit mag ook nooit meer gebeuren. Ik wil van de minister weten of zij voornemens is om bij nieuwe toelatingsen de adviezen van de RDW en de SWOV weer leidend te laten zijn, om alle toetsen te laten uitvoeren, ook als dat tijd en geld kost, en om die adviezen bindend te laten zijn. Ik heb daarvoor een motie in voorbereiding. Er mag geen enkele sturende invloed van het ministerie meer zijn. De criteria mogen niet meer worden gemanipuleerd, maar die moeten worden teruggezet naar de oorspronkelijke waarden.

Tot slot wil ik van de minister weten hoe het heeft kunnen gebeuren dat belangrijke stukken niet met de Kamer werden gedeeld. Hoe is het mogelijk dat op zo'n belangrijk en gevoelig dossier belangrijke stukken over het hoofd werden gezien? Zeker gezien de vraag naar volledigheid en openheid die door veel fracties werd gesteld in het debat eind vorig jaar. Ik vraag de minister om alle twijfels weg te nemen en duidelijk te maken welke lessen er zijn getrokken uit dit afschuwelijke drama.

Nog een laatste opmerking, voorzitter. De heren Laçin en Van Aalst zeiden dit ook al. Er zijn ernstige fouten gemaakt en een excuus van de minister is hier meer dan op z'n plaats.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Wassenberg. Ik geef nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De heer Wassenberg zei het al. Eigenlijk willen we dit debat helemaal niet voeren, omdat we niet willen dat het ongeluk überhaupt heeft plaatsgevonden. Maar dat heeft het wel, met verschrikkelijke gevolgen. Daarom heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid goed en gedegen onderzoek gedaan naar de toetsing van de stint en andere bijzondere voertuigen die de afgelopen jaren op de weg zijn gekomen. Als je kijkt naar wat de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft onderzocht en naar wat zij uiteindelijk concludeert, zie je een redelijk ontluisterend beeld. Nederland staat bekend als een land waar we altijd alles drie keer dubbel checken en waar veiligheid altijd voorop

gaat. Zo niet echter bij de komst van allerlei nieuwe voertuigen zoals de stint. Het onderzoek daarnaar wordt ten eerste niet door een onafhankelijke partij gedaan, maar door het ministerie zelf. Verder zijn de adviezen van belangrijke adviesorganisaties over of iets veilig is of niet, niet-bindend. Dat is heel ernstig.

Ik denk dat het goed is om eerst even terug te kijken naar wat er in 2011 heeft plaatsgevonden, want daar spreekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid ook over. Het lijkt erop dat in de politiek, bij het ministerie en ook in de Kamer het vooral de boventoon was om innovatie toe te staan. Nieuwe voertuigen? Dat is mooi en laat ze maar de weg op komen. Er is geen gedegen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. Er lijkt een soort sfeer te zijn van "laten we dit vooral maar doen" in plaats van te denken aan "verkeersveiligheid eerst". Hoe kan het dan — meerdere woordvoerders hebben hier al naar gevraagd — dat die twee belangrijke adviezen van de RDW en de SWOV over de stint in 2011 niet door het ministerie zijn overgenomen? Wat was de argumentatie om twee belangrijke negatieve adviezen naast zich neer te leggen? Waarom heeft het ministerie daarvoor gekozen? Waar is het stuk dat dat beargumenteert? Waarom wees de toenmalige minister uitgebreid SWOV-onderzoek af? Waarom zijn er geen extra verkeersveiligheidsonderzoeken uitgevoerd? Wie heeft dit bepaald? En waarom is de stint nooit herkeurd nadat de fouten in de concepteisen boven water kwamen?

De Onderzoeksraad voor Veiligheid zegt terecht dat ook de Kamer in 2011 een toelatingsregime heeft geaccepteerd. Maar is het niet de taak van de minister van IenW om de Kamer — ook al wil de Kamer nieuwe voertuigen — te waarschuwen en te informeren over de risico's van verkeersveiligheid? Hoe kan het dat de ambtenaren zelfstandig, zonder de toenmalige minister te informeren, beslissingen kunnen nemen over de verkeersveiligheid en over het toelaten van de stint? Waar was de verantwoordelijkheid van de minister hierbij?

Voorzitter. De minister zegt nu terecht dat ze alle aanbevelingen van de OVV gaat overnemen. De hamvraag daarbij is of verkeersveiligheid nu voor altijd boven innovatie zal gaan. Krijgen de onafhankelijke experts van de RDW en de SWOV te allen tijde tijd en ruimte om uitgebreid onderzoek te doen naar de veiligheid van nieuwe voertuigen? Wat gaat er dus gebeuren met de nieuwe stint? Gaat de minister ook andere voertuigen, zoals elektrische bakfietsen en scootmobielen, opnieuw toetsen op verkeersveiligheid of überhaupt toetsen op verkeersveiligheid? Wanneer zijn deze nieuwe keuringen afgerond?

Voor de Partij van de Arbeid is het echt van belang dat we de veiligheid vooropstellen. Het moet grondig gebeuren, de tijd moet genomen worden en de snelheid is in dezen niet belangrijk. Is er voldoende tijd, geld en mankracht om deze keuring door de RDW te laten plaatsvinden? Of krijgen we, net als bij het CBR, daar ook problemen? Hoe staat het daarmee? Tot slot, welke rol gaat de Inspectie SZW krijgen vanwege de handhaving op basis van de Europese Machinerichtlijn? En kunnen zij wel handhaven, gezien de enorme vragen die ook bij die inspectie liggen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Gijs van Dijk. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. De dramatische dag van het ongeluk met de stint, waarbij vier kinderen het leven lieten, is nu meer dan een jaar geleden. De precieze toedracht is nog niet bekend. Maar we hebben wel een steeds duidelijker, en daarbij ook steeds pijnlijker, beeld gekregen van hoe de stint destijds de weg op is gekomen. Daar ging veel, heel veel, mis. Daar gaat wat mij betreft het debat vandaag over. Want uit het OVV-rapport kun je eigenlijk toch maar één ding concluderen: de overheid heeft gruwelijk gefaald. Zij heeft gefaald in het borgen van de verkeersveiligheid, toch een primaire taak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zij heeft gefaald door een voertuig voor tien kleine kinderen toe te laten op een regeling, die daar nooit voor bedoeld was. Er was geen veiligheidstoets op het specifieke vervoer van kinderen, geen toets op de rijvaardigheid van de begeleider. De Kamer wou inderdaad destijds een simpele regeling voor eenpersoonsvoertuigjes, en geen gat in de wet om een voertuig waar kinderen in vervoerd zouden worden, toe te laten.

Eerder zei de minister dat de stint onder de simpele regeling viel, omdat het niet anders kon. Maar de OVV stelt dat de stint ook gewoon binnen de reikwijdte van veel strengere Europese regels had kunnen vallen, maar dat dit nooit door het ministerie is afgewogen. Klopt het dat het ministerie proactief de producent heeft geadviseerd om een aanvraag te doen onder de richtlijn voor bijzondere bromfietsen? En klopt het dat er, juist omdat er niets was vastgelegd in die regeling over het aantal passagiers, gekozen is voor de regeling voor bijzondere bromfietsen, omdat die onder de Europese richtlijnen wellicht nooit was goedgekeurd? Alle negatieve adviezen van de RDW, SWOV en kritische geluiden binnen het eigen ministerie negerend, is de stint goedgekeurd. Is de regelarme regeling voor de bijzondere bromfiets verder opgerekt met een nieuwe breedtemaat om de stint erin onder te kunnen brengen? En klopt het dat in retrospectief de stint sowieso al sinds 2011 ook onder de Europese Machinerichtlijn valt? En als dat het geval is, dat sinds 2011 de Machinerichtlijn gewoon van toepassing was, betekent dat dan niet dat er wel degelijk toezicht op het apparaat had moeten zijn, en dat op alle door de producent uitgevoerde modificaties toezicht door de overheid geweest had moeten zijn? En waarom is dit nooit gemeld?

De stint is getoetst op voorschriften die incorrect en op dat moment al achterhaald waren. Hierdoor had de stint een significant langere remweg. Waarom heeft de minister dit niet proactief aan de Kamer gemeld? En houdt de minister nou echt vol dat het toeval is dat de twee rapporten waarin dit glashard staat niet naar de Kamer zijn gestuurd? Waarom is de keiharde conclusie, dat de stint ook al in 2011 niet aan de eisen voldeed, wel aan de producent en fabrikant van de stint gestuurd, maar niet naar de Kamer?

Nogmaals, de overheid heeft gefaald. Ik wil dat de minister dat vandaag in dit debat volledig erkent en haar excuses hiervoor aanbiedt. Deze minister heeft wel geprobeerd de acute problemen rond de stint aan te pakken, maar is weggebleven bij de echte erkenning voor de verantwoorde-

lijkheid van haar ministerie voor de fouten. Dat steekt. Er is veel te zeggen over hoe we nu verder moeten. Ik verwacht van de minister een plan van aanpak over hoe de aanbevelingen van de OVV opgevolgd gaan worden en wat dat betekent ten aanzien van de huidige regels en regelgeving. Maar voordat we vooruit kunnen, moet de minister echt erkennen dat de overheid ernstig tekort is geschoten, en daarvoor excuses maken.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Remco Dijkstra heeft een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ook met mevrouw Kröger van GroenLinks wil ik even terugkijken. Het komt natuurlijk ergens uit voort, dit apparaat. Dat is naar aanleiding van een categorie die destijds in het leven is geroepen. De minister gaf in 2007, ook onder invloed van de Kamer, aan positief te staan tegenover innovatie en innovatieve ontwikkelingen, steeds vanuit een "ja, mits"-benadering te benadrukken. Dan zegt de heer Duyvendak, destijds de woordvoerder van GroenLinks: mijn fractie staat sympathiek tegenover nieuwe voertuigen; goede regulering kan in drie maanden en verkeersveiligheid moet natuurlijk aan bod komen als het gaat over remmen en verlichting, maar als het kabinet spreekt van daden en niet te veel regels, moet dit soort dingen snel kunnen. Hoe kijkt mevrouw Kröger terug op dit soort teksten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Dijkstra heeft dit in eerdere debatten ook gedaan. Ook de minister heeft eigenlijk heel veel over dit vraagstuk gezegd. Hoe kan het nou dat in een professionele context, waarin je als ouder je kinderen toevertrouwt aan een kinderdagverblijf, de begeleider misschien niet eens een rijvaardigheidstraining heeft gehad voor een voertuig dat is bedoeld om tien kleine kinderen mee te vervoeren? Hij doet alsof dat hele vraagstuk dat hier aan de orde is, in die zin verband houdt met de regeling over de segway die toen is afgesproken. Ja, die wetgeving had strenger moeten zijn. Ja, we hadden de verkeersveiligheid daarin beter moeten borgen. Maar ik vind het onbegrijpelijk dat de heer Dijkstra toch blijft terugleggen dat de stint op de weg was binnen een regeling die daar absoluut niet voor bedoeld; dat was niet de intentie.

De voorzitter:

De heer Dijkstra, tot slot.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Is het niet fair om ook terug te kijken naar de rol die de Kamer destijds had? Het was een tijd waarin innovatie juist het sleutelwoord was en minder belangrijk werd geacht dan de veiligheid. Dat zei Dijsselbloem gisteren nog. We vonden het allemaal wel belangrijk, maar er was vooral sprake van innovatie. Achteraf moeten we allemaal constateren dat er fouten zijn gemaakt. Maar is het niet fair om ook te kijken naar de rol die de Kamer destijds had? Zij was immers de opdrachtgever richting de minister om dit te doen en ook om dit uit te voeren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het echt niet vol te houden wat de heer Dijkstra zegt, namelijk dat de Tweede Kamer met de regelgeving rond de bijzondere bromfietsen en de segway het kabinet op dat moment het mandaat heeft gegeven dat allerlei voertuigen, dus ook een voertuig bedoeld om tien kleine kinderen in te vervoeren — ouders vertrouwden hun kinderen daarbij ook nog eens toe aan een kinderdagverblijf — de weg op konden.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil nogmaals benadrukken dat die zorgen ook op het ministerie lagen. Toen die aanvraag kwam, was er op het ministerie de zorg of die regeling daarvoor eigenlijk wel was bedoeld en of het wel een goed idee was. Dat speelde ook bij de SWOV en dat speelde ook bij de RDW. Al die bezwaren en al die zorgen, die ongelofelijk logische zorgen, zijn allemaal terzijde geschoven. Er is toen doorgedenderd om de stint goed te keuren onder die regeling. De vraag is waarom de minister niet wil aangeven op welke gronden dat gebeurd is.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



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

Voorzitter. Voor de VVD staat veiligheid voorop. Nadat de stint in Nederland een behoorlijk aantal jaren zonder problemen op de weg had gereden, werd iedereen ruw wakker geschud door het vreselijke ongeval in Oss, waarbij vier kinderen om het leven kwamen. Volgens mij voelen we die pijn nog steeds met elkaar. Dit debat gaat over de toelating van het voertuig. Laten we nu terugkijken. Laten we lessen trekken. Welke lessen zijn er te trekken, zo vraag ik de minister. Hoe kijken we hier met elkaar terug op ieders rol en taak, dus op die van het ministerie en van instanties als de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid? En hoe kijkt de Kamer naar haar eigen functioneren ten tijde van de toelating en de creatie van deze bijzondere categorie bromfietsen, de bijzondere bromfiets? Hadden we het goed geregeld of niet?

Voorzitter. Het is triest te moeten constateren dat een dramatisch ongeval nodig was om ons te wijzen op een proces van jaren terug dat achteraf gezien niet goed was. De Onderzoeksraad voor Veiligheid geeft ons heldere aanknopingspunten, en zijn conclusies zijn niet mals. Ik citeer de hoofdconclusie. "Bij de nationale besluitvorming over licht

gemotoriseerde voertuigen worden de voertuigveiligheid en de consequenties van de toelating voor de verkeersveiligheid onvoldoende meegewogen. Dat geldt zowel voor de groep bijzondere bromfietsen, waartoe de stint behoort, die via de nationale procedure worden toegelaten, alsook voor elektrische bakfietsen de gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen, waarmee op basis van een vrijstelling zonder toelating aan het verkeer mag worden deelgenomen."

Voorzitter. De Kamer treft hier zelf ook blaam. Menig politieke partij wilde dit soort innovatieve elektrische voertuigen makkelijker toegelaten zien op de openbare weg. Daar waren we allemaal bij. Het toelatingsproces was met de kennis van nu niet op orde. Zo was de toetsing van de remweg achteraf gezien discutabel. Het voertuig moest een bepaalde remvertraging hebben of binnen een bepaalde tijd stilstaan, en dat is multi-interpretabel. Ook is er na de eerste toelating geen zicht meer geweest op veranderende versies van het voertuig. Dat was een keuze van toen, met als gevolg dat er grote verschillen konden ontstaan tussen het voertuig dat je testte bij de toelating en de gebruikelijke evolutie van het voertuig, dat nooit meer tussentijds getoetst werd. De vraag is ook of de stint als personenvervoer eigenlijk wel geschikt was voor een plaatsing in die categorie bijzondere bromfietsen, die bedacht was voor de segway. Hoewel het begrijpelijk was in de context van 2007 tot 2012, waarbij met name innovatie centraal stond en het "ja, mits"-principe gold, moeten we dit met de kennis van nu betreuren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor de VVD hier erkennen dat het gebruik van de stint als vervoer voor tien kleine kinderen eigenlijk niet plaats had moeten vinden onder die regeling bijzondere bromfietsen. Nou zegt de OVV heel duidelijk: hij viel gewoon onder de reikwijdte van de Europese regelgeving. Dan had hij toch nooit onder die bijzonderebromfietsrichtlijn gemoeten? Dan had hij toch gewoon onder de Europese richtlijn moeten vallen? Dat is toch gewoon een fout geweest van het ministerie?

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

Dat is een keuze geweest. Als je hem onder Europese regelgeving zou doen, zou het erg lang duren, zo gaf de minister destijds aan. Dat heb ik nagelezen in die dikke map die ik daar heb liggen. En de wens van de Kamer was om dit soort innovatieve voertuigen zo snel mogelijk op de weg te krijgen, omdat we hier allemaal heil in zagen en toekomst in zagen. Het was een duurzame manier van transport, relatief veilig, anders, moderner en innovatiever. En dat is wat de Kamer wilde. Daartoe heeft de Kamer de minister destijds opdracht gegeven, en toen is er gekozen om die bijzonderebromfietscategorie in het leven te roepen, waar uiteindelijk ook de stint onder is gaan vallen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij dat de heer Dijkstra nu markeert dat het een actieve keuze is geweest, een actieve keuze van het ministerie, om de stint onder dat lichte regime te laten vallen. Het had dus ook onder de Europese strenge richtlijn kunnen vallen of wellicht moeten vallen. Het is een actieve keuze geweest. Daar kan de minister, pardon, de heer Dijkstra niet voor naar de Kamer wijzen. Hij beschrijft dat er geen handhaving en geen toezicht was op al die aanpassingen,

maar juist omdat de stint onder die nationale richtlijn viel, gold ook de Europese Machinerichtlijn, waar er wel degelijk toezicht geregeld had moeten zijn. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat het een ommissie is van het ministerie dat er nooit toezicht onder de Machinerichtlijn is geweest?

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

Dat er geen toezicht is geweest op het voertuig nadat het in de categorie "bijzondere bromfiets" was goedgekeurd, ben ik met u eens. Gisteren heeft u ook over die Machinerichtlijn gesproken met de heer Dijsselbloem van de OVV, maar die zegt verder niets over de verkeersveiligheid. Ik denk niet dat dat voldoende aanknopingspunten biedt. Als je kijkt naar die categorie "bijzondere bromfiets", dan paste dat juridisch in het kader van toen, maar inhoudelijk kun je er nu van alles van vinden. Daar hebben wij dus een mening over.

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

Ik heb een hele simpele vraag aan mijn collega van de VVD: wat vindt hij ervan dat de minister de Kamer onvolledig en onjuist heeft geïnformeerd?

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

Ik ben niet onder de indruk van de veronderstelling van u dat er verkeerde informatie zou zijn gestuurd. Ik wijs op de technische informatie over de toelating die al eerder openbaar was.

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

Nu gaat de heer Dijkstra in op de inhoud van de stukken, maar ik vraag hem alleen — ik zal het nu op een andere manier doen — of hij het met zijn VVD-minister eens is dat zij de Kamer onjuist en onvolledig heeft geïnformeerd over deze stukken.

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

De minister moet haar eigen antwoorden geven op de vragen die u stelt. Dat kan ik niet voor haar doen. Ik zit hier voor de beoordeling van de inhoud van de stukken. Ik zie dat de inhoud niet anders is dan wij wisten. Wij hebben dat namelijk al op 21 december gezien, één dag na het ongeluk. Heel veel informatie bijvoorbeeld over de remweg is toen naar de Kamer gestuurd. Wij hebben dat gezien bij de vernietigende bevindingen van TNO, die op 13 december zijn gepubliceerd, en ook nog eens in antwoord op aanvullende schriftelijke vragen die op 18 januari 2019 naar de Kamer zijn gezonden. Tot drie keer toe is deze informatie met de Kamer gedeeld. Voor mij is dat afdoende.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Dijkstra van de VVD blijft hier een rookgordijn optrekken door de categorie "bijzondere bromfiets" en de invoering daarvan gelijk te trekken met de toelating van de stint. Dat zijn twee verschillende momenten, twee verschillende elementen. De stint is het enige voertuig van de zeventien die onder die categorie vallen die voor meerpersoonvervoer is bedoeld. Ik ben daarom blij dat de heer Dijkstra na zijn interrupties hier ook zelf de vraag stelt: had de stint überhaupt in die categorie moeten vallen? Ik zou

de heer Dijkstra willen vragen om de vraag die hij stelt, zelf te beantwoorden.

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

Volgens mij was dat net mijn laatste zin. Destijds hadden we het "ja, mits"-principe. Je kunt je nu afvragen: had dit zo gemoeten? Met de kennis van nu zeg ik: nee, dat hadden we niet zo moeten doen. Dat betreuren we. Dat apparaat had zo niet op de weg moeten komen voor het vervoer van kleine kinderen.

De heer **Laçin** (SP):

Daar zijn we het snel over eens. Het blijft opvallend dat de heer Dijkstra wel blijft spreken over de kennis van toen. Ook met de kennis van toen wisten we dat er tien kinderen mee vervoerd zouden kunnen worden. Die categorie was daar nooit voor bedoeld. Daarover hebben we nooit een actief debat in de Kamer gevoerd, wel over de categorie en de invoering daarvan, maar niet over de stint. De heer Dijkstra knikt; daar ben ik blij mee. Het is denk ik in overeenstemming met wat ik zeg.

Ik wil een tweede vraag stellen. Die gaat over de controlerende taak van de Tweede Kamer richting het kabinet. Na het TNO-onderzoek is gebleken — dat heeft de minister ook achteraf toegegeven — dat de remwegberekening niet klopte. Wat ik raar vind, is dat de minister op het moment dat zij dat ontdekt, niet actief communiceert met de Kamer, maar wacht totdat wij schriftelijke vragen stellen. Vraag 7 beantwoordt zij met een stuk uit de bijlage van de bijlage. Die bijlage is een cruciaal document voor de tijdlijn, maar die stuurt de minister niet mee. Wat vindt de heer Dijkstra daarvan? Keer op keer hebben wij in elk debat om alle relevante informatie gevraagd, maar de minister koos ervoor om die twee documenten niet met ons te delen.

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

Wat betreft het eerste punt, waarbij ik knikte: wij moeten ons controlerende werk ook beter doen, of hadden dat beter moeten doen. Dat is een van de dingen. Daarnaast heb ik u drie data gegeven, 21 september, 13 december en 18 januari, waarop de essentie van datgene waarop u doelt, met de Kamer is gedeeld. Voor mij is dat afdoende.

De heer **Laçin** (SP):

De essentie is dat er geciteerd wordt uit een document, uit twee documenten, in reactie op vraag 7 uit de schriftelijke vragen, maar dat de minister er bewust voor kiest om het document zelf, waar wij keer op keer om hebben gevraagd — alle relevante en alle cruciale informatie — niet mee te sturen naar de Kamer. Pas een maand geleden, na het WOB-verzoek van RTL, is dat bij ons beland. Vindt de heer Dijkstra, met dat gegeven, dat hij zijn controlerende taak goed kan uitvoeren?

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

De inhoud is hetzelfde. Bewust of niet? Volgens mij heeft de minister gezegd dat dat niet een bewuste ommissie is geweest.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik heb een hele eenvoudige vraag aan de heer Dijkstra, een vraag die hij eenvoudig met ja of nee kan beantwoorden. Het sluit ook een beetje aan bij wat de heer Laçin vroeg. Ruim een halfjaar geleden zei de heer Dijkstra: de stint moet weer de weg op; we moeten alleen die naam veranderen, want het is een besmette naam. U noemde als voorbeeld Christoffel. Staat u nog steeds achter die woorden van toen?

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

Nee, dat met die naam destijds was een grapje in de richting van mijn collega van de SGP. Je moet het dus wel in die context zien. Ik zal er nog even bij zoeken wat precies de grap was. Mijn grappen zijn meestal niet zo goed, en zeker op dit onderwerp niet. Ik heb altijd gezegd: de stint kan alleen de weg weer op als hij veilig is en anders niet. Dus op het hele pleidooi van kinderdagverblijven om haast te maken, om vaart te maken, is mijn reactie: ja, sorry, veiligheid first. Dat was ook mijn eerste zin in mijn bijdrage hier. Dat staat nog steeds, en ik blijf het volhouden. Ik besef heel goed dat het allemaal ellende oplevert, ook voor kinderdagverblijven en voor het vervoer van kinderen, maar dat is dan maar zo. We moeten niet marchanderen met wat we hier met elkaar beogen met de verkeersveiligheid. Dat staat voorop.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dat mislukte grapje over die naam vergeef ik de heer Dijkstra. Maar hij zei toen — dat was half april, als ik het goed heb — ook echt expliciet: per 1 mei zou die stint, of hoe je hem ook noemt, gewoon weer de weg op moeten. Maar ik begrijp nu dat de heer Dijkstra nu zegt dat hij daar niet meer achter staat.

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

Nee, dat is niet zo geuit door de VVD. Als u dat ergens kunt vinden, moet u dat maar aanwijzen. Ik heb dat nooit zo gezegd, zeker niet. Natuurlijk willen we de stint, mits veilig, weer de weg op, als dat kan; een stint 2.0 of hoe je het ding ook noemt. Maar als dat niet kan of als het niet veilig is — we hebben nu aanvullende criteria gesteld, mede naar aanleiding van het vernietigende TNO-rapport — dan gaat het niet. Als het niet gaat, dan gaat het niet. Dan komt-ie dus de weg niet op. In de tussentijd heb ik gezien dat de fabrikant het ding weer aan de RDW aanbiedt om het te toetsen, maar dat er nog steeds hiaten in zitten. Jongens, óf veilig óf niet. Als het niet lukt, dan komt-ie er gewoon niet meer.

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

Knettergek word ik ervan, het woord "verkeersveiligheid", "veilig en anders niet". Dat staat haaks op het tijdelijke toelatingskader waar de VVD mee instemde en waar de OVV in zijn rapport nu volledig gehakt van maakt. De OVV zegt: u heeft weer geen aandacht voor verkeersveiligheid gehad. Waar haalt de VVD het lef vandaan om het woord "verkeersveilig" in de mond te nemen? U heeft ermee ingestemd! Geef u nou toe dat u dat gewoon niet had moeten doen, dat het gewoon een prutsstuk was dat door de shredder had gemoeten!

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

Nou, dit vind ik een beetje theater maken. Ik begrijp de vraag niet goed. Een tijdelijk toetsingskader is er altijd. De intentie van een tijdelijk toetsingskader is dat je het definitief maakt. Wat we als Kamer met elkaar hadden moeten doen, is dit. We hadden dit in 2007 en 2008, toen we het gingen opstellen voor die voertuigen, sneller definitief moeten maken. Dat hebben we niet gedaan. Dat hebben we pas in 2012 gedaan. Daar hebben wij als Kamer dus vijf jaar over gedaan. Dat is niet goed. Als het definitief is, heb je iets wat je kan afdwingen. Maar een tijdelijk toetsingskader, vooruitlopend op, is helemaal niet erg, mits het veilig is.

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer Laçin.

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

De heer Van Aalst, maar dat geeft niet.

De **voorzitter**:

Och! Ik zag hem staan en ik keek naar u ... Maar goed, de heer Van Aalst.

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

Ik begrijp het niet. Ik begrijp echt niet wat de heer Dijkstra nu uitkraamt. Het tijdelijke toetsingskader moest zo snel mogelijk door de Kamer geloodst worden, want dat ding moest weer de weg op.

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

Inclusief uw partij, die daar voorstander van was.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst.

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

Ik weet niet wat de heer Dijkstra heeft, maar hij haalt een aantal dingen door elkaar. Deze minister is met een tijdelijk toetsingskader gekomen om die stint zo snel mogelijk weer de weg op te krijgen. Daar heeft u mee ingestemd. De PVV kwam met een motie en riep de Kamer op: wacht nu eerst eens af wat de OVV zegt en wat het OM zegt, en doe recht aan de nabestaanden. De VVD koos ervoor om dat niet te doen en in te stemmen met dat tijdelijke toetsingskader. Nu krijgt u een draai om de oren van de OVV en zegt u: ja, ja, verkeersveiligheid. Geef u nou toch gewoon toe dat u mis zat. Geef gewoon toe dat u ernaast zat en beter had kunnen wachten op het OVV-rapport.

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

Daar had je op kunnen wachten, maar wat ik constateer is dat de stint nog steeds niet is goedgekeurd. Dus veiligheid staat voorop, met of zonder OVV-rapport. Dat hebben we nu. Die veiligheid staat nog steeds voorop. Als dat ding, die nieuwe stint "zoveel.0", niet veilig is, komt die er gewoon niet. Laat ze hun best doen. Als het niet lukt, houdt het dus ook op met dat apparaat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De OVV constateert dat al sinds 2011 de Machinerichtlijn van toepassing is, dus Europese wetgeving. Dat houdt ook in dat de conformiteit wordt getoetst. Dus als de producent een verandering aanbrengt, had daar toezicht op geweest moeten zijn. Hoe kijkt de heer Dijkstra naar het feit dat de overheid nalatig is geweest met het toezicht op aanpassingen van de stint in het kader van de Machinerichtlijn?

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

Het conformiteitsbeginsel vind ik een hele goeie, maar dat zit niet in het kader dat we met elkaar hadden als het gaat om de bijzondere bromfiets. Daar heb je gezien dat één zo'n apparaat is goedgekeurd, maar dat in de loop van de tijd, tussen 2011 — november, geloof ik — en nu, de motor bijvoorbeeld anderhalf keer meer power heeft en dat er veranderingen zijn geweest aan het remsysteem waardoor dat ding niet meer uit zichzelf kon stilstaan. Nou, dat is nooit getoetst. Dat is natuurlijk dom. Dat moet anders. Dat moet beter in de toekomst. Het kan niet zo zijn dat je iets op de markt brengt, dat is dan misschien goed of niet goed, en je daarna allerlei dingen gaat wijzigen maar wij het niet controleren. Dat is niet goed. Dat is dus ook een van de aanbevelingen van de OVV: toets nu alles wat je in het verleden hebt toegelaten op basis van deze categorie, maar kijk ook naar de nieuwe voertuigen, die er nog helemaal niet onder vallen. Dus we hebben behoorlijk wat werk te doen daar, volgens mij.

De **voorzitter**:

Tot slot, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou, het zit net wat anders. De OVV geeft aan dat die Machinerichtlijn de hele tijd gold, naast het nationale kader onder de richtlijn bijzondere bromfietsen. Juist omdat het een nationaal kader was, gold óók de Europese Machinerichtlijn. En onder die Europese Machinerichtlijn had er toezicht moeten zijn geweest op al die wijzigingen waar de heer Dijkstra nu van zegt: dat kan toch niet, een anderhalf keer zwaardere motor en geen remsysteem. De overheid had daar toezicht op moeten hebben. Had daar toezicht op moeten hebben onder de Machinerichtlijn. Dus los van het feit dat het toezicht niet geregeld was in de bromfietsenrichtlijn, gold de Machinerichtlijn en is het nog een falen. Er is gefaald in het hebben van toezicht onder de Machinerichtlijn. Terwijl die gewoon Europese regelgeving is. Erkent de heer Dijkstra dat?

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

We hebben hier gekozen voor een nationaal kader omdat we niet op Europese regelgeving wilden wachten voor dit voertuig. Het betrof een nationaal kader om een categorie bijzondere bromfietsen in het leven te roepen. Die Machinerichtlijn zegt volgens mij niks over verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Dank je wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter! Voorzitter, ik wil dit toch even rechtzetten, want de heer Dijkstra was gisteren niet bij deze sessie met de OVV. De OVV heeft geschetst dat omdat een nationale richtlijn gold, omdat er gekozen is voor die nationale bepaling betreffende bijzondere bromfietsen, ook de Machinerichtlijn gold. Dus de Machinerichtlijn gold gewoon voor de stint. Dat gaat dus precies over de issues van conformiteit: als er aanpassingen aan het voertuig plaatsvinden, moet er toezicht op zijn. Dit is een additioneel falen van het ministerie. Erkent de heer Dijkstra dat?

De **voorzitter**:

Dan heeft u dit punt rechtgezet.

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

Ik heb het gisteren twee keer teruggekeken, om het goed te begrijpen. En volgens mij zegt het niks over de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U was nog niet klaar? Gaat u verder.

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

Ik heb nog een klein stukje.

Voorzitter. Het is goed dat de minister de aanbevelingen van de OVV overneemt, dat we de opmerkingen en de eisen van de RDW en het SWOV niet negeren — zij hebben immers de expertise in huis — en dat de politiek zich realiseert dat verkeersspecialisten hun werk moeten doen als het gaat om die veiligheidsbeoordelingen. Dat moeten wij niet bepalen. Volgens mij is het ook helder dat het tijdelijk kader nodig is zolang we geen wetgeving hebben. Maar ik zou wel graag duidelijkheid geven aan al die partijen om dat definitief te verankeren, ook voor nieuwe innovaties die we wellicht zien en toch wel wensen.

Laten we ook de reeds toegelaten, de nieuwe en de vrijgestelde voertuigen opnieuw gaan bekijken om te zien wat daar mogelijk is. Wat kan de minister daarover zeggen? Laten we ook bovenop de technische eisen ook eisen gaan stellen aan bestuurders en aan de plek op de weg van het voertuig. Ik vind dat vrij logisch allemaal.

Voorzitter. De VVD trekt lessen uit de gemaakte keuzes in het verleden. Nu moeten wij ervoor zorgen dat de verkeersveiligheid in Nederland beter gewaarborgd is.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Dan geef ik nu het woord aan de heer Schonis namens D66.



De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter. Vandaag spreken we weer over het tragische ongeval met de stint, nu ruim een jaar geleden. Net als in mijn maidenspeech over dit onderwerp begin dit jaar, zeg

ik dat het mij een lief ding waard was geweest als we het daar vandaag niet over hadden hoeven hebben. Maar helaas.

De evaluatie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, de OVV, over de toelating van de stint is duidelijk. Het ministerie is zowel in de goedkeuring als in het toezicht en de handhaving ernstig tekortgeschoten. Het OVV-rapport zet duidelijk neer op welke wijze de afgelopen jaren de keuring en toelating van nieuwe bijzondere bromfietsen op de openbare weg heeft plaatsgevonden. Er waren weinig technische eisen en er was te weinig aandacht voor de verkeersveiligheid. De technische keuringen door de Rijksdienst voor het Wegverkeer, de RDW, waren hierdoor beperkt. Het referentiekader was bovendien uitsluitend de techniek van de segway, een eenpersoons tweewieler die op geen enkele manier te vergelijken is met een stint. Een intensiever onderzoeksprotocol van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV, uit 2011 om hieraan tegemoet te komen, werd door het ministerie te tijdrovend en te duur bevonden. Sterker nog, de OVV concludeert op bladzijde 58 van het rapport: "Het ministerie droeg de RDW op om het toetsingskader zo beperkt mogelijk te houden." Wat is de verkeersveiligheid ons dan waard, als je dat leest? Het ministerie stond de nieuwe voertuigen op de openbare weg gewoon toe, zelfs wanneer een negatief advies door de RDW of de SWOV was afgegeven. Aanbevelingen werden niet of niet volledig door het ministerie in de toelatingsbesluiten overgenomen.

Hier is een zeer kritische zelfreflectie door deze minister op zijn plaats. Dat houdt wat mij betreft drie dingen in. Op de eerste plaats wil ik van de minister horen hoe zij zelf aankijkt tegen de door haar ministerie gevolgde werkwijze. Waarom heeft niemand binnen de organisatie op enig moment zijn vinger opgestoken en gezegd: joh, dit voertuig lijkt helemaal niet op een segway en we moeten die toelating op een andere manier vorm gaan geven? Dit klemmt temeer omdat de RDW en de SWOV die vinger wel al hadden opgestoken. Dit signaal is niet door het ministerie opgepikt, laat staan dat de Kamer dit had kunnen weten.

Ten tweede wil ik dat de minister de aanbevelingen van de OVV gewoon onverkort overneemt. In de brief aan de Kamer is de minister hier niet helemaal duidelijk over. Eerst schrijft ze, halverwege de brief, dat ze de aanbevelingen wel over gaat nemen, maar dan geeft ze niet op alle punten aan wat ze ermee gaat doen. Aan het eind van de brief schrijft ze dan: ik neem alle adviezen wel ter harte. D66 wil klip-en-klaar horen van deze minister dat ze de adviezen en de aanbevelingen gewoon overneemt en de voorgestelde verbeteringen onverkort doorvoert.

Tot slot moet de minister aan de slag. Op dit moment rijden er al heel veel nieuwe voertuigtypen op de weg en dat worden er steeds meer. Denk aan speedpedelecs, elektrische stepjes en ga zo maar door. Ze zijn via internet gewoon te bestellen. De OVV gaf gisteren in de technische briefing aan dat inmiddels bij 20% van alle verkeersongevallen een bijzondere bromfiets is betrokken. Dat is dus een op de vijf. De OVV concludeert dat het hele keuringssysteem kritisch tegen het licht moet worden gehouden. De uitkomsten daarvan moeten voor zowel bestaande als voor nieuwe voertuigen gelden. Wanneer kunnen wij de resultaten van deze risicobeoordeling tegemoet zien? Uit de aantallen verkeersongevallen blijkt dat we hier geen moment mee kunnen wachten.

Voorzitter, ik zal afronden. Zoals gezegd, bevat het OVV-rapport drie heldere aanbevelingen. Minister, neem deze aanbevelingen over en ga aan de slag om in elk geval de kans op een herhaling van een ongeluk als dat van vorig jaar in de toekomst zo klein mogelijk te maken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schonis. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw De Pater-Postma namens het CDA.



Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Voorzitter. Je hebt moeilijke en je hebt makkelijke debatten. Dit vind ik een moeilijk debat vanwege het grote verlies dat aan dit debat ten grondslag ligt en iedereen hier wel voelt. Er zijn al veel belangrijke vragen gesteld door degenen die hiervoor stonden, bijvoorbeeld hoe de keuring van de stint op het ministerie is gegaan of waarom de adviezen van de RDW en de SWOV genegeerd zijn. Waarom is er voor die ene categorie gekozen en niet voor die andere? En hoe zit het met die machinerichtlijn? Maar ook: waarom ontbraken er twee stukken? Die informatie had hier eerder moeten zijn. Hoe kan het dat dat niet is gebeurd? Ook het CDA wil hier een antwoord op.

Ik heb nog een aantal andere punten die ik ook aan wil stippen. Het grootste gedeelte van een ijsberg ligt meestal onder water. Wat dit rapport lijkt te zeggen, is dat de stint het topje van de ijsberg is. De cijfers liegen er niet om: ruim 140 van de 678 verkeersdoden in Nederland in 2018 zijn omgekomen als gebruiker van een licht gemotoriseerd voertuig. Dat is ruim 20% van het aantal verkeersdoden. Het CDA vindt dat de verkeersveiligheid absoluut op één moet staan. Met dit rapport kunnen we concluderen dat de veiligheidseisen die we stellen aan deze voertuigen onvoldoende zijn. Er zit geen systeem in, waardoor het ogenschijnlijk willekeurig lijkt hoe voertuigen gekeurd worden. Het is noodzaak dat er een structuur wordt gebouwd. Het is noodzaak dat bij het bouwen van de structuur verkeersveiligheid het hoofddoel is, niet innovatie en niet duurzaamheid.

De OVV doet goede voorstellen voor hoe die structuur gebouwd kan worden. Het CDA wil daarom dat de minister alle aanbevelingen en voorstellen van het OVV-rapport overneemt. Van die voorstellen wil ik er alvast een uitlichten. De OVV adviseert om de keuring onafhankelijk te laten doen door de RDW voor de technische eisen en door de SWOV voor de verkeersveiligheid. Dat klinkt als een uitstekend advies. Uit het rapport komt echter ook naar voren dat de SWOV eerder alleen maar een quickscan kon doen omdat er verder geen geld was. Nu ontvangt de SWOV zelfs 15% minder subsidie per jaar. Het CDA verwacht dat er in de toekomst een groot aantal voertuigen getest moet worden. Dat moet secuur gedaan worden, want verkeersveiligheid moet op één staan. Dat betekent uitgebreide onderzoeken door de SWOV in plaats van quickscans. Dit mag niet ten koste gaan van de overige projecten die de SWOV al doet. Het CDA wil graag van de minister horen hoe ze dit structureel wil inrichten. Krijgt de SWOV bijvoorbeeld structureel extra subsidie of hoe wil ze dit gaan doen?

Voorzitter. Speciale aandacht in deze nieuw op te zetten structuur moet volgens het CDA gaan naar voertuigen waarin ook kinderen vervoerd kunnen worden. Tot die nieuwe structuur er is, wil het CDA vandaag nogmaals aandacht voor de groep elektrische bakfietsen, die nauwelijks veiligheidseisen kent. Via een CDA/VVD-motie van april dit jaar heeft de Kamer de uitspraak gedaan dat extra veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden indien uit onderzoek blijkt dat het nu niet voldoende is. De OVV is er helder over dat hier veiligheidsproblemen zijn. Voor 1 oktober zou de minister komen met mogelijke veiligheidseisen en met een voorstel van hoe het toezicht in kaart kan worden gebracht. Welke extra gebruikseisen gaat de minister voor de zeer korte termijn stellen en wanneer gaan deze in? Is de minister bereid om in de nieuw op te zetten structuur extra aandacht te hebben voor alle vervoermiddelen waar ook kinderen in worden vervoerd?

Voorzitter, mijn laatste punt. We zien elektrische steps, elektrische skateboards, hoverboards en monowheels in Nederland op de weg. Dat is gek, want deze nieuwe vervoermiddelen mogen in Nederland niet op de weg of op de stoep. Het CDA heeft hier twee vragen over. De OVV beveelt aan om illegaal gebruik tegen te gaan. Dit lijkt totaal geen prioriteit te hebben. De eerste vraag: is het kabinet van plan om veel meer te handhaven en meer voorlichting te geven over deze illegale voertuigen? De tweede vraag: in het AD stond onlangs dat de minister aan de slag wil met het legaliseren van de e-step. Hoe moeten we dit precies interpreteren? Gaat de minister aan de slag in het huidige gebrekkige kader of gaat zij pas aan de slag als wij nieuwe kaders hebben? Hieruit volgt mijn tweede en laatste vraag: kan de minister toezeggen dat in de integrale risicobeoordeling op geen enkele wijze wordt toegelegd op het aspect veiligheid?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Laçin voor zijn laatste vraag.

De heer Laçin (SP):

Ik wil het CDA dezelfde vraag stellen als ik de VVD heb gesteld. Wij hebben als Kamer een controlerende taak. Daarvoor is de informatie die wij van het kabinet krijgen van cruciaal belang. Ik hoor mevrouw De Pater een vraag stellen over die twee ontbrekende documenten, maar ik wil heel graag ook weten hoe zij het beoordeelt. In december 2018 werd geconcludeerd dat de remwegtoetsing niet klopte. Wij werden daar niet actief over geïnformeerd. Pas in reactie op schriftelijke vragen in januari kregen we een citaat uit de concepteisen, maar de concepteisen werden niet meegestuurd. We moesten acht maanden wachten, tot een WOB-verzoek van RTL in september 2019, voor we die eisen kregen. Hoe beoordeelt het CDA dit gegeven, met de controlerende taak van de Tweede Kamer in het achterhoofd?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Zoals ik in het begin van mijn betoog al zei: ik wil ook heel graag weten waarom die stukken niet zijn meegestuurd, want juist dit dossier verdient alle zorgvuldigheid die het nodig heeft. Ik ben dus ook heel benieuwd wat de antwoorden daarop zijn.

De voorzitter:

Een allerlaatste vraag, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Heel kort. Ik begrijp de vraag, maar ik vraag naar de beoordeling van mevrouw De Pater als Kamerlid. Hoe beoordeelt zij het als Kamerlid, dat het kabinet controleert, dat zij cruciale informatie bijna een jaar lang niet heeft ontvangen? Ik wil graag een beoordeling en niet een doorgeleiding naar het kabinet.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Het is belangrijk dat je alle informatie krijgt die hiervoor nodig is. Vandaar ook mijn vraag: waarom zijn die stukken ons niet toegestuurd? Maar ik wil wel eerst weten wat het antwoord daarop is.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Mevrouw De Pater-Postma wijst terecht op het punt dat de OVV ook maakt, namelijk dat er allerlei voertuigen zijn, zoals skateboard en steps, die je gewoon overal kan kopen maar eigenlijk niet mag gebruiken. Alleen in de woonkamer is een elektrisch skateboard niet zo leuk; daar wil je mee naar buiten. Gisteren zei de voorzitter van de OVV: wellicht zou je de verkoop in Nederland ook moeten verbieden. Want mijn zoontje kan op allerlei websites de prachtigste voertuigen kopen, terwijl die eigenlijk helemaal niet gebruikt mogen worden. Wat vindt mevrouw De Pater-Postma daarvan?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Je ziet in dit dossier een aantal dingen. Het gekke waar we het gisteren ook al over hadden, is dat deze voertuigen in Nederland niet op de stoep of op de weg mogen, maar in België wel op de weg mogen, of niet op de weg maar wel op de stoep. Mensen krijgen dus een hele mix van beelden. Het is heel moeilijk om te weten wat wel en niet mag. Het zou goed zijn als die voertuigen niet op onze weg of stoep zouden rijden, maar ik ben wel heel reëel. Het verbieden van internetverkoop of wat dan ook is niet zo makkelijk. Wij hebben niet alle internetshops onder onze hoede, want heel vaak komen ze uit het buitenland. Ze worden ook op vakantie in Frankrijk gekocht en meegenomen in de achterbak. Het lijkt dus een mooie oplossing en ik zou niets liever willen dan dat er duidelijkheid is, maar het moet dan ook wel de oplossing zijn.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw De Pater-Postma. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf namens de Christen-Unie.



Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Het ongeval in Oss waarbij de stint betrokken is geweest, is de intens verdrietige aanleiding voor het onderzoek dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft uitgevoerd en waar we het vandaag over hebben. Het rapport van de onderzoeksraad laat zien dat er lessen moeten worden getrokken uit het verleden,

want er is veel misgegaan bij het toelaten van de stint. De eisen voor toelating hielden te weinig rekening met de veiligheid van de voertuigen zelf en de effecten voor de verkeersveiligheid. Het is daarom ook goed dat de minister de aanbevelingen uit het rapport gaat overnemen en daar voortvarend mee aan de slag wil.

Maar om goed te kunnen leren van het verleden, moet er ruimte zijn voor reflectie. We moeten kritisch terugkijken, ook naar de rol van de Kamer. De OVV was daarover scherp. Innovatie ging boven veiligheid en het parlement was een drijvende kracht. Ook de Kamer moet scherper zijn op de veiligheid van dit soort voertuigen. Tegelijkertijd kon de Kamer destijds niet voorzien dat onder het toelatingskader dat voor de segway was ontworpen een voertuig zou worden toegelaten waarmee tien kinderen kunnen worden vervoerd. Ik vraag de minister ook om kritisch terug te kijken naar het handelen van het ministerie. Volgens de toen geldende eisen had de stint onder het Europese toelatingskader moeten worden aangemeld, maar dat is niet gebeurd. De adviezen van de RDW en de SWOV waren negatief. Toch werd in de toelatingsbrief aan de fabrikant gemeld dat het ministerie er geen punt van wilde maken dat de stint te breed was, dat het advies van de RDW positief was en dat de stint aan de gestelde eisen van verkeersveiligheid voldoet. Op verzoek van het ministerie werden de inhoudelijke eisen en de toetsing daarvan door de RDW en de SWOV beperkt gehouden. Bij de beoordeling van de remweg van de stint is de norm van de segway gehanteerd. En er werd laag in de ambtelijke organisatie besloten over de aanwijzing van de voertuigen. Er zijn fouten gemaakt. De overheid heeft de veiligheid onvoldoende gewaarborgd. Ik vraag de minister te reflecteren op de rol die haar ministerie daarin heeft gespeeld.

Dan kom ik bij de informatievoorziening aan de Kamer. De bijlagen met concepteisen en definitieve eisen hebben de Kamer niet direct bereikt. Terwijl het schorsingsbesluit in oktober wel naar de Kamer is gestuurd, werd het intrekkingbesluit in februari niet naar de Kamer gestuurd. Tijdens het eerste debat dat we hierover in de Kamer hebben gevoerd, kon de minister niet op alle vragen een antwoord geven. Veel moest nog worden opgezocht en uitgezocht. De minister gaf aan dat zij, zodra zij zou beschikken over de informatie, die direct met de Kamer zou delen. Welke keuzes heeft de minister na dit debat gemaakt? En hoe kijkt zij daar nu op terug? Is alle informatie met de Kamer gedeeld zodra die beschikbaar was? Hoe kan het dat de OVV de beschikking heeft gehad over meer documenten dan de Kamer?

De OVV heeft belangrijke aanbevelingen gedaan. Er moet een veiligheidsniveau worden vastgesteld. Hoeveel risico's vinden we acceptabel? Er moet een nieuwe beoordelingskader komen. Niet alleen nieuwe voertuigen moeten opnieuw worden beoordeeld maar ook de reeds toegelaten voertuigen. Hoe gaat de minister de aanbevelingen van de OVV concreet uitvoeren? Welk tijdspad ziet zij daarbij voor ogen? Ik vraag dit ook met het oog op de elektrische bakfiets waarmee kinderen worden vervoerd op een vergelijkbare wijze als met de stint. Die is nooit beoordeeld op een veilige deelname aan het verkeer. Ook ontbreekt die toets bij een aantal gehandicaptenvoertuigen. Wij vinden het belangrijk dat er goed, snel en zorgvuldig duidelijkheid komt.

Voorzitter. Ik sluit af met de opmerking dat het aantal verkeersslachtoffers is toegenomen. We hebben daar zorgen over. Volgens de OVV houdt 20% van die slachtoffers ver-

band met de categorie licht motorische voertuigen waarover wij vandaag spreken en ontbreekt de monitoring. Mijn vraag hierbij is: hebben we de aantallen voertuigen en de aantallen slachtoffers nu voldoende in beeld?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Ik geef nu het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.



De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Zoals door meerdere collega's is opgemerkt, staat dit debat in het teken van het verschrikkelijke gebeuren van vorig jaar september in Oss. Ik wil hierbij kort terugblikken en kort vooruitblikken. Als ik terugblik, begin ik met de analyse van de Onderzoeksraad. Die is heel helder, klip-en-klaar. Ik vat die in mijn woorden samen. De overheid heeft een loopje genomen met het toelatingsbeleid van in het bijzonder de stint. Daarbij moet de Kamer vooral naar zichzelf kijken. Hoe is het mogelijk dat niet eens onder de motorkap van de stint is gekeken, figuurlijk en letterlijk? Ik vind het heel goed dat de minister dit erkent en aangeeft dat zij stappen wil zetten.

De Onderzoeksraad geeft aan dat het ministerie al voor de RDW-keuring van de stint, in september 2011, wist dat de stint niet voldeed aan de afmetingseisen. Mijn vraag is: was het ministerie er toen al van op de hoogte dat de stint niet voldeed aan de lengte-eis? De minister heeft de Kamer in januari 2019 geïnformeerd over het feit dat de stint niet voldeed aan de eis voor remvertraging als die op zichzelf beoordeeld wordt. Het probleem zit 'm in de wijze van keuren. De Onderzoeksraad geeft aan dat het ministerie al in mei 2011 erkende dat het conceptvoorschrift voor keuring van de remvertragingseis niet correct was en dat dit aangepast moest worden. Ik heb daar twee vragen over. Als eerste. Hoe is het mogelijk dat de RDW in september 2011 toch aan de slag ging met het toen al als verkeerd aangemerkte keuringsvoorschrift? Twee. Waarom is de stint na publicatie van de definitieve eisen niet alsnog op correcte wijze gekeurd?

Voorzitter. Ik wil ook kort vooruitblikken, want er is werk aan de winkel. De Onderzoeksraad schrijft dat 20% van de verkeersdoden inzittenden of bestuurders zijn van bromfietsen, scootmobielen en andere licht gemotoriseerde voertuigen. Daar vallen ook de bijzondere bromfietsen onder. De minister geeft aan dat ze wil toewerken naar een onafhankelijke keuringsinstantie. Daar heb ik enige aarzeling bij. Het is terecht en waar dat de RDW steken heeft laten vallen, maar waarom wordt er niet gekozen voor een versterking van de RDW? Zo nodig zou de RDW toch ook de expertise van TNO kunnen invliegen?

Ik heb ook vraagtekens bij een kentekenplicht, zoals die wordt genoemd. Registratie kost aan twee kanten tijd en geld. Wat is de serieus toegevoegde waarde van zo'n kentekenplicht?

De minister wil dat de adviezen van instanties, RDW, SWOV en eventueel de aparte opvolger die er nog komt voor keuringen, bindend worden voor de besluitvorming. Daar zou ik graag een nadere duiding bij willen. Voor de technische eisen ga ik ermee akkoord. Helemaal helder. Maar voor de inpassing in het verkeer zijn duidelijke criteria vol-

gens mij veel lastiger en subjectiever. Is het dan niet reëler om die eindafweging wel bij het ministerie te laten? Volgens mij moet je in dit geval niet alle verantwoordelijkheid op andere plekken neerleggen.

Voorzitter, tot slot. Voertuigontwikkeling en innovatie moeten ook in de toekomst doorgang vinden. We krijgen bijvoorbeeld al mails over de e-step die nu tussen wal en schip valt. De komende maanden is er overleg over een integrale veiligheidsbeoordeling. Ik denk dat dat echt heel goed is. Ik zou er twee dingen voor willen meegeven. Eén. Een risicoloze samenleving bestaat niet. Laten we dat alsjeblijft in het oog houden. Twee. Ik mis de marktpartijen in het rijtje gesprekspartners. Mijn vraag is of de minister ook die marktpartijen bij de integrale veiligheidsbeoordeling zou willen laten aansluiten.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Tot slot geef ik het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. Een vreselijke ramp, het drama in Oss. Maar dat zorgt ervoor dat Nederland in één keer duidelijk was: het is ongewenst dat alles zomaar de weg op kan zonder een deugdelijke veiligheidskeuring. Terugkijkend moet je met verbazing constateren dat onze voorgangers veiligheid ondergeschikt hebben gemaakt aan innovatie, snelle procedures en minimale eisen. De toelatingsprocedure moet dus anders. En er moet altijd een focus zijn op veiligheid. Prioriteit nummer één. Daar mag niet mee gemarchandeerd worden. Is de minister dat met ons eens?

Welke lessen heeft de minister uit deze zaak getrokken voor zichzelf en voor haar ministerie? Erkent zij dat de Kamer selectief en gefragmenteerd geïnformeerd is? Hoe kijkt zij terug op haar eigen handelen? De Onderzoeksraad stelt voor een inhaalslag te maken voor scootmobielen en elektrische bakfietsen. Deze voertuigen zijn vrijgesteld van toelating sinds 1992 en 2002 en zijn inmiddels ingrijpend verder ontwikkeld. Voor alle gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen geldt dat zij, mits ingericht voor vervoer op de openbare weg, zonder toelatingsprocedure worden toegelaten. Begrijp ik dus goed dat deze voertuigen zonder enige vorm van beoordeling van de veiligheidsrisico's gebruikt mogen worden? Ze zijn voor de meest kwetsbare groepen en de veiligheid is niet goed geborgd, terwijl ze op grote schaal gebruikt en verstrekt worden. Wij juichen een inhaalactie dus van harte toe. Wij vragen immers al meer dan een jaar om een noodvoorziening, een remsysteem voor scootmobielen. Wij willen dat ook gehandicapten en ouderen een handelingsperspectief hebben bij een dreigend ongeluk. Er werden iedere keer problemen opgevoerd. Wat gaat de minister nu doen? Zij kan toch werkelijk niet menen dat zij weer een onderzoek laat uitvoeren door de SWOV naar scootmobielen? Vorig jaar is de publicatie "Scootmobielongevallen, hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?" verschenen. Op verzoek van 50PLUS zijn toen de scootmobielen toegevoegd aan het onderzoek. Maar wij blijven niet onderzoeken. Wij gaan toch wel actie ondernemen? Kan ik er dus vanuit gaan dat het advies van de SWOV nu ook concreet wordt opgevolgd, in ieder geval de drie kansrijke maatregelen die betrekking hebben op het voertuig? Dus: de scootmobiel voorzien van een rem waarmee

de gebruiker actief kan remmen, de stabiliteit van de scootmobiel verbeteren door het voertuigontwerp aan te passen en de scootmobiel te voorzien van een stuurhoekbeveiliging.

Verder wil ik weten wat de minister gaat doen met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Gaat zij de integrale risicobeoordeling uitvoeren en monitort zij de ontwikkelingen? Treft zij aanvullende maatregelen, ook voor de reeds toegelaten voertuigen? En wat gaat zij doen met de toelating van nieuwe voertuigen? De collega's zeiden het allemaal al. Mag ik er dus van uitgaan dat bij een negatief advies van de Rijksdienst voor het Wegverkeer het voertuig niet de weg op mag? Veiligheid, ik zeg het nogmaals, moet altijd prioriteit hebben. Ik vertrouw erop dat de minister dit steunt, zeker vanaf heden.

Misschien nog één klein punt; de collega's zeiden het net ook al. Op dit moment is bij de Makro een elektrische step in de aanbidding. €199, een heel mooi, zwart, kek dingetje. Maar die mag volgens mij niet op de openbare weg. Hoe weet je dat nu als burger? En hoe gaan wij ervoor zorgen dat niet iedereen in de verleiding komt om een dergelijke step aan te schaffen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik wil de vergadering schorsen tot 19.00 uur, dan kunnen wij nu de dinerpauze houden. Na hervatting van de vergadering zal de minister antwoorden. Ik schors de vergadering tot 19.00 uur.

De vergadering wordt van 18.13 uur tot 19.03 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het debat over de stint. Ik geef de minister het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Meerdere Kamerleden hebben het gezegd: dit is een debat dat je liever niet had willen voeren. Want de aanleiding om hierover met elkaar te spreken, is het vreselijke ongeval met de stint in Oss, waarbij vier jonge kindjes om het leven kwamen en een begeleidster en een vijfde kindje ernstig gewond raakten. Ik sluit me graag aan bij wat Kamerleden al hebben gezegd, namelijk dat we ook vandaag zeer meeleven met de nabestaanden van dit vreselijke ongeval en de nabestaanden van deze slachtoffertjes. Ook voor hen is het vandaag weer een hele zware dag.

Over de toelating van de stint heeft de OVV onlangs een duidelijk rapport uitgebracht, waarvoor ik ze ook zeer erkentelijk ben. Ik voel het als mijn diepe verantwoordelijkheid om hier lessen uit te trekken. Dat voel ik naar de slachtoffers en zeker ook naar de nabestaanden uit Oss. Ik denk dat u het gevoel allemaal wel herkent: alsof er een paard op je borstkas staat. Zo voelt die druk om hier lering uit te trekken. De OVV concludeert dat er te weinig aandacht was voor de veiligheid, omdat innovatie destijds centraal stond. De OVV geeft ook aan dat bij de toelating van de stint een heleboel dingen niet goed zijn gegaan. Dat trek ik me ook persoonlijk, als minister, zeer aan. En dat moet

beter, want de veiligheid moet op de eerste plek staan. Meteen na het verschijnen van het rapport heb ik u laten weten hoe ik wil omgaan met de aanbevelingen van de OVV. Ik neem die integraal, onverkort over.

Ik wil de vragen van de Kamer langs de volgende thema's beantwoorden. Allereerst wil ik terugblikken op de rol van het ministerie. Daar hebt u eigenlijk allemaal om gevraagd: wil de minister terugkijken en daar ook een eigen reflectie op geven? Daar zal ik zo meteen mee beginnen. Vervolgens wil ik stilstaan bij de wijze waarop ik de Kamer hierover heb geïnformeerd. Over dat blok hebben meerdere Kamerleden terecht vragen gesteld. Daarna zal ik ingaan op de toelating in het bijzonder. En als laatste zal ik ingaan op de opvolging van de OVV-aanbevelingen, gericht op de toekomst.

Voorzitter. Laat ik beginnen met de reflectie op hoe het ministerie al die jaren heeft gehandeld. Daar wil ik heel duidelijk over zijn, want daar hebt u ook om gevraagd. Ik ben verantwoordelijk voor het handelen van mijn ministerie. Er zijn fouten gemaakt en dat vind ik heel erg pijnlijk en dat spijt me ook heel erg. Ik bied daarom ook op deze plek graag in het openbaar excuses aan voor het tekortschieten van mijn ministerie. Ik hoor vanaf de tribune "dank u". Laat ik daar verder niets op zeggen, maar ik ben blij dat u zo reageert. Het kader was te licht en de veiligheid stond niet voorop. Bij het maken van het kader is destijds niet nagedacht over het vervoer van personen. Toen dit aan de orde kwam door de stint is, voor zover ik heb kunnen achterhalen, onvoldoende gekeken of dit kader wel voldoende was voor het keuren van personenvervoer. Er is alleen aan de RDW gevraagd of die hiermee voor de stabiliteit rekening wilde houden. Er zat ook verschil tussen de eisen en de wijze van keuren met betrekking tot de remweg, waardoor de stint is goedgekeurd met een remweg die niet aan de eisen voldeed. Dat het verschil er was, was al bekend, maar toch is hier in de keuring van de stint niets mee gedaan.

Er is wel geconcludeerd dat de stint niet voldeed aan de afmetingseisen, maar dit heeft niet geleid tot een vervolg. De kritische adviezen van de SWOV zijn alleen als aandachtspunt meegegeven aan de fabrikant. Daarnaast was, ongeacht de adviezen, de besluitvorming hierover naar ambtelijk niveau gemandateerd. Dat alles heeft ertoe geleid dat er een stint op de weg is gekomen die in die vorm nooit had mogen worden toegelaten.

Vervolgens was er ook geen monitoring. Hierdoor kon niet in de gaten worden gehouden wat de effecten op de verkeersveiligheid zijn van de toelating van nieuwe voertuigen. Waarom en hoe die afwegingen precies tot stand zijn gekomen — u hebt daar allemaal op gewezen en ik kom dadelijk terug op de informatievoorziening — heb ik op heel veel punten niet kunnen achterhalen. Dat voelt ook voor mij ontzettend onbevredigend. Ik kan niet anders dan concluderen dat er destijds onvoldoende stil is gestaan bij deze punten. De conclusie dat al deze fouten zijn gemaakt, is hard, maar ook heel duidelijk. Ik vind dat zeer pijnlijk en het spijt me heel erg.

Dan de informatievoorziening, voorzitter. Naar aanleiding van het ongeval in Oss en de maatregelen die ik direct daarna heb genomen, had uw Kamer veel vragen. Dat was terecht en dat begrijp ik ook. Er is heel veel in gang gezet: adviestrajecten van de RDW en de SWOV, het onderzoek van TNO en ondertussen liep ook het onderzoek van de OVV. Er waren juridische procedures, er waren WOB-ver-

zoeken en het ongevalsonderzoek loopt ook nog steeds. Ik heb direct na het ongeval de informatie die we toen hadden, waaronder de keuringsrapporten, met de Kamer gedeeld. Ook in de periode daarna heb ik de Kamer zo goed mogelijk getracht te informeren, natuurlijk wel altijd rekening houdend met de belangen van derden en de belangen van de lopende onderzoeken. Inmiddels hebben we op basis van het rapport van de OVV een gedegen beeld van de afwegingen die destijds zijn gemaakt bij de vormgeving van de toelating. Hiermee ligt er een duidelijk beeld aan de hand waarvan we nu kunnen kijken wat er anders had gemoeten en welke lessen we hieruit voor de toekomst moeten trekken.

Over hoe het zat met de ontbrekende bijlagen heb ik uw Kamer een en ander geschreven in mijn brief van 25 september. De stukken waar u op doelt, zijn vorig jaar in oktober per ongeluk niet meegestuurd naar de Kamer. Het waren twee bijlagen van stukken die naar de Kamer zijn gestuurd. We kwamen daar een aantal weken later achter, doordat een medium daarnaar een verzoek bij ons had gedaan. We hebben toen overwogen om die stukken alsnog apart naar de Kamer te sturen. Dat hebben we niet gedaan, omdat we dachten "er staat eigenlijk geen nieuwe informatie in". De informatie was niet nieuw. Als ik zie wat er vervolgens voor onduidelijkheid over is ontstaan, kan ik me nu wel voor m'n hoofd slaan dat ik dat niet toch heb gedaan. Als u het hebt over "lessen trekken": ik zal in het vervolg alles waarvan ik maar enigszins denk dat het relevant kan zijn, ook al is het misschien niet nieuw, naar u toesturen.

Er zijn veel vragen gesteld over de remweg. Er is gevraagd waarom ik u daar niet eerder en explicieter over heb geïnformeerd. TNO heeft in zijn onderzoek gekeken naar het vermoedelijke voertuig dat in 2011 is aangeboden aan de RDW. TNO heeft vastgesteld dat dit voertuig niet voldeed aan de gewenste remvertraging. Naar aanleiding van de vaststellingen van TNO, die we op 13 december hebben gekregen, is gekeken waarom die niet overeenkwamen met de conclusie van de RDW destijds. Terwijl wij dit aan het uitzoeken waren, heeft uw Kamer mij een aantal vragen gesteld, waaronder de vraag over de remvertraging naar aanleiding van het TNO-rapport, wat u ook bestudeerd had en waarover u vragen had. Die vragen heb ik beantwoord op 18 januari 2019. Ik heb in het antwoord op vraag 7 geschreven dat, zoals TNO ook heeft vastgesteld in zijn onderzoek, de stint niet aan de eis van de 4 m/s² voldoet wanneer die op zichzelf wordt beoordeeld, los van de voorgeschreven wijze van keuren. Ik heb u ook geschreven dat de formulering van de wijze van keuren eenduidiger had gemoeten. Daar bedoelde ik natuurlijk het volgende mee. De RDW heeft de wijze van keuren als uitgangspunt genomen en daarbij de remweg van 3,86 meter als absolute norm gehanteerd. Die vragen van uw Kamer daarover hebben ongeveer parallel gelopen met dat wij daar vanaf TNO, vanaf het rapport, zelf ook naar op zoek gingen. Het lag dus voor de hand om gewoon die vragen te beantwoorden, want dat is het eerste moment. U had daar als Kamer al een vraag over gesteld; die heb ik beantwoord. Dat is volstrekt openbaar, zoals natuurlijk alle Kamervragen en de beantwoording daarop voor iedereen toegankelijk zijn. Dat heb ik op die manier ook gedaan.

Ik behandel maar even alle kritiek die u heeft gegeven en alle vragen over de informatievoorziening in één keer. Mevrouw Van der Graaf heeft gevraagd: waarom is het intrekingsbesluit niet naar de Kamer gestuurd? Uw Kamer

is met de brief van 5 februari 2019 geïnformeerd over het besluit om de aanwijzing van de stint als bijzondere bromfiets formeel in te trekken. Het besluit zelf is gericht aan de fabrikant als belanghebbende. Daarmee lag het ook niet in de rede om dit besluit op eigen initiatief openbaar te maken. Nadat uw Kamer daar vervolgens expliciet om heeft verzocht, is het besluit na verkrijging van instemming van de fabrikant op 8 oktober naar u toegezonden.

Dan de vraag van de heer Stoffer. Was het ministerie al eerder op de hoogte van het overschrijden van de lengte-eis door de stint? In mijn brief van heden aan uw Kamer geef ik nogmaals aan dat in een interne e-mail van het ministerie van medio augustus 2011 werd geconstateerd dat de stint niet voldeed aan de lengte-eis. En zoals op 23 januari 2018 aan uw Kamer is gemeld, is bij het op een rij zetten van alle informatie, onder andere ten behoeve van het OVV-onderzoek gebleken dat de lengte van de stint de maximaal toegestane lengte overschreed. Zoals ik toen heb geschreven, is onduidelijk waarom hierover later niets is opgemerkt in het testrapport van de RDW. Ook hier moet ik zeggen dat we niet hebben kunnen achterhalen of deze informatie uit augustus 2011 nog aanleiding is geweest om actie te ondernemen richting de RDW of anderszins. Daar hebben we gewoon niets over kunnen vinden.

Ik vind het van het grootste belang dat ik uw Kamer altijd op de juiste manier op tijd informeer. Ik heb u net ook al aangegeven dat ik er, waar mogelijk, echt nog strikter naar zal kijken. Ook al lijkt het voor ons misschien ogenschijnlijk dezelfde informatie, als het net op een andere manier is opgeschreven is het misschien toch nog voor u relevant. Dus ik kan daar alleen maar van zeggen dat ik daar nog extra scherp naar zal gaan kijken.

De voorzitter:

Ik wil toch weten of de vragen met betrekking tot informatievoorziening richting de Kamer hiermee allemaal zijn beantwoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is nog één vraag die ook is gesteld: hoe kan er nou verschil zitten tussen wat de Kamer aan informatie heeft gekregen en de stukken in een WOB-verzoek en de stukken die OVV heeft? Het is natuurlijk van belang dat de Kamer alle juiste en relevante informatie heeft. Ik geloof dat mevrouw Kröger dat ook zei: natuurlijk in het kader van uw controlerende en medewetgevende taak. De voordelen van het verstrekken van inlichtingen ten opzichte van losse documenten, zoals bij een WOB-verzoek, kunnen zijn dat de Kamer daardoor gericht op de hoogte kan worden gesteld en dat misschien context kan worden geïllustreerd of andere relevante informatie kan worden gegeven. Daar zullen we dus gewoon zo goed mogelijk mee doorgaan. Waarom heeft de OVV meer inzicht? De OVV heeft verregaande wettelijke bevoegdheden om informatie in te winnen in het kader van zijn onderzoek. Zaken die het intern ambtelijk apparaat en het intern beaad betreffen, dus wat er intern in een ministerie gebeurt voordat er tot een besluit wordt gekomen, worden bij een WOB-verzoek altijd gelakt; die worden niet vrijgegeven. Maar de OVV heeft vanuit zijn bevoegdheden wel het recht op die informatie, en heeft die dus ook gekregen.

Ik denk dat ik daar nu het belangrijkste over heb vermeld.

De heer Laçin (SP):

Ik wil de minister ten eerste bedanken voor haar beantwoording. Ik denk dat het "dank u" van een van de nabestaanden vanaf de tribune eigenlijk alles omvat. De minister heeft hiermee recht gedaan aan de oproep van iedereen die erbij betrokken is.

Dat gezegd hebbende, heb ik wel een vraag over het laatste punt. De minister zegt dat zij niks heeft kunnen achterhalen over de afwegingen om toch groen licht te geven terwijl de RDW, het SWOV en ambtenaren hadden aangegeven dat het misschien niet zo verstandig was om de stint toe te laten. Wij hebben gisteren een openbare technische briefing gehad. Daarin zei de OVV naar mijn beleving toch echt dat er daarover wel wisselingen zijn geweest, inderdaad tussen ambtenaren onderling. Ik ben niet benieuwd naar de namen of naar de personen. Ik ben alleen heel erg benieuwd naar de afwegingen die er uiteindelijk voor hebben gezorgd dat de stint is toegelaten. Ik hoop dat de minister daar iets over kan zeggen, of er wellicht nog met de OVV over kan praten en ons daar schriftelijk over kan informeren, zodat het vanaf nu niet meer gebeurt. Want die vraag leeft denk ik bij heel veel Kamerleden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarop kan ik helaas toch alleen maar herhalen dat wij met u hebben gedeeld wat wij hebben kunnen achterhalen en wat niet onder persoonlijke beleidsopvattingen valt. Ik kan me herinneren dat mevrouw Van der Graaf daar in het verleden ook al vragen over heeft gesteld. Dat is in z'n algemeenheid gewoon de regel die we met elkaar hebben afgesproken. Anders kan er namelijk nooit meer een goede interne ambtelijke discussie plaatsvinden. Ik sta hier als minister; ik leg overal verantwoording voor af. Dat kunnen individuele ambtenaren nooit doen. Daarom worden hun onderlinge discussie en hun opvattingen ook niet kenbaar gemaakt.

De heer Laçin (SP):

Dat begrijp ik heel goed. Daarom benadruk ik nogmaals dat ik niet op zoek ben naar persoonlijke meningen van ambtenaren. Maar ik kan me heel goed voorstellen dat juist die persoonlijke gedachtewisselingen uiteindelijk hebben geleid tot een bepaalde afweging, in dit geval de afweging om de stint toe te laten. Daarom vraag ik hier nogmaals naar. Als die afwegingen uit die persoonlijke mailwisselingen te herleiden zijn, deel die dan met de Kamer, zodat wij die afweging ook kunnen maken en ook kunnen beoordelen waarom deze keuze is gemaakt. Want dat kunnen we niet. De minister heeft vanmiddag in elf pagina's antwoord tien keer herhaald dat ze dit niet kan doen, maar toch zegt de OVV: er is wel wat gewisseld, maar wat, dat kunnen wij niet zeggen. Dat zegt de minister hier ook. Daarom doe ik de oproep om hierover toch iets meer naar buiten te brengen dan we nu weten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan val ik toch in herhaling. Er is niet een afwegingskader of iets dergelijks geweest. We hebben niet kunnen achterhalen dat er stukken zouden zijn waarin staat: wij vinden dit of dat zo belangrijk en daarom hebben we het gedaan. Wat we kunnen constateren, is dat het niet goed is gegaan. Welke afwegingen daar precies onder gelegen hebben,

zullen we waarschijnlijk nooit meer achterhalen. Maar hoe dan ook constateren we nu dat het niet de goede afwegingen zijn geweest. De verkeersveiligheid heeft namelijk niet vooropgestaan. Daarom heb ik dit zonet ook namens het ministerie en vanuit mijn verantwoordelijkheid zo zwaar opgevat. Want welke overwegingen er ook aan ten grondslag hebben gelegen, het eindresultaat is niet geweest dat de veiligheid vooropstond. Daar voel ik me ook verantwoordelijk voor en daar wil ik ook hard mee aan de slag, omdat dat het beste is wat we nu kunnen doen. We moeten zorgen dat dit niet meer gebeurt. En daarom wil ik ook echt onverkort alle aanbevelingen van de OVV overnemen, zeker ook waar het er om gaat dat je dit soort afwegingen niet op het ministerie moet willen maken en al helemaal niet op ambtelijk niveau. Dat heb ik de dag na het ongeval, toen we erachter kwamen dat die mandaatregeling zo in elkaar zat, meteen laten veranderen. Het kan niet meer zo zijn dat een afwijking van een negatief advies ambtelijk wordt afgedaan. Dat wil ik zelf zien. Gelukkig hebben we het verder niet meer aan de hand gehad. De aanbeveling om dat echt onafhankelijk van het ministerie te doen, wil ik echt onverkort overnemen. Daarom hebben we, zoals ik in de brief heb geschreven, een adviseur in de arm genomen om ons zo snel mogelijk duidelijk te maken hoe we dat kunnen gaan doen.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat laatste doet de PVV deugd: de minister geeft aan dat ze dit soort dingen overneemt en dat ze dit niet meer wil. Het is ook expliciet vastgelegd in de wet die we ooit hebben aangenomen. Daarin staat dat alleen de minister een beslissing kan nemen. Ook ik heb me dus verbaasd over de OVV, die zei dat er mogelijk op ambtelijk niveau toch ergens een beslissing is genomen. Ik hoop dat de minister nog wel wil speuren naar een wisseling waar toch iets in staat. De afweging om toch af te wijken, juist bij een innovatieve, experimentele wet, vind ik ... Het was zo'n cruciaal verhaal, dus ik begrijp nog steeds niet goed waarom die afweging er niet ligt. Ik kan er met mijn hoofd niet bij. Mijn vraag blijft: is de minister bereid om toch nog eens goed te speuren of er daadwerkelijk toch niet ergens een notitie ligt? Desnoods horen we het vertrouwelijk, maar het zou goed zijn als we weten wat de afweging is geweest om af te wijken. Het is heel onlogisch.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb mezelf natuurlijk ook afgevraagd: waarom hebben ze dit gedaan, waarom hebben ze de stint toch toegelaten? Waarom is het op ambtelijk niveau neergelegd? Er zitten ontzettend veel waaromvragen in die we, denk ik, niet meer kunnen achterhalen. Feit blijft dat, wat er ook voor overwegingen onder hebben gezeten, het eindresultaat verkeerd is geweest. We moeten nu zorgen dat we een goed afwegingskader krijgen, zodat dat niet nog een keer kan gebeuren.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb een tweede vraag op een ander punt. Hebben we alle stukken en, zo ja, kan de minister ons meenemen in het verhaal over de informatievoorziening, SZW, de Arbeidsinspectie, die er nu toch ergens tussendoor fietst? Mogelijk komt die er toch in door de Machinerichtlijn. De Kamer is daar nooit in meegenomen, maar we zien ze nu

wel terugkomen. Wat betekent dit? Waren SZW, Arbeidsinspectie, ILT, noem maar op, volgens de Machinerichtlijn verantwoordelijk voor het toezicht? Waarom heeft de Kamer dat niet gehoord?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over die Machinerichtlijn kom ik zo nog te spreken. Dat komt verderop zeker aan de orde.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik dank de minister voor het feit dat zij zo helder de rol en de verantwoordelijkheid van de minister, het ministerie, schetst en daarvoor ook excuses maakt. Ik denk dat dat ongelofelijk belangrijk is. Daarom toch de vraag naar die informatievoorziening. Hoe helder de rol over wat er allemaal is misgegaan op het ministerie ook is, blijft toch de vraag of de minister in retrospectief niet liever eerder, voor het OVV-rapport, helder had gemaakt dat er ongelofelijk veel is misgegaan, bijvoorbeeld in die remwegvertraging. En dan niet in antwoord op vraag 7, niet met bijlages die niet zijn meegestuurd naar de Kamer, maar gewoon proactief uitleggen wat er mis is gegaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Achteraf denk ik dat dit beter en duidelijker had gekund. We hebben eerder gezegd dat het niet eenduidig was in de overtuiging dat het niet heel erg veel uitmaakte wat nou de precieze getallen waren. Het feit dat er een multi-interpretabele manier van keuren was, dat het niet eenduidig was, hadden we met meer informatie kunnen onderbouwen. Had het niet proactief gekund? De vragen van uw Kamer lagen er al. Dat is gewoon een normale openbare manier van informeren. Als er een vraag wordt gesteld, krijgt u het antwoord. Het zou ook een beetje gek zijn geweest als we een antwoord op een Kamervraag daarnaast nog op precies dezelfde wijze in een aparte brief aan u te sturen. Dat is nou eenmaal zo gelopen. Na het TNO-rapport bent u als Kamer vragen gaan stellen, en zijn wij natuurlijk ook vragen gaan stellen: hoe kan het nou dat er een discrepantie is tussen wat TNO zegt en wat RDW zegt? Die hebben daar natuurlijk ook samen naar gekeken. Dan kom je gezamenlijk tot het antwoord, en dat heeft u dus ook meteen gekregen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik snap wat de minister zegt, maar het feit blijft dat er voor de minister een OVV-rapport met keiharde conclusies nodig is geweest om hier toe te geven dat haar ministerie gefaald heeft en om haar excuses te maken, terwijl alle feiten uit dat OVV-rapport allang duidelijk waren. Die zijn alleen verzacht en op een andere wijze aan ons als Kamer gecommuniceerd. Alleen al het feit dat de stint goedgekeurd is op basis van een foute toetsingseis was naar mijn mening een reden voor de minister geweest om te erkennen dat er fouten zijn gemaakt op haar ministerie en excuses te maken. Nogmaals, ik ben dankbaar dat dat nu plaatsvindt; laat daar geen misverstand over bestaan. Ik denk alleen dat het goed was geweest als dat veel eerder en veel transparanter was gebeurd. Dat was eigenlijk aan de hand op het moment dat die vraag 7 beantwoord werd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb natuurlijk wel stapsgewijs de verschillende fouten, zoals ze ontdekt werden, met uw Kamer gedeeld. De OVV is juist de organisatie die het hele proces van toelating voor ons zou onderzoeken. We hebben de Onderzoeksraad ook uitdrukkelijk gevraagd om dat zo diepgaand mogelijk te doen. Ik vind het dus ook wel weer logisch dat we, nu we dat hele verhaal op tafel hebben, de balans opmaken. Daarbij moet ik helaas constateren dat het niet bij één of twee foutjes is gebleven. Eén of twee dagen na het ongeval hebben we al gemeld dat er met de adviezen van RDW en SWOV niet echt iets herleidbaars is gedaan. Dat hebben we toen met u gedeeld. Maar naderhand is het meer geworden. Het verhaal van de remvertraging is voor ons ook pas duidelijk geworden na het TNO-rapport. Helaas hebben we steeds meer ontdekt wat ook niet goed is gegaan. Dat is niet op één moment duidelijk geworden. Met het OVV-rapport hebben we nu alles bij elkaar. Nu is het voor mij dus ook het moment om de hele opsomming van alle fouten met u te delen en voor dat totaal die excuses aan te bieden.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat u verdergaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik echt op de toelating. De heer Wassenberg heeft gevraagd: wie heeft eigenlijk de beslissing genomen om de stint toe te laten ondanks het negatieve advies? Daar heb ik zonet eigenlijk al antwoord op gegeven. Dat is op het ambtelijk niveau gebeurd, omdat dat zo was gemandateerd. Na het ongeval hebben we dat direct gewijzigd, zodat dat nooit meer zo kan.

Dan de Machinerichtlijn, waarover onder anderen mevrouw Kröger vragen heeft gesteld. Hoe kan het dat nu pas duidelijk is dat de Machinerichtlijn van toepassing is op de bijzondere bromfietsen, zoals de stint? Over het van toepassing zijn van de Machinerichtlijn op bijzondere bromfietsen is veel onduidelijkheid geweest, omdat deze richtlijn niet specifiek bedoeld is om de veiligheid te bevorderen van voertuigen die ook worden gebruikt op de weg. Afgelopen zomer heeft de Europese Commissie aangegeven, omdat daarover voor ons onduidelijkheid bestond, dat de Machinerichtlijn ook van toepassing is op bijzondere bromfietsen. Totdat die helderheid was verschaft, zijn die bijzondere bromfietsen voornamelijk als voertuig behandeld met bijbehorende regelgeving en kaders. Inmiddels is duidelijk geworden — dat weten we dus pas sinds deze zomer — dat een bijzondere bromfiets ook als een machine moet worden gezien. Dat betekent dat vanaf het moment waarop we ons dat realiseerden, ook de toezichthouders op de Machinerichtlijn, te weten de Inspectie SWZ en de NVWA, hierin een taak hebben. Die toezichthouders zijn er vanaf dat moment bij betrokken en zij hebben ook advies gegeven ten aanzien van het nieuwe tussentijdse toelatingskader. Dus die zijn er vanaf nu ook bij betrokken. Maar het was dus simpelweg niet eerder bekend.

De heer Van Dijk heeft nog gevraagd waarom er geen extra aanvullend veiligheidsonderzoek is gedaan bij de toelating. Zoals ik uw Kamer eerder heb geïnformeerd, heb ik dat laten uitzoeken, ook op verzoek van mevrouw Van der Graaf. Maar dat onderzoek heeft geen extra informatie opgeleverd

die meer inzicht geeft in de overwegingen die destijds zijn gemaakt om geen nader onderzoek te doen. We weten het eenvoudigweg niet. Achteraf zeg je: ze hadden het moeten doen. Waarom hebben ze het niet gedaan? We weten het niet.

Datzelfde geldt eigenlijk voor de vraag waar het stuk is waarin wordt beargumenteerd waarom RDW- en SWOV-adviezen niet zijn overgenomen. We hebben dat stuk niet kunnen vinden. Er is, denk ik, geen stuk. Ik weet niet waarom ambtenaren tot die conclusie zijn gekomen. Vast staat dat ze niet tot die conclusie hadden moeten komen.

De heer Van Aalst vraagt waarom de stint destijds niet is herkeurd op basis van de definitieve eisen. Aanwijzingsbesluiten die in de periode van 2010 tot 2018 zijn gepubliceerd, waren voor onbepaalde tijd. Er was geen juridische grondslag om voertuigen waarvoor eerder een aanwijzing op basis van oudere eisen werd afgegeven, opnieuw te toetsen aan aangescherpte eisen. In het tijdelijk toelatingskader dat sinds 2 mei van dit jaar van kracht is, hebben we dat aangepast. Want u hebt daar op zich natuurlijk een terecht punt. We hebben nu vastgelegd dat als technische toelatingseisen in de toekomst verder worden aangescherpt, dus nog bovenop wat we nu hebben, om wat voor reden dan ook, een nieuwe technische ontwikkeling of wat dies meer zij, die strengere eisen ook zullen gelden voor de fabrikanten die al een aanwijzing hebben. Dit is net zoals het in Europa is geregeld voor Europees toegelaten voertuigen.

Hoe is het mogelijk dat RDW toch aan de slag ging, terwijl bekend was dat de wijze van keuren van remvertraging zou worden aangepast, vraagt de heer Stoffer. De RDW is bij de keuring uitgegaan van de concepteisen en de wijze van keuren zoals die in april 2011 door het ministerie aan RDW zijn toegestuurd. Bij de verdere ontwikkeling van de concepteisen en de wijze van keuren richting de definitieve eisen werd in mei 2011 wel opgemerkt dat de wijze van keuren eigenlijk moest worden aangepast, omdat het in de tekst gaat over een topsnelheid van 20 km/u, terwijl bijzondere bromfietsen maximaal 25 km/u mogen rijden. Maar ook hiervoor geldt dat we niet hebben kunnen achterhalen of destijds wel of niet is overwogen om bij de beoordeling van de stint te anticiperen op die latere aanpassing van de wijze van keuren. Ook hier moeten we helaas vaststellen dat wat er ook al dan niet bediscussieerd is, het niet is gebeurd terwijl dat wel had moeten.

Klopt het dat het ministerie de fabrikant heeft geadviseerd over de aanvraag als bijzondere bromfiets? Die vraag heb ik vandaag ook schriftelijk beantwoord. In een brief van de fabrikant van de stint van 1 september 2011, gericht aan zijn relaties, is opgenomen dat de fabrikant met verschillende overheidsinstanties, waaronder RDW, gemeente en Politieacademie contact heeft gehad over het op de weg brengen hiervan. Maar we hebben niet kunnen herleiden welke instantie nou precies de fabrikant heeft gewezen op de mogelijkheid tot een aanvraag als bijzondere bromfiets.

Dan de scootmobielen en de elektrische bakfietsen. Waarom geldt daarvoor geen keuring bij toelating? Elektrische bakfietsen vallen op dit moment in de categorie fietsen. Daardoor geldt daar ook geen toelatingskader voor. Scootmobielen zijn gehandicaptenvoertuigen en zijn daarmee zowel Europees als nationaal op dit moment uitgezonderd van toelating. Dit is om de drempel voor deelnemen aan de

maatschappij door gehandicapten zo laag mogelijk te maken. Mevrouw Van Brenk zei hier al iets over. Ik ondersteun ook deze aanbeveling van de OVV van harte. Hun eerste hoofdaanbeveling is: zorg voor die integrale veiligheidsanalyse. U hebt natuurlijk honderd procent gelijk dat ook bij gehandicaptenvoertuigen de veiligheid voorop moet staan. Zij hebben daar net zo goed recht op als met alle andere voertuigen. Ik kom daar straks nog op terug bij de toekomst.

Hoe is het gegaan met de breedte-eis? Ik heb u gemeld dat in 2011 in de concepteisen een maximale breedte van 75 centimeter gold. Na de aanvang van deze notificatieprocedure aan de Europese Commissie is het voornemen ontstaan om deze eis aan te passen naar 1,10 meter, wat toen de al toegestane breedte was voor gehandicaptenvoertuigen die op het fietspad, op de weg enzovoorts rijden. Voor die nieuwe breedte-eis is een nieuwe notificatieprocedure gevolgd. Bij ministeriële regeling van 19 januari 2012, in werking getreden per 1 april 2012, is deze eis ook daadwerkelijk vastgesteld.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd of het ministerie een beoordeling heeft gedaan of de stint binnen het Europese kader viel. Dit is een van de weinige punten waarvan we wel iets hebben kunnen terugvinden. Het Europese kader werd in 2011 gevormd door richtlijn 2002/24/EG betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of drie-wielige voertuigen en vierwielers. Die richtlijn was ook van toepassing op vierwielers van de voertuigcategorieën L6e en L7e. Het is een beetje technisch, maar ik noem het toch maar allemaal. Dat waren lichte en zware quads en quadrimobiles. Dat zijn natuurlijk heel andere voertuigen dan de stint.

Uit de richtlijn valt verder op te maken dat het goed te keuren voertuig moet beschikken over een zitplaats voor de bestuurder. Alle vierwielers die onder de richtlijn vielen zoals de quads waren voertuigen met een bestuurderszitplaats, en die heeft de stint niet. We kunnen het niet helemaal achterhalen, maar mogelijk is dat de reden waarom destijds is geoordeeld dat de stint buiten het bereik van de richtlijn viel. Maar ook daarvoor geldt dat we geen afwegingen hebben kunnen achterhalen.

Verder was bekend — dat stond ook in diverse stukken — dat de stint niet zou vallen onder de opvolger van de richtlijn, verordening van de EU nr. 168 uit 2013, waarvan het concept reeds bekend was. Uit die verordening blijkt dat een lichte vierwieler is uitgerust met maximaal twee zitplaatsen inclusief de bestuurderszitplaats. De stint voldeed niet aan de voorwaarde van een zitplaats en is daarmee een ander voertuig.

Ik zie wel dat er daarmee een verschil in opvatting is met de OVV over hoe het destijds had moeten lopen. Ik denk dat dit weer een reden is waarom we in de toekomst moeten aansluiten bij het Europese kader, zodat we dit soort verschillen niet meer kunnen hebben. Je valt eronder of je valt er niet onder; dat moet helder worden. Hier kon ik u wel wat overwegingen meegeven. U hebt die ook kunnen zien in de tabel in het rapport van de OVV. Het ministerie heeft aangegeven dat het belangrijkste argument was dat de stint geen zitplaats had en dat die daarom naar de opvatting van het ministerie van destijds niet binnen het Europese kader viel. Hier heb ik wel wat overwegingen, maar we schieten

er verder niet heel veel mee op. Ik denk dat ons er alles aan gelegen moet zijn om hier duidelijkheid over te hebben. Het heeft mijn grote voorkeur, net als van de OVV, om zo veel mogelijk zaken Europees te regelen.

De voorzitter:

Waren dit de vragen over de toelating?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, voorzitter.

De voorzitter:

Goed. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kom toch even terug op de machinerichtlijn. De minister geeft aan dat ze eigenlijk pas afgelopen zomer wist dat de stint onder die machinerichtlijn ging vallen en dat dat ook verantwoordelijkheden met zich zou meebrengen voor wat betreft toezicht. Wanneer heeft het ministerie bij de Europese Commissie geïnformeerd of de stint onder de machinerichtlijn viel?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als u daar heel specifiek een datum bij wilt horen, kan ik die u op dit moment niet geven. Ik moet dan echt even vragen of ik daar in de tweede termijn op terug kan komen, want ik weet dat zo echt niet. Ik wil absoluut geen enkele slag ergens naar slaan, maar u heel precies kunnen informeren.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij is er al veel eerder contact geweest met de Europese Commissie, die volgens mij ook heeft uitgesproken dat die eronder viel. Ik hoor het graag in de tweede termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan het uitzoeken.

Voorzitter. Ik kom bij het blok van de aanbevelingen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger nog over het vorige deel.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch nog even over die machinerichtlijn. Eigenlijk is het ministerie er dus deze zomer achter gekomen dat de stint al die tijd, dus sinds 2011, al onder de machinerichtlijn viel. Welke vorm van toezicht op bijvoorbeeld die modificaties van de stint door de producent had er moeten zijn? Betekent het dat die niet heeft plaatsgevonden? Dat had eigenlijk wel gemoeten, gegeven het feit dat de stint al sinds 2011 onder die machinerichtlijn had moeten vallen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er was dus nog onduidelijkheid over de vraag of de machinerichtlijn al dan niet van toepassing was. In de tweede termijn kom ik graag terug op de precieze data. Maar we hebben dus pas deze zomer van de Europese Commissie de duidelijkheid gekregen dat het onder de machinerichtlijn valt. Daarvoor was die duidelijkheid er niet. Als je het niet weet, kun je ook niet handhaven. Vanaf het moment dat het duidelijk werd, is er direct samen opgetrokken, in de contacten met de Inspectie SZW en natuurlijk met de NVWA. U hebt ook kunnen zien dat we in het tijdlijke toelatingskader zo snel mogelijk hebben geprobeerd om toezicht in te stellen. Ik zal zo meteen nog iets meer zeggen over hoe ver we daarmee bij ILT zijn. We hebben natuurlijk meteen de Inspectie SZW erbij betrokken, die ook met adviezen is gekomen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is mij duidelijk dat het het ministerie pas deze zomer duidelijk werd dat de stint onder de machinerichtlijn viel, maar dat betekent natuurlijk wel dat die al vanaf 2011, dus vanaf het moment van toelating, daaronder viel. Die machinerichtlijn was er namelijk al die tijd al. Elk voertuig dat onder nationale regels op de weg komt en niet onder de Europese richtlijn valt, valt de facto onder de machinerichtlijn. Dat geldt dus al vanaf 2011. Mijn vraag aan de minister ging over vormen van toezicht op bijvoorbeeld die modificaties van de stint door de producent. Waar had vanaf 2011 toezicht op moeten zijn en in welke vorm?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bij de machinerichtlijn is het zo — ik wil daar straks in de tweede termijn nog wel wat preciezer op ingaan — dat de producent zelf verantwoordelijk is voor de veiligheid van de machine. Daar geldt dat de verantwoordelijkheid echt bij de fabrikant ligt. Het werkt zo: als er signalen zijn, vindt er achteraf toezicht op plaats. Het is dus echt een vorm van signaaltoezicht dat geldt bij die machinerichtlijn. De verantwoordelijkheid ligt in eerste instantie echt bij de fabrikant.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het conformiteitsprincipe, waarvan geen sprake was bij de richtlijn bijzondere bromfietsen, maar waar wel sprake van is bij de machinerichtlijn, had gegolden. Feit is dat de producent de stint heeft aangepast zonder dat er herkeuring is geweest en zonder dat er toezicht was. Daar hebben we eerder in een debat over gesproken, over hoe het nou kan dat er eigenlijk opeens allemaal dingen veranderd zijn aan die stint. Daar had dus wel toezicht vanuit de machinerichtlijn op geweest moeten zijn sinds 2011.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als mevrouw Kröger het mij toestaat, wil ik even checken of dat conformiteitstoezicht nou voortvloeit uit de machinerichtlijn. Dat dacht ik eigenlijk niet, maar daar kom ik graag in tweede termijn even op terug.

De voorzitter:

Ja. Dan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil de minister voor de tweede termijn in ieder geval alvast even meegeven dat op vragen van de Kamer over de machinerichtlijn in januari al geantwoord wordt dat bijzondere bromfietsen onder die machinerichtlijn vallen. Het verbaast me dus enigszins dat de minister nu zegt: we wisten dat pas in de zomer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben deze zomer een bevestiging gehad van de Europese Commissie dat de machinerichtlijn van toepassing is. Maar u gaat nu heel erg in detail. Ik zal het even goed navragen en dan kom ik er in tweede termijn precies op terug.

De voorzitter:

Dat is goed. Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een terechte vraag is natuurlijk wat ik als minister ga doen met de aanbevelingen uit het OVV-rapport. Ik wil graag nog een keer herhalen dat ik die onverkort en zo snel mogelijk wil overnemen, allemaal. Tegen de heer Schonis zeg ik dat ik soms weleens denk: wat is het toch ingewikkeld om het allemaal heel duidelijk over te brengen. Want u hebt gelijk. Ook hier zaai ik misschien een beetje verwarring door aan het eind van de brief nog een keer te zeggen dat ik de aanbevelingen ook ter harte neem. Daarmee heb ik zeker niet willen suggereren dat dat iets zou kunnen zijn van niet onverkort helemaal overnemen. Dat misverstand neem ik dus graag weg, bij dezen.

Ik wil de aanbevelingen dus integraal overnemen. Dat betekent in eerste instantie — dat heb ik net al tegen de heer Laçin gezegd — dat ik ga waarborgen dat er een onafhankelijke beoordeling plaatsvindt bij de toelating van nieuwe voertuigen. Dat kan via via diverse trajecten worden geborgd. De optimale borging van die onafhankelijkheid zou het introduceren van een Europees type goedkeuring voor dit soort voertuigen kunnen zijn. Dat geeft de OVV ook aan als een belangrijke aanbeveling. Daar ben ik zeer voor. Dat wil ik ook heel graag gaan bepleiten in Europees verband, maar u weet ook dat de doorlooptijd om Europese regelgeving helemaal rond te krijgen, vaak lang is. Dat kan soms wel zes jaar duren. Daarom wil ik daarop vooruitlopend in ieder geval zelf al een aantal zaken gaan regelen.

Ik wil gaan zorgen voor een nieuw nationaal kader voor lichte elektrische voertuigen en bijzondere bromfietsen, eigenlijk voor alle vier de categorieën zoals de OVV ze benoemt. Dat gaat van de licht gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen tot de vrijgestelde voertuigen, zoals de bakfiets en cetera, alsook de hele nieuwe categorie voertuigen van de monowheels, hoverboards, elektrische stepjes, noemt u het allemaal maar op. Maar daar kom ik straks nog wel wat meer over te vertellen. Zoals de OVV gisteren nog aan u heeft toegelicht vraagt dat echt een solide fundament. Dat heb je niet even na één nacht ijs voor elkaar. Zoals zij het hebben omschreven moet de verhouding mens, techniek en omgeving de lat zijn waar wij al die verschillende voertuigen langs gaan leggen. Dan moet je tot een logische categorie-indeling komen: hoe ziet een apparaat er technisch uit, wat betekent dat voor de veiligheid en waar is

zo'n voertuig voor bedoeld? Dan moet je rekening houden met wat dat betekent voor de verkeersveiligheid.

De komende weken spreken wij met de ANWB, de RAI, het Verbond van Verzekeraars, de Fietzersbond, de VNG en een aantal grote gemeenten. Daarbij zeg ik tegen de heer Stoffer: uiteraard spreken wij ook met marktpartijen, zeer zeker. We spreken ook met de ouderenbonden. We spreken met leder(in). Alle stakeholders die daar verstand van hebben en betrokkenheid bij hebben, zullen wij daar dus graag bij betrekken, want ik ben ook benieuwd naar de visie van al deze partijen op het OVV-rapport. Ik vind het belangrijk om ook hun standpunt, het standpunt van de gebruikers, hier goed in mee te nemen. Ik onderstreep nog maar een keer wat de OVV zegt: het veilig gebruik moet integraal onderdeel zijn van de risicobeoordeling.

Ik wil u graag in december, voor het volgende algemeen overleg, over de eerste bevindingen informeren. Dat zal nog niet meer kunnen zijn dan eerste bevindingen, maar ik ben echt van plan om de outline van het fundament van dit nieuwe kader nog voor de komende zomer aan uw Kamer te doen toekomen.

Ondertussen ben ik ook aan het verkennen hoe wij een onafhankelijke keuringsinstantie kunnen inrichten. Over de voortgang daarvan en over hoe we dat precies gaan doen, wil ik u informeren voor het AO Verkeersveiligheid in december, zodat we in het voorjaar mogelijk al stappen kunnen zetten om zo'n instantie in te richten. De heer Stoffer heeft daar al een aantal ideeën over meegegeven of een aantal vragen over gesteld. Ik neem zijn inbreng daarover mee. Ik hoop u al een eerste schets te kunnen geven van wat iedereen in het veld ervan vindt voor het AO Verkeersveiligheid.

Tot die tijd zal ik vanaf nu altijd vragen om een aanvullend advies op de veiligheidsrapporten van de SWOV en zal ik, zoals ik uw Kamer al eerder heb meegegeven maar toch nog een keer wil onderstrepen, de adviezen van RDW en SWOV volgen alsof ze op dit moment al bindend zijn. Verder ga ik aan de slag met de fabrikanten van de overige reeds toegelaten bijzondere bromfietsen, dus die andere zestien, want daar doet de OVV ook een aanbeveling voor. Wij zijn met de RDW in gesprek om te kijken hoe we contact kunnen opnemen met die fabrikanten om ook daar een check te doen.

De heer Wassenberg heeft gevraagd: kan de minister toezeggen dat er bij toekomstige toelatingen altijd uitgebreid wordt getoetst door SWOV en RDW en dat er niet voor een lichtere toetsing kan worden gekozen vanuit kostenoverwegingen of vanwege snelheid, innovatiedrang of wat dan ook? De heer Wassenberg en ik delen de constatering dat zorgvuldige besluitvorming en verkeersveiligheid boven snelheid en innovatie zouden moeten gaan. Die toezegging kan ik dus ook zeker geven. Hoe dat precies ingekaderd wordt, daar spreken we dan met uw Kamer over. Dan zullen we die voorstellen natuurlijk ook met u delen.

Welke rol gaat de Inspectie SZW krijgen, vraagt de heer Van Dijk. Hebben zij wel genoeg capaciteit? De Inspectie SZW en de NVWA zijn aangewezen als toezichthouders op die aspecten uit de Machinerichtlijn. Zij gaan daar ook toezicht op uitoefenen. Met dat toezicht wordt erop toegezien dat er geen producten op de markt worden gebracht die

niet voldoen aan de richtlijn. Zoals ik net ook al meldde in de richting van mevrouw Kröger: die controle vindt alleen achteraf plaats, op basis van signalen en meldingen. Het is dus echt risicogericht ingericht. De ILT voert gesprekken met de Inspectie SZW en de NVWA over de invulling van de toezichtstaken op de langere termijn en de coördinatie daarvan, zodat we niet weer in de situatie komen waarin de een denkt dat de ander het wel controleert of er toezicht op houdt. Het moet heel helder zijn welke inspectie waarop toezicht houdt, zodat daar geen misverstanden over kunnen ontstaan.

Wanneer zijn de nieuwe keuringen van die overige zestien afgerond? Dat hebt u ook nog gevraagd. Hoe gaat u om met de bestaande voertuigen? En is daar dan ook een integrale risicobeoordeling voor? De onderzoeksraad heeft aanbevolen om zo nodig aanvullende maatregelen te treffen voor de reeds toegelaten bijzondere bromfietsen. Zij zeggen ook dat ze aan de hand van risicoanalyses gaan bekijken of ook daar het veiligheidsniveau verbetering behoeft. Hierbij gaat zorgvuldigheid voor tijd. De RDW adviseert mij om de RDW eerst een inventarisatie bij de fabrikanten uit te laten voeren. Daaruit zal dan ook blijken welke voertuigen er nu nog geproduceerd worden. Uit eerdere contacten met fabrikanten is bijvoorbeeld al gebleken dat de Virto en de Virto S, die destijds zijn toegelaten, al niet meer worden geproduceerd. In het eerste kwartaal heeft de RDW die inventarisatie en een plan van aanpak gereed, zo hebben we van hen vernomen. Dat plan zal in ieder geval de resultaten bevatten van die inventarisatie, waaronder dus een quickscan op de voertuigen en het productieproces, een inschatting wanneer de fabrikant kan gaan voldoen aan het tussentijds kader, hoe omgegaan zou moeten worden met het restant van eventuele voorraden en een beschrijving van de wijze waarop de fabrikant kan worden ondersteund. Dat kunnen we dus in het eerste kwartaal van het volgende jaar tegemoetzien. De RDW zegt ook dat ze daar voldoende mankracht voor vrij gaan maken. Als de voertuigen onder het tussentijds kader worden gebracht, zal ook per voertuig een beoordeling van de veiligheid door de SWOV plaatsvinden. Ik heb u net aangegeven dat ik die adviezen natuurlijk ook ga volgen.

Krijgen onafhankelijke experts nu tijd en ruimte om gedegen onderzoek uit te voeren in het nieuwe kader? Ja, experts krijgen daar zeker ruimte en tijd voor. Ik ga de adviezen van RDW en SWOV opvolgen. Ik heb u ook gezegd dat ik u voor het AO van 18 december over de stand van zaken zal informeren.

Mevrouw De Pater heeft ook specifiek aandacht gevraagd voor de SWOV. Zij vroeg: hoe gaat de minister de structurele advisering door de SWOV inrichten? De SWOV krijgt jaarlijks een subsidie van 4 miljoen euro. Die is vastgelegd voor de komende vijf jaar. De SWOV maakt in goed overleg met het ministerie een activiteitenplan voor de besteding van de subsidie. Voor het komende jaar is dat overleg volop gaande. In dat overleg zal moeten blijken of er naast de jaarlijkse structurele subsidie nog meer nodig is. Via separate opdrachtverlening kunnen we de SWOV altijd vragen om extra zaken op te pakken. Ik wil dit dus graag verder meenemen in het overleg met de SWOV, want ik denk dat u een terecht punt heeft als u zegt dat er natuurlijk nog wel wat extra's op de SWOV afkomt. Maar hoe dat precies gaat, daarover wil ik graag het overleg met de SWOV aangaan.

De voorzitter:

Ik zie u staan, mevrouw De Pater, maar ik wil de minister de gelegenheid geven om alle vragen te beantwoorden die over de aanbevelingen gaan. Dan krijgt u de gelegenheid om te interrumperen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Stoffer heeft gevraagd of het kabinet meer gaat handhaven op light electric vehicles die niet zijn toegelaten. We zijn voor alle bijzondere bromfietsen aan het bekijken of een kentekenplicht kan worden ingevoerd. Het is de bedoeling om dat een plek te geven in het definitieve toelatingskader. Dat is juist bedoeld voor de handhaving en dat gaat een stuk eenvoudiger als je een kenteken hebt. We laten daar ook een uitvoeringstoets op uitvoeren. Natuurlijk wil ik illegale voertuigen op de weg blijven tegengaan. Met de minister van JenV, met wie ik nog een aantal andere onderwerpen te bespreken heb waar we het onlangs bij de begroting over hebben gehad, zal ik dit punt opnieuw bespreken. Maar hij geeft aan dat het gebruik van illegale voertuigen wordt beboet wanneer die voertuigen worden aangetroffen. Nogmaals, een kentekenplicht kan helpen en daarover gaan wij nader in gesprek. Er zal een toets op plaatsvinden.

Mevrouw Van Brenk vraagt hoe we de verkoop voorkomen van niet-toegelaten voertuigen, zoals skateboards en hoverboards. De NVWA houdt markttoezicht op elektrische voertuigen die onder de Machinerichtlijn dan wel de Speelgoedrichtlijn vallen en die bestemd zijn voor consumentengebruik. Dit markttoezicht is — dat hebt u vastgesteld — niet 100% omdat consumenten spullen kopen die niet mogen worden gebruikt op de openbare weg en dat vaak niet weten. Maar de politie kan in elk geval handhaven op de openbare weg. We zullen met de NVWA nader in gesprek gaan over hoe dit te verbeteren is. Dat zal echt onderdeel zijn van de bredere afweging hoe we met al die nieuwe soorten voertuigen omgaan.

Mevrouw Van der Graaf zegt dat de OVV aangeeft dat 20% van de slachtoffers in de categorie licht gemotoriseerde voertuigen valt en zij vraagt of we dat allemaal wel goed in beeld hebben. Dat is eigenlijk een beetje een retorische vraag. Mevrouw Van der Graaf stelt die niet voor niets. Dat wij dit niet goed in beeld hebben, baart haar net zoveel zorgen als de OVV en mij. Het CBS geeft aan wat het aantal doden per voertuigtype is, maar dat is grofmazig. In 2018 zijn er 57 dodelijke ongevallen geregistreerd met een e-bike, 44 dodelijke ongevallen met een scootmobiel, 5 met een brommobiel, 34 met een bromfiets/snorfiets en 12 met overige, onbekende voertuigen, waaronder de stint valt. Die werd niet apart geregistreerd. Wanneer een innovatief voertuig toegelaten wordt, wil ik het effect op de verkeersveiligheid gaan monitoren. Een van de actiepunten naar aanleiding van de aanbevelingen van de OVV is voor mij om te bezien hoe we dit kunnen verbeteren in de ongevalenregistratie.

De heer Stoffer mist de marktpartijen bij de integrale veiligheidsbeoordeling. Ik heb net al gezegd dat ik die ook wil betrekken. We zullen zeker de kennis en expertise van een partij als TNO graag benutten. Dat hebben we overigens bij het tijdelijke toelatingskader ook gedaan. Toen was TNO al betrokken vanwege het onderzoek. We hebben niet alleen alle aanbevelingen van TNO willen opvolgen, maar hebben

ook RDW, SWOV, een aantal hoogleraren van technische universiteiten en allerlei mensen die expertise hadden, gevraagd om met ons mee te denken.

Er is specifiek gesproken over de toegevoegde waarde van een kentekenplicht. Het is makkelijker voor de handhaving als de houder van het voertuig geregistreerd en bekend is. Daarnaast liggen de voertuigeigenschappen vast in een centraal register, waardoor je beter kunt handhaven op illegale voertuigen. Daarover komen we in de toekomst nog nader in detail te spreken.

Hetzelfde geldt voor de vraag die is gesteld over de nadere duiding van de bindendheid van de nieuwe adviezen door een onafhankelijke instantie. Op dit moment overvraagt u me op dit punt. We hebben een expert gevraagd om ons te adviseren. Zodra we de eerste outline daarvan hebben, kom ik daarmee naar uw Kamer.

De heer Dijkstra stelde een vraag die een beetje in het verlengde ligt van een aantal andere vragen. Kan het toelatingsproces voor elektrische bakfietsen, gehandicaptenvoertuigen en soortgelijke voertuigen opnieuw bekeken worden? Specifiek voor elektrische bakfietsen — daar is ook door mevrouw De Pater om gevraagd — ben ik in afwachting van het definitieve rapport van Arcadis, dat een scan heeft uitgevoerd naar elektrische bakfietsen voor personenvervoer. Ik zal dat rapport zo snel mogelijk aan de Kamer aanbieden. Als uit het onderzoek blijkt dat er actie nodig is om de veiligheid te borgen, dan zal ik dat meteen in gang zetten. Ik verwacht dat ik het binnen vier weken aan de Kamer kan aanbieden.

Voor de gehandicaptenvoertuigen wil ik ook dat het nieuwe kader gaat gelden, want natuurlijk moet ieder voertuig veilig zijn. Dat heb ik net al tegen mevrouw Van Brenk gezegd. Eerlijk gezegd is het best een rare constatering dat daar helemaal niets voor geldt op dit moment. Daar sta je gewoon niet bij stil. Nogmaals, het is zeker noodzakelijk voor voertuigen die door kwetsbare verkeersdeelnemers worden gebruikt.

Dan nog even specifiek over de scootmobiel. De OVV beveelt aan om de mogelijkheden te onderzoeken om ook gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen in het Europese toelatingssysteem op te nemen, of voor deze voertuigen een nationale toelating vast te leggen. Dat neem ik mee in het brede nationale kader voor toelating. Natuurlijk zijn de scootmobielen daarin een prioritaire groep, zeker vanwege het lijstje dat ik u net heb genoemd, met het aantal ongevallen dat ermee is gebeurd. Daar wordt u dus ook nader over geïnformeerd in het kader van het plan van aanpak.

Voorzitter. Dat waren de vragen die ik heb gehad over de aanbevelingen, dacht ik.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Het is goed om te horen dat de aanvullende adviezen van SWOV en RDW al als bindend zullen worden opgevat. Ik maak me toch wat zorgen over de activiteitenplanning van SWOV. De minister gaf aan dat bij de RDW ruimte kan worden gemaakt, maar ik weet dat men bij SWOV al vol zit en projecten al moet uitstellen naar 2020 en 2021. Dat zijn ook allemaal heel belangrijke projecten. Ik zou niet willen dat die belangrijke projecten verder worden doorgeschoven

omdat we nu ook dit belangrijke moeten doen. Mijn vraag aan de minister is dan ook of ze toch nog eens wil kijken hoe ze ervoor zorgt dat men beide kan doen. Ik denk dat we dan richting extra capaciteit moeten gaan, zodat beide kanten van verkeersveiligheid meegenomen kunnen worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het helemaal eens met mevrouw De Pater dat dit er niet toe mag leiden dat allerlei andere belangrijke onderzoeken die door SWOV worden uitgevoerd of op de planning staan om uitgevoerd te worden, hierdoor in het gedrang komen. Dan schieten we er per saldo nog niet echt mee op. SWOV heeft een heel breed palet aan zaken te onderzoeken. Ik zeg mevrouw De Pater daarom graag toe om met SWOV hierover in gesprek te gaan en te kijken wat er nodig is. Ik wil ook niet dat andere onderzoeken in het gedrang komen.

De heer Laçin (SP):

Ik heb nog een vraagje over het gedeelte waarin de minister het had over de Europese typegoedkeuring. We weten dat er Europese richtlijnen zijn, zoals de Machinerichtlijn en nationale categorieën. Maar zijn er buiten deze richtlijnen ook al initiatieven om tot een Europese typegoedkeuring te komen? Zo ja, wat is de stand van zaken daarvan? De minister weet dat ik, vooruitkijkend op elektrische steps en dergelijke, benieuwd ben hoe we dat snel en vooral veilig kunnen regelen voor Nederland. Kan de minister dat uitleggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is een plan in Europa om aan de slag te gaan met de light electric vehicles. Daar valt dit hele brede pakket ook onder. Het is mijn inzet om, zodra we een afspraak kunnen maken met de nieuwe Eurocommissaris die hierover gaat, deze in Nederland uit te nodigen, dan wel om daar op bezoek te gaan om dit onderwerp breed op de kaart te zetten en ervoor te zorgen dat er vaart achter wordt gezet. Ik doe daar ook meteen het aanbod aan de Europese Commissie bij om hier in Nederland een congres, seminar of andere Europese bijeenkomst te organiseren, om het ook op Europees niveau op de kaart te zetten. Want of het nu de stepjes in Parijs zijn of de ongelukken in Duitsland — ik heb er met collega Hendrik Wüst van Noordrijn-Westfalen al eens over gesproken — je ziet dat overal in Europa dit soort vraagstukken spelen. Het is voor gebruikers van die voertuigen fijn om overal in Europa te weten waar zij aan toe zijn, maar dat geldt ook voor de fabrikanten, omdat zij dan hun producten in alle landen kunnen verkopen.

De heer Laçin (SP):

Dat is een helder antwoord. Ik denk dat wij hier in een ander debat nog verder over zullen praten. Het enige wat ik nog mee wil geven, is dat een Europese typegoedkeuring er natuurlijk niet toe moet leiden dat wij hier in Nederland niets meer te zeggen hebben over de voertuigen die hier rondrijden. Een tweede check of een vorm van handhaving zal zeker gewaarborgd moeten zijn. Maar dat is toekomstperspectief en dat zijn plannen. Kan de minister bevestigen dat zij het ermee eens is dat ook handhaving en enig toezicht hier in Nederland goed geregeld moeten blijven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Dat ben ik zeer met de heer Laçin eens. Ik denk dat wij met elkaar die ambitie moeten hebben, wetende dat je met Europese wet- en regelgeving al snel vijf of zes jaar verder bent voordat het rond is. Ik heb ook gezegd dat ik daar niet op wil wachten. Wij gaan met een nationaal kader aan de slag en daar is toezicht en handhaving natuurlijk een belangrijk onderdeel van.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik vind het goed om te horen dat de minister zegt dat voor haar straks een SWOV-advies bindend zal zijn. Daar ben ik heel blij om, omdat er namelijk al een advies van de SWOV ligt, in het bijzonder op het terrein van de scootmobielen. De SWOV heeft al een diepteonderzoek gedaan en daarna drie punten aangegeven waardoor het voertuig verbeterd kan worden. Kan ik er dan van uitgaan dat de minister die punten nu overneemt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Brenk heeft die drie punten terecht genoemd. Maar zij weet ook dat de scootmobielen in de categorie van licht gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen vallen. Ik heb dus geen kader, geen wettelijke grondslag waarop ik kan terugvallen om zaken af te dwingen. Wij hebben al met fabrikanten gesproken, zoals de Kamer weet. Wij hebben de SWOV advies gevraagd. Langzamerhand is steeds duidelijker geworden wat er zou kunnen gebeuren. Mevrouw Van Brenk noemt daar ook de goede voorbeelden van. Maar om zaken echt af te kunnen dwingen, moeten wij ze toch onder een kader zien te brengen. Ik ga echter graag in gesprek met de collega's van VWS, die daar natuurlijk ook bepaalde opvattingen over hebben, om te bekijken hoe wij ervoor kunnen zorgen dat ook daar de verkeersveiligheid voorop staat.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik probeer het toch nog een keertje. We weten nu dat er nergens wordt gekeurd op veiligheid, helemaal nergens. Iedereen kan die dingen gewoon op de markt zetten. Uit het onderzoek van de SWOV is gekomen dat je verbeteringen kunt aanbrengen aan de scootmobielen. Die verbeteringen liggen er al, panklaar, al een jaar. Wij vragen er al een jaar om. De vraag is nu hoe wij zo snel mogelijk zorgen dat in ieder geval die drie punten geborgd gaan worden. Laten wij in ieder geval zorgen dat dit voor de nieuwe modellen geregeld wordt. Kan de minister daar iets over zeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zou mevrouw Van Brenk het volgende willen voorstellen. Voor het AO Wegen en verkeersveiligheid zal ik, in de brief die wij toch altijd al van tevoren sturen, op een rijtje zetten wat wij precies kunnen met de aanbevelingen en welke instrumenten wij in handen hebben om zaken af te dwingen. Ik zal op een rijtje zetten wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn en wat er voor nodig zou zijn om dingen wel te kunnen doen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik ben blij dat ik die toezegging heb. Dan zou ik nog één punt verhelderd willen hebben. De minister zei net dat ze toe wil naar een onafhankelijk keuringsinstituut. Is dat niet de Rijksdienst voor het Wegverkeer? Wat gaat een nieuw instituut anders doen dan de RDW?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar moeten we naar zoeken. Zo heb ik de aanbeveling van de OVV gezien. Voor de technische veiligheid ligt het voor de hand dat het de RDW is, maar we hebben natuurlijk ook nog de plaats in het verkeer. Wat ze dan zeggen: de mens, de techniek en de relatie met de omgeving. Daarover adviseert de SWOV. Dat moet je op een of andere manier bij elkaar brengen, zodat één instantie "ja" of "nee" zegt. Dat kan niet alleen de RDW zijn, want die gaat alleen over de techniek. Het kan ook niet alleen de SWOV zijn, want die gaat weer niet over de technische eisen. We moeten daar dus een vorm voor vinden waarbij één instantie "ja" of "nee" kan zeggen. Daar moeten we een oplossing voor vinden. Daarom heb ik daar ook advies over aangevraagd.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee toegekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef de heer Van Aalst namens de PVV het woord.



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

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met dank aan de minister voor haar antwoorden. Eén antwoord komt nog in de tweede termijn. Maar laat ik haar ook zeker danken voor de oprechte excuses die ze maakte, met name richting de nabestaanden. Ik weet hoeveel impact dat op die mensen heeft. Ik ben haar er dankbaar voor dat ze dat vandaag op die manier heeft aangepakt. Een aantal vragen wordt nog beantwoord. Ik heb voor de tweede termijn één motie. Ik denk dat we vooral heel veel vooruit gaan kijken en hopelijk niet te veel meer terug omdat er nog een aantal dingen boven de markt zweven. Maar in ieder geval deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij het toelaten van nieuwe voertuigen er goed gekeken moet worden naar het aspect verkeersveiligheid;

van mening dat de verkeersveiligheid altijd op één hoort te staan;

verzoekt de regering bij het introduceren van nieuwe voertuigen verkeersveiligheid boven innovatie te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 761 (29398).

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

En dan nog heel kort, voorzitter. Volgens mij kunnen wij met deze motie repareren wat we op een ander moment hebben nagelaten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.



De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik eindigde mijn eerste termijn met: om vooruit te kunnen kijken, hebben we een aantal dingen nodig. Wat mij betreft heeft de minister hier ruimhartig en openlijk haar excuses aangeboden voor het beleid dat de afgelopen jaren is gevoerd. We kunnen samen concluderen dat er fouten zijn gemaakt. Hopelijk hebben we dat met dit debat kunnen afronden. Ik hoop ook dat het de laatste keer is dat we zo'n gevoelig onderwerp binnen een jaar zo vaak en op deze manier hebben besproken. Ik hoop dat dat niet meer gaat gebeuren.

Het onderzoek van het Openbaar Ministerie naar de toedracht van het ongeluk komt natuurlijk nog. Daar zullen we vast ook nog over komen te spreken. Het ging mij vandaag, naast de excuses, vooral ook om de aanbevelingen van de OVV en de vragen die ik heb gesteld. Ik ben dan ook blij om te horen dat de minister de aanbevelingen overneemt en ook gaat uitvoeren. Wij hebben een motie van D66, die straks ingediend wordt, ondertekend op dat punt. Ik hoop nogmaals dat de minister de Kamer actief informeert als er zaken aan het licht komen die voor ons van belang zijn — ook al is het niet nieuw — zodat wij als Kamer zelf kunnen beoordelen wat wij met die informatie doen. Bij het AO over verkeersveiligheid zal ik vast en zeker weer terugkomen op het punt voor de toekomst: de nieuwe, innovatieve voertuigen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Laçin. Dan geef ik nu het woord aan de heer Wassenberg namens de Partij voor de Dieren.



De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik begon mijn bijdrage met de opmerking dat dit een debat is dat nooit had moeten plaatsvinden. Dat vinden wij als Kamerleden, maar dat vindt ook de minister. Ik dank de minister voor haar antwoorden en voor de excuses. Die excuses komen gemeend en oprecht over.

Er zijn bij de toelating van de stint dus grote fouten gemaakt. Er is op het verkeerde, beslissende moment aan verkeerde knoppen gedraaid. Ik vind het nog wel onbevredigend dat de reconstructie van waar het precies misging en waarom, nog verschillende lacunes bevat. We weten niet alles en we krijgen waarschijnlijk ook niet alles te weten.

Dat vind ik frustrerend, zeker bij dit onderwerp. Het is belangrijk dat hier lessen uit worden getrokken. De minister zegt toe onverkort en zo snel mogelijk die OVV-adviezen over te nemen. Ik wilde daarover een motie indienen, maar na de toezegging van de minister is dat niet meer nodig. Ik vind het inderdaad belangrijk dat de minister ons actief blijft informeren. Dat blijven we volgen.

Daar wil ik het bij laten, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Wassenberg. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter. Volgens mij hebben we een moeilijk en emotioneel debat gevoerd. We hebben de minister goed gehoord. Ze heeft alle vragen volledig beantwoord maar ook oprecht haar excuses aangeboden voor de fouten die zijn gemaakt in het verleden. Wij waarderen dat zij de verantwoordelijkheid neemt. Met het onverkort overnemen van de aanbevelingen van de OVV kunnen we er hopelijk ook voor zorgen dat het op een rustige manier gaat en dat de verkeersveiligheid altijd op de eerste plaats staat.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Dit was een belangrijk en heftig debat, een debat waaraan verschrikkelijk leed ten grondslag lag. Het is voor mij belangrijk dat een overheid transparant is als er fouten worden gemaakt. Het is belangrijk dat er verantwoordelijkheid wordt genomen. Dat is cruciaal voor het vertrouwen van burgers in de overheid en voor de controlerende taak van de Kamer. Dat ontbrak tot het debat van vanavond. We hebben maandenlang te veel onduidelijke informatie gekregen. En de minister keek op allerlei plekken naar wat er mis was gegaan, maar te weinig naar wat er mis was gegaan op haar eigen ministerie.

Ik ben de minister erg dankbaar dat zij vanavond volledig erkent dat er fouten zijn gemaakt op haar ministerie en dat zij daarvoor excuses heeft aangeboden. Nogmaals, nu kunnen we weer vooruitkijken. Daarom vinden wij het belangrijk dat we snel een actieplan krijgen waarin staat hoe de aanbevelingen van de OVV worden opgevolgd en dat de overheid pal staat om de veiligheid te borgen. Juist een overheid die de veiligheid echt borgt, biedt kansen voor innovatie.

Ik kijk uit naar de antwoorden in tweede termijn over de Machinerichtlijn, want daar blijft toch nog wel wat hangen. Het gaat met name om de vraag hoelang het ministerie ervan op de hoogte was dat deze gold en wat de implicaties zijn voor de handhaving van alle wijzigingen op de stint die sinds 2011 zijn doorgevoerd.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik ben tevreden met de antwoorden en de uitleg van de minister. We hebben een minister gezien die zeer betrokken en oprecht is. Dat is goed. Het is inhoudelijk ook goed dat de aanbevelingen van de OVV integraal worden overgenomen en dat de lessen die hieruit getrokken zijn hier met elkaar besproken zijn. Dat is een belangrijke stap die wij als Kamer met elkaar zetten. Voor de VVD en iedereen geldt: de veiligheid staat natuurlijk voorop. Ik wil daar wel bij zeggen dat ik niet graag zou willen dat iedereen die op een fiets of een skateboard staat, zo meteen een helm op moet of dat we van de half miljoen scootmobielen met drie wielen vierwielaars moeten maken. Want de behoefte aan mobiliteit blijft natuurlijk wel bestaan. Mobiliteit geeft aan mensen de vrijheid om zich te verplaatsen. Die wil ik niet inperken, maar de veiligheid moet daarbij natuurlijk wel vooropstaan.

De OVV heeft aangegeven dat het een ratjetoe is tot welke categorieën nieuwe en bestaande voertuigen behoren. Dat is een beetje organisch zo gegroeid, maar daar moeten we nu een goede structuur in aanbrengen. Ik denk dat dat een oproep is aan ons allen. Ik ben blij met het plan van aanpak met alle partners in het veld, dat de minister net noemde, en dat zij dat al voortvarend ter hand neemt. Ik denk ook dat het heel goed past in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waar we als Tweede Kamer vorig jaar 10 miljoen voor hebben vrijgemaakt en waar ik ook graag vervolgstappen in gezet wil zien. Het is goed dat we daar een gezamenlijke focus in hebben.

Ten slotte aan ons zelf: naast dat wij volksvertegenwoordigers zijn moeten wij ook controleren en dus meegeven waaraan een en ander moet voldoen. Ik hoop dan ook dat wij vandaag iets hebben kunnen meegeven aan de minister waardoor Nederland weer een stukje beter en veiliger wordt.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

De opmerking van de heer Dijkstra schoot bij mij even in het verkeerde keelgat: moet iedereen nu een helm op, en moeten alle scootmobiele naar vierwielaars? Er zijn 44 dodelijke ongevallen met de scootmobiele. Er staan adviezen van de SWOV. De eerste keer dat ik dit aankaartte, werd er ook erg lacherig gedaan in deze Kamer, maar ik hoop dat ook voor de VVD veiligheid prioriteit nummer één is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Absoluut. Wat ik wel wil aangeven is: de compleet risicoloze samenleving bestaat niet. Maar we willen haar natuurlijk wel zo veilig mogelijk hebben.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Dan geef ik nu het woord aan de heer Schonis, namens D66.



De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Debatten over de stint zijn altijd zeer beladen. Vanaf deze plek uit ik dan ook mijn grote waardering voor de minister voor de wijze waarop zij zojuist haar excuses heeft aangeboden. Ik denk wel dat de OVV-rapportage ons er goed op wijst dat de belangen van verkeersveiligheid altijd op de eerste plaats moeten staan. Ik ben dan ook heel blij om te horen dat de minister de aanbevelingen van de OVV gewoon een-op-een overneemt.

Om aan te geven dat de Kamer dat ook heel belangrijk vindt, dien ik toch één motie in. Deze is eigenlijk in dezelfde lijn, maar dat moet u dan maar als aanbeveling zien. Deze is heel breed gedragen in de Kamer, en luidt als volgt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in het rapport over lessen naar aanleiding van het ongeval met de stint een drietal waardevolle aanbevelingen doet over het verbeteren van de toelating van bijzondere voertuigen op de openbare weg;

overwegende dat de Kamer deze aanbevelingen wenst over te nemen;

verzoekt de regering om zo spoedig mogelijk met een concreet voorstel te komen naar de Tweede Kamer op welke wijze de drie aanbevelingen van het OVV-rapport kunnen worden uitgewerkt en daarin ook aan te geven hoe opvolging wordt gegeven aan de conclusies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, De Pater-Postma, Van der Graaf, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Gijs van Dijk, Van Brenk, Wassenberg, Stoffer en Van Aalst.

Zij krijgt nr. 762 (29398).

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Schonis. Dan geef ik het woord aan mevrouw De Pater-Postma, namens het CDA.



Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Voorzitter. Het is goed dat we dit debat met z'n allen gevoerd hebben. Het is een respectvol debat geweest, met reflectie op wat er fout is gegaan. Wij vonden het heel belangrijk en ook heel mooi hoe de minister haar excuses heeft aangeboden, ook op een hele respectvolle manier. We zijn ook heel erg blij met de toezegging dat de aanbevelingen van de OVV worden overgenomen. Als we één ding moeten onthouden, is dat we heel secuur om moeten gaan met verkeersveiligheid, en dat die op één moet blijven staan. We hadden het net al over die heel belangrijke taak

die de SWOV erbij krijgt. Daar wil ik toch nog een motie over indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in het verleden in de vorm van een quickscan advies gaf over de verkeersveiligheid van een nieuw voertuig;

constaterende dat de reden hiervan was dat het advies niet duur mocht zijn en binnen de bestaande subsidie moest worden uitgevoerd;

overwegende dat de SWOV uitgebreide onderzoeken moet kunnen doen en zij meer taken zal krijgen, omdat bijvoorbeeld de verwachting is dat meer voertuigen getest moeten worden en de SWOV bij iedere aanvraag een aanvullend advies zal geven, dat ook bindend zal zijn voor de besluitvorming;

overwegende dat het van belang is dat dit soort werkzaamheden niet ten koste mogen gaan van hun huidige belangrijke werkzaamheden;

verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat de extra werkzaamheden die de SWOV zal uitvoeren op het gebied van de keuringen van nieuwe voertuigen niet ten koste zullen gaan van de huidige werkzaamheden die de SWOV uitvoert, en de Kamer te informeren vóór het AO Verkeersveiligheid in december op welke wijze dit zal worden geborgd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Pater-Postma, Van der Graaf, Schonis en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 763 (29398).

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw De Pater. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf, namens de ChristenUnie.



Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ook ik wil beginnen met het uitspreken van mijn grote waardering voor deze minister vanwege de wijze waarop zij zonet heeft aangegeven dat de conclusies van de OVV over het handelen van het ministerie heel hard en heel duidelijk waren en ook pijnlijk zijn, en vanwege het feit dat zij daarvoor haar excuses heeft gemaakt. Collega's gaven ook al aan dat dit best een beladen debat is. Dat voelen wij hier allemaal, want we weten wat er is gebeurd. De ChristenUnie vindt het ook heel erg belangrijk om, voordat we vooruit gaan kijken naar de toekomst, eerst goed lering te trekken uit het verleden. Dat vraagt ook een kritische kijk daarop. Die hebben wij

volgens mij vandaag in de Kamer gegeven, en die hebben wij ook gezien van de minister. Deze minister voelt ook een diepe verantwoordelijkheid om ongelukken zoals die met de stint te voorkomen. Wij hebben vertrouwen in de aanpak die zij vandaag naar voren heeft gebracht.

De minister heeft ook aangegeven hoeveel dodelijke ongevallen er zijn geweest met licht gemotoriseerde voertuigen, en haar zorg geuit over de toename van het aantal ongevallen hiermee. Daarom heb ik een motie namens alle woordvoerders die hier in de Kamer het woord hebben gevoerd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid in zijn conclusie van het rapport "Veilig toelaten op de weg" constateert dat er op dit moment geen specifieke ongeval-lencijfers bekend zijn over verschillende licht gemotori-seerde voertuigen;

overwegende dat ongevallencijfers een belangrijk onderdeel vormen van onze informatie over verkeersveiligheid;

verzoekt het ministerie in overleg te treden met relevante partijen zoals politie en andere hulpverleners en verzeke-raars om ongevallencijfers van licht gemotoriseerde voer-tuigen beter inzichtelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Schonis, Remco Dijkstra, De Pater-Postma, Stoffer, Kröger, Gijs van Dijk, Laçin, Van Brenk, Wassenberg en Van Aalst.

Zij krijgt nr. 764 (29398).

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Tot slot geef ik het woord aan mevrouw Van den Brenk namens 50PLUS.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Ik heb een toezegging, maar ik wil ook een stok achter de deur hebben. Maar ik geef al bij voorbaat aan dat ik best bereid ben om die aan te houden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in 2018 een dieptestudie heeft gepubli-ceerd genaamd "Scootmobielongevallen: Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?";

overwegende dat in deze studie kansrijke maatregelen genoemd worden, maar dat er tot op heden nog geen voortgang is geboekt;

overwegende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid advi-seert een inhaalactie voor gemotoriseerde gehandicapten-voertuigen uit te voeren, waaronder de scootmobiel;

verzoekt de minister de kansrijke maatregelen inzake voer-tuigveiligheid van de scootmobiel genoemd in het SWOV-rapport, te weten:

- scootmobielen voorzien van een rem waarmee de gebruiker actief kan remmen;
- de stabiliteit van de scootmobiel verbeteren;
- scootmobielen voorzien van stuurhoekbeveiliging;

zo spoedig mogelijk te realiseren, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Brenk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 765 (29398).

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Ik wil de minister ervoor bedanken dat zij vol-mondig haar verantwoordelijkheid heeft genomen voor het ongeval met de stint. Grote waardering daarvoor. Wij wensen alle nabestaanden heel veel sterkte.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Daarmee zijn we ook aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik kijk even of de minister behoefte heeft aan een korte schorsing of dat zij misschien direct kan antwoor-den. Ja, dat kan, zie ik. Dan geef ik nu het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Kamer voor de zeer res-pectvolle wijze waarop we met elkaar dit debat hebben kunnen voeren. Ik denk dat dat ook heel goed past bij zo'n vreselijk ongeval, en ik denk dat we dat op een goede manier met elkaar hebben kunnen doen. Voordat ik op de moties zal reageren, zal ik nog een aantal vragen beantwoor-den.

In de eerste plaats kom ik op de Machinerichtlijn. Is er sprake van conformiteit van productie? Zou er iets anders zijn als er toezicht op basis van de Machinerichtlijn is? Onder de Machinerichtlijn is de fabrikant zelf verantwoor-delijk. Er is daarbij ook sprake van een verantwoordelijkheid om de conformiteit van productie te waarborgen. Als een fabrikant zijn product wijzigt, moet hij de risicobeoordelin-gen en de aanpassing van de veiligheidsmaatregelen opnieuw uitvoeren conform de Machinerichtlijn. Dit wordt niet vooraf door de Inspectie SZW getoetst, maar achteraf op basis van risicogericht toezicht en signalen. Dat is een

belangrijk verschil met voertuigtoelating, waarbij vooraf wordt getoetst of een voertuig voldoet, hetgeen we nu in het tijdelijk toelatingskader doen bij de bijzondere bromfietzen. Een wijziging van het product wil niet betekenen dat niet meer wordt voldaan aan de Machinerichtlijn. De fabrikant moet dit zelf opnieuw beoordelen. Het kan daarmee zo zijn dat een wijziging onder de voertuigregelgeving niet is toegestaan, terwijl dit onder de Machinerichtlijn op zich geen probleem vormt. Dat komt dus omdat het twee verschillende kaders zijn, waarbij het toezicht bij het ene aan de voorkant en bij het andere op basis van signalen achteraf gebeurt.

Wanneer wisten we dat de Machinerichtlijn van toepassing was? De heer Van Aalst stelde daar vragen over. Op 3 december 2018 heb ik van de RDW advies ontvangen om expliciet de Machinerichtlijn van toepassing te verklaren. Op 5 december 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd over dit advies van de RDW. Na dit advies ontstond onduidelijkheid tussen de verschillende juristen en departementen. Op het moment dat een EU-verordening zoals die 168/2013 geldt, sluit deze de Machinerichtlijn namelijk uit. De vraag was vervolgens of voertuigen die onder de beleidsregel bijzondere bromfietsen vielen, wel onder de Machinerichtlijn vallen of dat deze beleidsregel de Machinerichtlijn uitsluit. Naar aanleiding van die onduidelijkheid heb ik op 14 mei 2019 een brief aan de Commissie gestuurd. Daar heb ik op 19 juli 2019 een onderbouwd onderbouwd antwoord op ontvangen. Daarover heb ik uw Kamer op 2 augustus van dit jaar geïnformeerd. Zo zat dat volgorde in elkaar.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik denk dat we het vandaag niet helemaal eens gaan worden over dit deel. Misschien moeten we het er op een later moment nog een keer over hebben. Volgens mij is het anders gelopen. Volgens mij waren we al eerder met dit soort dingen bezig. Ik weet niet of de tijd het nu toelaat om het nog wat te bespreken, maar misschien dat ik het middels een paar schriftelijke vragen nog ga uitzoeken hoe het precies gegaan is. Ik denk dat dit niet klopt in de tijdlijn.

De voorzitter:

Er komen nog genoeg gelegenheden waar u ...

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij is in de beantwoording van een aantal vragen ook aangegeven dat er op andere momenten al contact was. Ik begrijp niet zo goed waarom dan ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geef u de volgorde aan zoals het is verlopen. Als u daar schriftelijke vragen over wilt stellen, is dat uiteraard altijd prima.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ook ik zou het graag schriftelijk van de minister op een rij krijgen. De Machinerichtlijn is dus sinds 2011 van toepassing geweest. Welke implicaties heeft dat voor de stint op de verschillende momenten waarop er verschillende vormen van de stint de weg op zijn gekomen? Wat is de rol van de inspectie daarbij geweest?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat ik dat niet op dit moment zo kan toezeggen. Als mevrouw Kröger die vragen op schrift wil stellen, dan zal ik ze uiteraard graag heel gedetailleerd beantwoorden. U heeft ze net geformuleerd. Misschien kunnen we de vragen die u net hebt gesteld, interpreteren als vragen waarop u een schriftelijke reactie ontvangt. Prima.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In de feitelijke vragen die vandaag beantwoord zijn, gaat het onder andere over een oordeel van de inspectie op basis van de Machinerichtlijn en de Warenwet dat net is gegeven. De inspectie is dan net tegen de stint opgetreden. Ik zou de minister willen vragen om de onderliggende stukken, dus de beschikkingen, openbaar te maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit wordt nu in één keer heel erg veel. Laat ik kijken hoe we zo goed en zo kwaad als het gaat schriftelijk kunnen terugkomen op alle vragen die u gesteld hebt over de Machinerichtlijn. Als u er dan nog weer vragen over heeft, kunnen we weer verder praten.

De voorzitter:

Ja, prima. Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de moties, voorzitter. In de motie op stuk nr. 761 van de heer Van Aalst wordt gevraagd om bij het introduceren van nieuwe voertuigen voortaan verkeersveiligheid boven innovatie te stellen. Ik denk dat dat eigenlijk wel het hoofdpunt van dit debat is geweest. Ik kan deze motie van harte oordeel Kamer geven.

Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 762 van de hand van de heer Schonis, waar eigenlijk iedereen zich achter heeft geschaard. Ik zal inderdaad heel graag zo spoedig mogelijk met een concreet voorstel komen over de wijze waarop wij de drie aanbevelingen uit het OVV-rapport zullen uitwerken. Ook deze motie dus graag oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 763 van de hand van mevrouw De Pater verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat de extra werkzaamheden die het SWOV zal uitvoeren op het gebied van de keuringen van nieuwe voertuigen niet ten koste gaan van andere onderzoeken. Ook deze motie kan ik oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 764 van de hand van mevrouw Van der Graaf verzoekt het ministerie om in overleg te treden met relevante partijen, zoals politie en andere hulpverleners en verzekeraars, om ongevallencijfers van licht gemotoriseerde voertuigen beter inzichtelijk te maken. Ook deze motie wil ik graag oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 765 van de hand van mevrouw Van Brenk verzoekt om de kansrijke maatregelen inzake de voertuigveiligheid van de scootmobiel, genoemd in het SWOV-rapport — te weten: scootmobielen voorzien van een rem waarmee de gebruiker actief kan remmen, een noodvoorziening; de stabiliteit van de scootmobiel verbeteren; scootmobielen voorzien van stuurhoekbeveiliging —

zo spoedig mogelijk te realiseren en de Kamer hierover te informeren. Mevrouw Van Brenk voelde zelf al aankomen dat hierop waarschijnlijk het advies zou komen om de motie aan te houden. Dat zou ik inderdaad aan haar willen vragen, want ik wil graag, zoals ik u daarstraks al voorstelde, eerst in kaart brengen wat ik daar nu feitelijk mee kan. Ook bespreek ik dat eerst graag met de betrokken partijen; ik noem bijvoorbeeld het ministerie van VWS. Mijn verzoek aan u zou dus zijn om deze motie aan te houden tot het algemeen overleg van 18 december.

De voorzitter:

Dat wil ik graag horen, mevrouw Van Brenk. U houdt uw motie op stuk nr. 765 aan?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ja.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Brenk stel ik voor haar motie (29398, nr. 765) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, dan waren dat de moties.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil u ontzettend bedanken voor dit zware debat. Dat was niet makkelijk. Maar ik wil ook de Kamerleden bedanken voor de waardige wijze waarop dit debat is gevoerd.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de ingediende moties zullen we volgende week stemmen. Ik wens de slachtoffers die op allerlei manieren dit debat hebben gevolgd, heel veel sterkte toe namens de hele Kamer. Voor nu schors ik even de vergadering.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Nijboer