
Tweede Kamer, Stint

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 1 november 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 september 2018 inzake ongeval met Stint op spoorwegovergang Oss (29398, nr. 612);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 oktober 2018 inzake schorsen besluit tot aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets (29398, nr. 613);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 oktober 2018 inzake beantwoording vragen commissie over de Stint (Kamerstuk 29398-612 en 613) (29398, nr. 616);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2018 inzake tussenbericht rapportage modificatie Stint en proces-verbaal kinderdagverblijf (29398, nr. 617) .**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder

Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Schonis en Teunissen,

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

Aanvang 18.01 uur.

De voorzitter:

Goedenavond allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vanavond een overleg over de Stint met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga. Gisteravond is er nog een brief binnengekomen: Tussenbericht rapportage modificatie Stint en proces-verbaal kinderdagverblijf. Die brief staat officieel niet op de agenda, maar ik kan mij heel goed voorstellen dat u het daar vanavond toch over wilt hebben. Vandaar dat we die brief op deze manier kunnen toevoegen aan de agenda.

We hebben vandaag een aantal woordvoerders in ons midden. Dat zijn achtereenvolgens de heer Van Aalst van de PVV, mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Laçin van de SP, de heer Van Dijk van de PvdA, de heer Schonis van D66 en de heer Von Martels van het CDA. U heeft elk vier minuten voor uw eerste termijn. Ik stel u in de gelegenheid om te interrumperen en daarbij maximaal vier vragen te stellen. Hetzelfde geldt in de eerste termijn van de minister.

Voordat ik het woord geef aan de heer Van Aalst van de PVV, is er nog een vraag van de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

We praten vandaag over een heel belangrijk onderwerp. Daarom wil ik bij aanvang zeggen dat vier vragen aan de minister stellen mij toch te weinig lijkt. Ik wil u vragen om daar flexibel mee om te gaan, zodat we al onze vragen, ook gelet op de antwoorden die we krijgen, wel kunnen stellen. Anders gaan we met meer vragen weg dan de antwoorden die we hebben gekregen.

De **voorzitter**:

U vraagt dus aan mij om daar flexibel mee om te gaan. Het kan ook zo zijn dat de antwoorden gewoon komen en dat vervolgvragen misschien niet nodig zijn. Zo interpreteer ik het dan ook.

Ondertussen zijn er nog een aantal leden aangeschoven: de heer Dijkstra van de VVD en mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren.

Dan geef ik het woord aan de heer Van Aalst voor zijn vier minuten in eerste termijn.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Laçin over de interrupties.

Voorzitter. Het is triest, in- en inriest, dat een vreselijk tragisch ongeval moet leiden tot dit debat. Er zijn 66 vragen door de Kamer gesteld. De antwoorden daarop hebben geleid tot nog veel meer vragen en onduidelijkheden. De onderzoeken zijn in volle gang en de resultaten komen pas aan het einde van het jaar. Wat de PVV betreft — dat zeggen we uit respect voor de nabestaanden — is dit niet het moment om vooruit te lopen op de resultaten van de onderzoeken. De rechter heeft vandaag geoordeeld dat de schorsing in het kader van de verkeersveiligheid voor dit moment een juist besluit was.

Voorzitter. Wat vandaag wel duidelijk is geworden, is dat het een puinhoop is op het ministerie. Twee bewindslieden vliegen elkaar inmiddels in de haren, gaan rollebollend over straat. De een heeft dit gezegd en de ander heeft weer dat gezegd. Het is gênant en tegelijkertijd schandig hoe hier met de informatievoorziening aan de Kamer wordt omgegaan. De Kamer moet te allen tijde volledig en juist geïnformeerd worden. Dat hoort bij onze controlerende taak. Momenteel weet ik niet meer wie of wat ik moet geloven. De coalitie heeft ervoor gezorgd dat de staatssecretaris vanavond niet bij dit debat aanwezig hoeft te zijn. Aan haar kunnen we dus niets vragen. We moeten het doen met de brieven van de minister en alle persberichten die ons inmiddels om de oren vliegen. Heel veel persberichten, die soms haaks staan op de brieven van de minister.

Wie moet ik dan geloven? De coalitie maakt van dit debat een politiek debat door een belangrijke speler uit dit debat te houden. Daardoor lijkt het wel alsof mevrouw Van Veldhoven iets te verbergen heeft. Of ze speelt politieke spelletjes over de rug van de minister, of ze spreekt de waarheid en de minister spreekt onwaarheden. Wie kan ik nog geloven? En aan wie moet ik deze vraag stellen? Want de coalitie laat liever de minister bungelen in dit beladen debat. Dat wil zij liever dan dat de oppositie vragen kan stellen aan de staatssecretaris. Zo maakt de coalitie van een emotioneel beladen debat een politiek debat. Triest! Triest!

Voorzitter. Dan een aantal concrete vragen. Wanneer was de minister op de hoogte van de aanvullende verklaring op het proces-verbaal? Op welk moment is er contact geweest tussen het ministerie en het kinderdagverblijf? Wanneer heeft het kinderdagverblijf toestemming gegeven om het proces-verbaal inclusief de aanvullende verklaring te gebruiken? Klopt het dat de staatssecretaris de minister voor het ingaan van de schorsing op de hoogte heeft gebracht van de problemen rondom het proces-verbaal? Zo ja, waarom heeft de minister dit niet aan de Kamer gemeld? Zo nee, klopt de lezing van de staatssecretaris dan niet? Wanneer heeft de minister besloten om het proces-verbaal onderdeel te laten zijn van het kort geding?

Voorzitter. De PVV heeft veel vragen. En er zijn des te meer antwoorden waarvan wij niet weten of die nog wel kloppen of niet. De PVV is klaar met deze verschrikkelijk slechte soap, en wil duidelijkheid. We zijn heel benieuwd naar de antwoorden van — helaas — een van de twee hoofdrolspelers.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, u heeft een vraag van de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Ik vond het een beetje verbazingwekkend dat de heer Van Aalst begon met conclusies te trekken, en vervolgens eindigde hij zijn inbreng met het stellen van allerlei vragen. Meestal werkt het andersom: je stelt eerst de vragen, krijgt daar antwoord op en trekt dan je conclusies. Maar bij u werkt het blijkbaar niet op die manier.

De heer Van Aalst (PVV):

Als dit de inbreng is van het CDA van vanavond, dan houd ik mijn hart vast.

De heer Von Martels (CDA):

Het is geen inbreng. Het is eigenlijk een vraag: waarom doet u dat op deze wijze? Ik zit hier namelijk om op heel veel vragen een antwoord te krijgen. Ik vind het in ieder geval gepast om pas daarna conclusies te trekken. Bij voorbaat conclusies trekken lijkt mij de omgekeerde wereld.

De heer Van Aalst (PVV):

De PVV heeft zich druk gemaakt om heel veel schriftelijke vragen te stellen. Die hebben wij allemaal ingediend en daar hebben wij allerlei antwoorden op gekregen, die het alleen maar schimmiger hebben gemaakt. Maar daardoor kunnen wij wel al conclusies aan een aantal antwoorden verbinden. Dus het is helemaal niet zo gek om aan de schriftelijke vragen een conclusie te verbinden en vervolgens weer nieuwe vragen te stellen. Dat lijkt mij geen rare manier van werken. Maar als u het anders doet, wens ik u

veel plezier.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks voor haar eerste termijn van vier minuten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het verschrikkelijke ongeluk in Oss heeft een diepe indruk gemaakt op ons allemaal. De precieze toedracht wordt onderzocht, en is daarom geen onderwerp van dit debat.

Maar er liggen wel twee belangrijke vragen op tafel. Is alle informatie die gebruikt is om de Stint van de weg te halen met de Kamer gedeeld, volledig en correct? Als daar feitelijke onjuistheden in zaten, was de minister daar dan van op de hoogte? En hoe kan het dat er minder toezicht is op een voertuig voor tien kinderen dan op een gewone brommer?

Voorzitter. Vandaag kwam daar het bericht bij dat de staatssecretaris de minister in het weekend van 30 september op de hoogte heeft gebracht van de feitelijke onjuistheden in het rapport van de ILT. Het Openbaar Ministerie en de staatssecretaris hebben, voordat de minister het besluit nam om de Stint van de weg te halen, aangegeven dat het verhaal van de Stint die in Amsterdam op hol sloeg, niet klopte. Waarom heeft de minister deze informatie naast zich neergelegd? Waarom heeft zij de Kamer niet eerder geïnformeerd dat zowel het Openbaar Ministerie als de eigen staatssecretaris hebben laten weten dat de basis voor het schorsen van de Stint zo wankel was? Waarom schrijft zij in de brief van gisteravond dat ze pas sinds zeer kort op de hoogte is van de aangepaste verklaring van het kinderdagverblijf? Wie spreekt hier de waarheid? Hoe sterk heeft die ingetrokken verklaring over het op hol slaan meegewogen in het besluit om te schorsen? Hoe belangrijk was dat voor de minister in haar oordeel van dat weekend?

De minister schreef gisteravond dat de nieuwe verklaring geen aanleiding geeft om haar oordeel te wijzigen. Welke gronden heeft ze dan precies voor die schorsing? Zijn er andere rapporten en analyses gedaan, voordat de minister besloot om de Stint van de weg te halen? Zo ja, kunnen we die als Kamer met spoed ontvangen? Want het beeld dat wij als Kamer mondjesmaat geïnformeerd worden en moeten wachten op stukken en informatie, is heel problematisch.

De acute schorsing heeft een grote maatschappelijke impact gehad op de kinderdagverblijven en op het inmiddels failliete bedrijf. De Stint bestaat al jaren en er reden er tot voor kort dagelijks 3.500 van rond. En van dit zeer ernstige ongeluk is de precieze oorzaak natuurlijk nog onbekend. Waarom heeft de minister niet besloten tot een tijdelijke schorsing, waarin technische verbeteringen hadden kunnen worden aangebracht, of waarin kinderdagverblijven alternatieven hadden kunnen regelen? Waarom heeft de minister dit besluit genomen?

Het ongeluk legt voor mij pijnlijk bloot dat inspectie en handhaving voor dit soort voertuigen niet op orde zijn. Is de minister het met mij eens dat het vervoer van kinderen iets anders is dan het vervoer van pakjes, en dat een segway of step iets anders is dan zo'n zware bolderkar, en dat daar dus ook andere eisen voor zouden moeten gelden? En wat is er gedaan met het bezwaar van de Rijksdienst voor het Wegverkeer uit 2011

tegen de situatie dat iedere 16-jarige zonder rijervaring een Stint voor kleuters mag besturen?

Voorzitter. Er moet wat ons betreft snel een oplossing komen voor het vervoer van kinderdagverblijven. De sector wil snel technische aanpassingen om veilig verder te kunnen. En er moet heel snel werk gemaakt worden van een regelkader voor dit soort voertuigen, van technische controles tot het testen van de rijvaardigheid van bestuurders.

Ten slotte, voorzitter. De inspectie speelt weer een rol. Ik wil toch opmerken dat het optreden van de ILT keer op keer en in vele dossiers op dit ministerie problematisch is. Of het nu gaat om Schiphol, Chemours, de grote brand bij TUF of de Fyra-enquête: wat is het probleem van de ILT? Erkent de minister dat hier een probleem zit? Neemt ze dit ter harte en maakt ze hier een prioriteit van?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ondertussen is ook mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie aangeschoven. Ik geef nu het woord aan de heer Laçin van de SP voor zijn eerste termijn.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Allemaal waren we diep geraakt na het verschrikkelijke ongeluk in Oss op 20 september. Oss en heel Nederland waren in diepe rouw. Het onderzoek naar dit ongeval loopt nog steeds. We wachten op de uitkomsten hiervan.

Door het ongeluk kwam de Stint zeven jaar na de ingebruikname plots groot in het nieuws. Zijn die elektrische bolderkarren wel veilig, werd al snel gevraagd. Met stoom en kokend water moest de minister daar ineens uitspraken over gaan doen. Eerst had ze nog geen aanleiding, maar anderhalve week later besloot ze toch om de Sint van de weg te halen. De SP heeft er begrip voor dat de minister onder grote druk moest handelen en daarbij koos voor veiligheid, maar de claim op veiligheid komt niet alleen van de minister, niet van de SP en niet van alle andere partijen hier, maar ook van alle kinderopvangcentra en alle ouders.

Voorzitter. We zijn nu een maand verder, en ook heel wat informatie verder, kan ik zeggen. En dat ondanks deze minister, en vooral dankzij goed journalistiek werk van bijvoorbeeld RTL Nieuws. We kregen nota bene gisterenavond nog een brief waarin werd vermeld dat er tóch een aanvullende verklaring van het kinderdagverblijf in Amsterdam was. Dat is toch bizar? Want we wisten het allemaal al langer.

Voorzitter. Ik wil vandaag twee dingen duidelijk horen. Eén. Wist de minister dat de informatie die de Kamer kreeg bij het besluit om de Stint van de weg te halen, onvolledig en onjuist was? En twee. Klopt het dat zij is gewaarschuwd door haar collega Stientje van Veldhoven?

Voorzitter. De rechtbank vindt het niet onredelijk dat de minister de Stint van de weg heeft gehaald, omdat veiligheid voor alle belangen gaat. Ook ik ben het daarmee eens. Maar waar was deze minister tussen 2011 en 2018? Waar was deze minister toen de kritische opmerkingen van het RDW en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek

Verkeersveiligheid aan de kant werden geschoven bij de toelating van de Stint? Waar was zij toen haar ministerie een verzoek van een andere fabrikant van een bijzondere bromfiets afdeed met het antwoord dat er geen exacte grens te trekken is tussen wat wel en niet kan, zonder daarbij de oorspronkelijke aanvraag geweld aan te doen? De minister was in geen velden of wegen te bekennen.

De minister heeft helemaal niks gedaan aan toezicht en handhaving om daarmee de veiligheid tussen 2011 en 2018 te waarborgen. Hoe heeft het zover kunnen komen dat een elektrische bolderkar, waarmee kinderen vervoerd worden en die bestuurd mag worden door een 16-jarige zonder rijbewijs, certificaat of kennis van het verkeer, als bijzondere bromfiets geldt? Deze categorie was oorspronkelijk bedoeld voor een klein aantal voertuigen voor individueel vervoer, zoals de segway. En niemand op het ministerie heeft ooit gedacht: dit loopt uit de hand, dus misschien moeten we hier iets mee.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik werd even getriggerd door de woorden van de heer Laçin, die vroeg waar de minister was in 2010, 2011 en dergelijke. Ik vraag hem het volgende. Waar was de SP in 2007, op 20 maart en 6 november, toen er hier in dit huis vergaderingen waren? De heer Roemer zei daarbij namens de SP: jongens, zo'n segway is interessant! Sterker nog, de hele Kamer vond dat interessant en vond dat we niet te veel regels moesten hebben, zodat we het voor dit soort voertuigen voor elkaar konden krijgen. Minister Eurlings heeft hier wetgeving voor gemaakt, die als hamerstuk door de Eerste Kamer is gegaan. Deze hele Kamer zat daarbij en wilde dit soort dingen. Waar was u toen, als het ging om veiligheid?

De heer Laçin (SP):

Wij waren toen ook bij het debat, zoals de heer Dijkstra zelf ook zegt. Maar de heer Dijkstra maakt wel een heel scheve vergelijking. Want de Stint is bedoeld om kinderen en pakjes mee te vervoeren. Daar wordt het nu voor gebruikt: niet voor individueel vervoer, maar voor collectief vervoer van kinderen, waarbij een 16-jarige zonder rijbewijs, certificaat of enige kennis van het verkeer, de Stint kan besturen. Dat is volgens mij een wezenlijk verschil. Daarom ook mijn vraag aan deze minister: hoe heeft het zo uit de hand kunnen lopen dat een bijzondere bromfiets — een categorie die in eerste instantie voor de segway is bedacht — gebruikt is voor de Stint? En hoe kan daar al jarenlang niks aan zijn gedaan, zonder enig toezicht, zonder enige handhaving en met een toelatingsprocedure die eigenlijk helemaal nergens over gaat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat vinden we nu. Dat zeggen we nu. Dat zegt de SP nu. En voor een deel ben ik het met u eens: hoe kan het zo zijn dat je een voertuig van 400 kilo — de Stint weegt 280 kilo, maar met tien kinderen erin kan het behoorlijk oplopen — hebt toegestaan? Maar ik wijs u erop dat de hele Kamer daarbij is geweest. In 2007 is die wetgeving gestart. In 2010 is dat onder Camiel Eurlings door de Tweede Kamer gegaan en als hamerstuk door de Eerste Kamer. We hadden dan zelf op dat moment ook op moeten letten. Deelt de heer Laçin dan ook mijn mening dat we nu beter vooruit kunnen kijken naar hoe we dat soort voertuigen een plek gaan geven in onze samenleving en daar de kansen voor zien, juist vanwege verkeersveiligheid en duurzaamheid, in plaats van hier politieke

spelletjes te spelen?

De heer **Laçin** (SP):

Dit debat is niet bedoeld voor politieke spelletjes. Dat maakt de VVD ervan. Dat zijn we gewend van de heer Dijkstra. Maar we moeten wel het onderscheid maken tussen de segway en de Stint. Deze Kamer heeft in 2007 besloten dat er een categorie bijzondere bromfietsen moest komen, voor voertuigen zoals de segway. Daar zijn nu verschillende varianten van. Maar de Stint is een heel andere variant. Die is niet bedoeld om plezierig een stukje door de stad te gaan. Het gaat hier om kinderen die mogelijk vervoerd worden door iemand die geen rijbewijs of certificaat heeft. En ik vind dat we daar een wezenlijk onderscheid in moeten maken. En om de heer Dijkstra tegemoet te komen gaan we ook vooruitkijken — dat gaan we zeker doen — maar we moeten eerst goed terugkijken wat er allemaal is gebeurd. Daarna gaan we vooruitkijken, en dan moeten we kijken naar goeie wetgeving die dit voorkomt. Maar we moeten de kinderopvangcentra die al een maand met problemen zitten, wel de mogelijkheid geven om kinderen veilig en duurzaam te vervoeren.

De **voorzitter**:

De heer Laçin vervolgt zijn betoog en hij heeft daarvoor nog ruim een minuut.

De heer **Laçin** (SP):

Ik was gebleven bij het ministerie. Daar heeft niemand toen gedacht: tien kinderen in een Stint, hoe heeft het zo uit de hand kunnen lopen? Ik vind het een hele rare gang van zaken.

Voorzitter. Een kat in het nauw maakt rare sprongen. De reconstructie van RTL en alle informatie van de afgelopen week, maken voor ons helder dat de minister een vlucht naar voren kiest om zeven jaar falen in een maand goed te maken. De verklaring van het kinderdagverblijf in Amsterdam, dat melding deed van een incident met de Stint, werd anders ingezet door de ILT dan de bedoeling was. De aanvullende verklaring werd verzwegen en weggelaten bij de informatie die naar de Kamer kwam. Hoe is dit mogelijk? Zowel het OM als het kinderdagverblijf hebben nog vóór het verbod op 1 oktober aangegeven dat er een aanvullende verklaring was afgegeven. Kan de minister hier uitgebreid op reageren?

Ten slotte, voorzitter. De kinderopvangorganisaties — ik noemde het net al — zijn bijzonder hard getroffen door het verbod op de Stint. Ze maken meer kosten, en — nog belangrijker — ze zeggen dat het er niet veiliger op is geworden. Wat gaat de minister doen om hun tegemoet te komen? De gevolgen van haar beslissing mogen niet leiden tot financiële problemen in de kinderopvang.

Voorzitter. De minister heeft alle schijn tegen in dit debat, en ik hoop dat ze met hele heldere en duidelijke antwoorden komt, waar we met z'n allen mee vooruit kunnen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt, meneer Laçin. Het woord is aan de heer Van Dijk van de Partij voor de Arbeid.

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

Voorzitter, dank u wel. We zitten hier vandaag vanwege een diep tragisch ongeluk. Dat heeft heel Nederland diep geraakt en dat doet het nog steeds, zeker in Oss en omgeving. Laten we dit debat dan ook met dat in ons achterhoofd op deze gepaste toon blijven voeren.

Voorzitter. Voor de PvdA-fractie geldt dat we begrijpen dat de minister ingrijpt als er zo'n tragisch ongeluk plaatsvindt. Want veiligheid staat altijd voorop, zeker als het over kinderen gaat.

Maar wat we nog niet begrijpen, is het volgende. Aan de ene kant neemt de minister een heel stevig besluit met grote gevolgen voor kinderopvangcentra, voor ouders, voor kinderen en voor de fabrikant van de Stint. Dat besluit neemt ze, en die verantwoordelijkheid neemt ze. Dat past de minister ook. Maar dat heeft ook gevolgen. Dat heeft gevolgen voor de situatie op kinderopvangcentra.

Ik ging deze week langs bij een kinderopvangcentrum, en daar wordt dit eigenlijk letterlijk gezegd: "Wij hebben prachtige nieuwe Stints die we nu niet kunnen gebruiken. We begrijpen dat de minister het besluit heeft genomen om ze even niet te gebruiken, vanwege de veiligheid. Dat vinden wij ook van het grootste belang. Maar dan verwachten wij ook iets anders van de minister, namelijk dat ze ons helpt met de veiligheidssituatie die we nu hebben. We hebben nu namelijk onveilige situaties in privéauto's als het gaat om het verplaatsen van kinderen." Er zitten kinderen aan een touwtje in plaats van in een Stint achter elkaar. Dat is toch een paradox? Aan de ene kant een besluit dat stevig is, waarover we nu vragen wat daarvoor de basis was en aan de andere kant een onveilige situatie voor kinderopvangcentra. In antwoorden op schriftelijke vragen zegt de minister vrij kil, moet ik zeggen: dat is aan de kinderopvang. Dat is mij echt te kort door de bocht. Ik vind echt dat de minister hier vanavond zou moeten aangeven hiermee aan de slag te gaan met gemeenten en kinderopvangcentra die in de problemen zitten. Ik vind dat de minister vanavond verder moet aangeven dat zij de regie neemt op het bekijken van mogelijkheden tot aanpassingen van deze Stint, zodat die wel veilig is. Want drie of misschien wel vier maanden wachten tot duidelijkheid ontstaat over het verdere onderzoek, is echt te lang. Ik verwacht van de minister dat ze in staat is de regie te pakken. Ze heeft een stevig besluit genomen voor de veiligheid van kinderen, maar dat moet niet leiden tot een onveilige situatie nu voor kinderen omdat er vervangend vervoer wordt gezocht en er onveilige situaties ontstaan. Kan de minister vanavond toezeggen dat ze bereid is, naast een stevig besluit op veiligheid, ook een tweede besluit te nemen, wellicht als kabinetsbesluit, dat we kinderopvangcentra gaan helpen, dat we gemeenten aan de slag zetten met kinderopvangcentra, dat we ouders en kinderen het gevoel geven dat er geen onveilige situaties kunnen ontstaan omdat er onduidelijkheid is over de veiligheid van de Stint? Dat is voor ons echt de belangrijkste vraag van vandaag.

Ten slotte zijn er vragen gesteld over hoe het zit en over de informatievoorziening vanuit het ministerie. Ik heb in aanvulling op vorige sprekers vooral de vraag hoe het zit met de normen en de meldplicht van de fabrikant. Ik begrijp dat er normen zijn en dat de Stint meerdere keren is aangepast, maar is dat nou gebeurd buiten de gestelde normen of is dat gebeurd binnen de normen, is dat een soort grijs gebied en zouden we daar niets aan moeten doen?

Tot slot, voorzitter. Een stevig besluit van de minister, dat kunnen we volgen, maar dan verwachten we ook een stevig optreden van de minister ten goede van de kinderopvang,

ten goede van de kinderen, ten goede van de ouders en ten goede van al die mensen die in deze branche aanwezig zijn en die juist bezig zijn met veilig vervoer voor kinderen. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Schonis van D66

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. In een korte tijd, sinds het noodlottige ongeluk op 20 september jongstleden in Oss, is heel Nederland helaas inmiddels bekend met wat een Stint is. Er is veel gebeurd en het is goed dat we vandaag daarover spreken. Voor D66 staat verkeersveiligheid, zoals voor iedereen denk ik wel voorop. Maar we moeten wel bedenken dat de lichte elektronische voertuigen, oftewel de LEV's, een belangrijk vervoersmiddel zijn in onze klimaatstrategie en dat we daarnaar zorgvuldig moeten gaan kijken voor de toekomst.

Ik wil vandaag twee dingen toelichten. Het toelaten van dit soort voertuigen op de Nederlandse weg en hoe we verder gaan na de gerechtelijke uitspraak van vandaag. We hebben een hoop informatie ontvangen. Uit al die documenten blijkt toch wel dat de toelating van dit soort voertuigen op de weg bepaald geen sinecure is en dat daarmee wisselend is omgegaan. Uit de stukken komt toch wel het beeld naar voren dat inspecteurs hebben geworsteld met de wijze waarop ze dit soort voertuigen moesten toetsen. Bij ieder innovatief nieuw voertuig zal wel gedacht zijn: wat moeten we daar nu weer mee? Een referentiekader is er eigenlijk niet en ook goed vergelijkingsmateriaal ontbreekt af en toe. De meeste voertuigen moeten volgens de wet immers worden vergeleken met een bromfiets, maar ja, je hoeft niet gestudeerd te hebben om te zien dat een trikke of een segway niet erg lijkt op een bromfiets. De uitkomst van die toetsen blijkt ook steeds ongewis. Toegelaten worden op de Nederlandse weg lijkt wel een soort tombola.

Ik heb daarom de volgende vragen aan de minister. Is de minister het met D66 eens dat het huidige toelatingsbeleid en de uitvoering daarvan sterk verbeterd moeten worden? Hoe gaat de minister de toelating van de LEV's op de weg harmoniseren? De brancheorganisatie heeft bijvoorbeeld gewerkt aan een Europese technische norm. Is die norm op korte termijn over te nemen door Nederland? Zouden we de toelating van LEV's sowieso niet op Europees niveau moeten willen regelen? Bij de speedpedelecs en de brommers doen we dat immers ook. We zijn niet het enige land waar LEV's op de weg rondrijden. En ook over naleving en toezicht — mijn voorgangers spraken er ook net over — bestaat veel onduidelijkheid. Kan de minister aangeven hoe de meldingsplicht nou eigenlijk werkt op het moment dat ik als producent mijn model moet wijzigen? Vinden bijvoorbeeld steekproeven plaats? Wordt dat gecontroleerd?

Dan het besluit om de Stint te schorsen. Vanuit verkeersveiligheid een logisch besluit; de rechtbank heeft vandaag dan ook geoordeeld dat dat rechtmatig was. Maar ja, er staan sinds begin oktober wel 3.500 Stints aan de kant van de weg en voor 200.000 kinderen moest een andere vorm van vervoer worden gezocht om naar het kinderdagverblijf te komen. Ook de 80 Stints van PostNL brengen geen pakketjes meer rond. En er lopen inmiddels vijf technische onderzoeken parallel aan elkaar naar aanleiding van dit ongeval. Deze onderzoeken moeten natuurlijk duidelijkheid geven over de toekomst van dit voertuig en de andere typen LEV's. Maar deze schorsing heeft wel grote maatschappelijke gevolgen. De Stint is immers een duurzame vorm van en

een goed alternatief voor transport. Ik wil de minister dan ook vragen, in navolging van de rechter die dat vandaag ook al heeft gedaan, om haast te maken met die onderzoeken. We hebben snel duidelijkheid nodig. Ziet de minister mogelijkheden om eigenlijk nog liefst voor het eind van het jaar en als het kan zo snel mogelijk met onderzoeksresultaten te komen? Dank u wel.

De voorzitter:

Daar heeft u een vraag over van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik dacht: ik wacht nog even, misschien komt het nog. Het lijkt een beetje of D66 de afgelopen weken in een andere wereld heeft geleefd. Er is allerlei info voorbijgekomen waarvan de PVV zegt: we zien door de bomen het bos niet meer. Hoe kijkt mijn collega van D66 aan tegen de schokkende informatie en berichtgeving dat de staatssecretaris van nota bene zijn eigen partij de minister gewaarschuwd heeft voor problemen en dat de Kamer daar helemaal niet van in kennis is gesteld? Wat vindt u daar nu van?

De heer Schonis (D66):

Ik denk dat het aan de minister is om ons te vertellen hoe ze daarmee om is gegaan. Maar dat de staatssecretaris samen met de minister af en toe dingen bespreekt, daar vind ik niet zoveel van, dat lijkt me eigenlijk vrij logisch, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga het nog een keer proberen. Ik zal mijn vraag kort en puntig herhalen: wat vindt u ervan dat de staatssecretaris informatie heeft doorspeeld over een aanvullende verklaring op het proces-verbaal aan de minister, en dat de minister dit niet aan ons als Kamer heeft gemeld?

De heer Schonis (D66):

Ik kan er een heel flauwe opmerking over maken dat, als u twee keer dezelfde vraag aan een D66'er stelt, u ook twee keer hetzelfde antwoord zult krijgen. Dat hebben we recent van onze fractievoorzitter geleerd. Maar ik kan het antwoord toch niet anders maken: ik vind daar niks van, de minister is zo aan zet om te antwoorden hoe dat gegaan is en wat zij daar vervolgens mee gedaan heeft. That's it.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch op hetzelfde punt. Het Openbaar Ministerie en de staatssecretaris van het ministerie geven aan dat zij tijdens dat weekeinde de minister hebben laten weten dat informatie in dat cruciale rapport onjuist was. Heeft mijn collega van D66 het gevoel dat wij als Kamer juist geïnformeerd zijn?

De heer Schonis (D66):

Ik heb op dit moment nog niet het gevoel dat wij onjuist geïnformeerd zijn. Maar nogmaals, de minister zal zo antwoorden, en dan kunnen we verder kijken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De staatssecretaris zegt dat de informatie in het rapport onjuist is. De minister blijft erbij dat die informatie juist is. Wie gelooft u?

De heer Schonis (D66):

Zoals het nu in de berichtgeving staat, heeft de staatssecretaris tegen de minister

gezegd: er speelt iets. Dat hebben ze vervolgens besproken. Ik kan me niet herinneren dat de staatssecretaris heeft gezegd dat de informatie wel of niet juist zou zijn. Maar nogmaals, ik neem aan dat de minister ons zo meteen gaat vertellen hoe dat gegaan is en dan kunnen we daarna verder kijken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind dat de heer Schonis zich er toch te gemakkelijk van afmaakt. Wij zitten hier namelijk om wél iets te vinden van dingen die er gebeuren, zowel buiten als binnen deze Kamer. Dus ik wil toch een wat duidelijker en specifiekere antwoord over het moment dat de staatssecretaris de minister nog voor het verbod op de hoogte heeft gesteld dat er iets niet klopte, dat het rapport niet klopte en dat er wellicht een aanvullende verklaring is. Dat wordt niet meegenomen in de communicatie naar ons en in de afweging van het verbod. Daar moet D66 toch iets van vinden?

De heer **Schonis** (D66):

Ik was mij niet bewust dat ik daar wat van zou moeten vinden. Nogmaals, de minister zal zo zeggen hoe dat gegaan is en in hoeverre dat allemaal heeft meegespeeld. Maar u zegt nu heel stellig — die vraag is al gesteld — dat allerlei zaken niet juist zouden zijn. Ik heb nog niet gehoord of dingen wel of niet juist zijn, dus ik kan me daar nu nog geen oordeel over vormen. Daarom zitten we hier vanavond.

De **voorzitter**:

En daarmee komen we bij de volgende spreker in eerste termijn: de heer Von Martels van het CDA.

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

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik stilstaan bij het tragische ongeval in Oss. De schrik was groot en het verdriet immens. We kunnen hier in de Kamer geen inhoudelijk debat voeren zonder eerst bij de nabestaanden stil te staan. Die moeten met dit onvoorstelbare verlies verdergaan.

Maar na zo'n ongeluk komt natuurlijk wel de vraag naar voren hoe dit kon gebeuren, waar het fout is gegaan en waar de verantwoordelijkheden liggen. Eigenlijk heb ik in grote lijnen maar vier vragen. Op basis waarvan haalde de minister de Stint van de weg? Hoe was het gesteld met het toezicht ten aanzien van de veiligheid met betrekking tot de Stint? Hoe is de informatievoorziening geweest van de minister tijdens de afgelopen weken? En de toekomst? Eigenlijk gaat het over de facts, de figures en de future. Maar dat wil niet zeggen dat daar niet meer opmerkingen over te maken zijn. Integendeel, heel veel collega's van mij komen nu met opmerkingen, nu het ongeluk gebeurd is. Vorig jaar ben ikzelf al met dit onderwerp op de proppen gekomen in het AO Verkeersveiligheid van 4 december 2017. Toen heb ik de vraag gesteld aan de minister hoe wij omgaan met deze bijzondere voertuigen. Want deze situatie is in de loop der jaren behoorlijk veranderd. De minister heeft toen geconcludeerd dat ze daarnaar zou gaan kijken en dat ze er in het najaar van 2018 op terug zou komen. Als ik naar buiten kijk, zie ik dat we volgens mij in het najaar zijn beland. Dus ik ben zeer benieuwd wanneer die antwoorden van de minister komen. Ze heeft er nu tien maanden over kunnen nadenken, ik ben reuzebenieuwd naar die antwoorden.

Als het gaat om zorgvuldigheid en tempo: hier wreekt zich het feit dat we zorgvuldigheid willen én tempo. Natuurlijk geeft de schorsing van de Stint veel praktische problemen bij kinderdagverblijven, scholen en ouders. Maar we zouden toch niet in een situatie willen

komen dat we na Oss nog een ongeluk met een Stint krijgen. Dan zouden we hier een heel ander debat hebben. De vraag is vooral of de minister voldoende aanleiding had om te mogen denken dat er nog een ongeluk zou kunnen gebeuren en dat ze daarom terecht geschorst heeft. De vraag is dus: wat waren de motieven van de minister om te schorsen en heeft het risico van een tweede ongeluk daarbij een rol gespeeld? Wat was de cruciale conclusie uit het feitenrelaas van de ILT, waardoor de minister de conclusie trok dat er potentiële veiligheidsrisico's bestaan waardoor twijfel was ontstaan over de veiligheid van de Stint?

Voorzitter. Als ik de ondernemer in een interview op televisie hoor zeggen dat er inderdaad meerdere ongelukken zijn gebeurd, dan vraag ik me af hoe dat mogelijk is. Remkabeltjes die kapot zijn, of berijders die ernstig letsel aan de voeten krijgen bij het afstappen, de ondernemer vertelde het hele relaas op televisie. Wat zijn de spelregels? Mag een ondernemer dat zelf zo bepalen? Klopt het dat fabrikanten sinds 2015 zelf moeten verklaren dat het op de markt te brengen bijzondere voertuig identiek is aan het geteste exemplaar? Zo ja, is dat gebeurd en wat zegt dat over de aansprakelijkheid? Dat is ook een belangrijk punt. Er verschijnen op televisie ook berichten van onafhankelijke deskundigen die aangeven waar de Stint veiliger zou kunnen worden. Experts van de Universiteit Twente en de TU Eindhoven hebben de Stint goed onderzocht en concluderen dat het voertuig op korte termijn kan worden verbeterd. Dat feit alleen al geeft toch aan dat de oude Stint onveilig was? Sinds de rechtszaak en de publiciteit erover gisteren leeft nu ook de vraag of technische wijzigingen mogen worden doorgevoerd ten opzichte van de Stint, zoals die destijds is toegelaten. Mag dat? Mag een fabrikant na goedkeuring nog wijzigingen aanbrengen? Graag een helder antwoord daarop.

Meldplicht of niet. Gisteren is gebleken dat er geen sprake zou zijn van een meldplicht door de fabrikant als hij wijzigingen doorvoert aan het eerder geteste voertuig. Hoe zit het: is er nou wel of niet een meldplicht? Waar liggen de grenzen waarbinnen de wijzigingen wel mogen worden aangebracht?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Von Martels, want u bent aan het eind van uw eerste termijn.

De heer Von Martels (CDA):

Daar was ik al bang voor.

De voorzitter:

Maar twee mensen willen vragen aan u stellen, te beginnen met collega Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

De heer Von Martels stelt vooral veel vragen over het besluit en de totstandkoming daarvan. Maar we hebben ook te maken met een groot maatschappelijk probleem. Na een besluit vanwege veiligheid is de Stint nu van de weg. We hebben nu problemen bij de kinderopvang. Meerdere mensen zeggen nu: we zouden met aanpassingen en alternatieven moeten komen om ieder geval de huidige onveilige situatie te voorkomen en wellicht met verbeterde toestellen te komen. Ik heb het CDA daar nog niet over gehoord. Bent u dat met mij eens of niet?

De heer Von Martels (CDA):

Daar moeten we heel snel mee aan de gang. Er is best een toekomst voor de bijzondere voertuigen, we moeten innovaties niet tegenhouden. Maar er moeten wel aanpassingen en verbeteringen komen. Ik hoorde net iemand zeggen dat een 16-jarige de Stint nog steeds mag berijden. Dat stelde de heer Laçin. Ik ben het helemaal met hem eens dat we daarnaar moeten kijken. Maar dat er een toekomst is weggelegd voor deze voertuigen, daar ben ik wel van overtuigd. Maar wel onder strenge eisen en voorwaarden.

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

Nog even specifiek. Vindt het CDA het ook een verantwoordelijkheid van het kabinet? Het kabinet neemt namelijk een stevig besluit, wat impact heeft voor kinderopvangcentra, ouders en kinderen. Daar moet je dus gaan helpen. Je moet met gemeenten gaan kijken hoe we bijspringen. Gaan we tijdelijk vervangend vervoer regelen? Ziet het CDA dat het kabinet daar ook een verantwoordelijk heeft en zou moeten nemen?

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

Ja, maar wel alles in de juiste volgorde en bekeken vanuit het perspectief dat veiligheid vooropstaat. Maar dat die verantwoordelijkheid er op een bepaalde wijze op rust, zonder meer.

De heer **Laçin** (SP):

Complimenten voor het voortschrijdend inzicht van de heer Von Martels, die hier vorig jaar al over is begonnen. Complimenten. Maar nu toch de vraag. Ik heb de heer Von Martels niet gehoord over de informatievoorziening en de positie van de Kamer en dergelijke in alle debatten en alle informatievoorziening. We hebben hier een situatie waarin het Openbaar Ministerie aangeeft dat de Kamer onjuist is geïnformeerd. We hebben het kinderdagverblijf dat tot tweemaal aan toe zegt dat ze een aanvullende verklaring hebben gegeven en dat daar niks mee is gebeurd. We hebben gisterenavond pas die brief gekregen waarin staat dat er toch een aanvullende verklaring zou liggen. En drie: we hebben een staatssecretaris die er voor het verbod op 30 september met deze minister over heeft gesproken dat er het een en ander fout zou zijn. Vindt het CDA met de SP ook dat de Kamer te allen tijde volledig en juist geïnformeerd moet worden?

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

Ieder Kamerlid zou ervan overtuigd moeten zijn dat de Kamer goed geïnformeerd moet worden. Zonder meer, ja.

De heer **Laçin** (SP):

Hoe duidt de heer Von Martels dan de uitspraken van het Openbaar Ministerie, van het kinderdagverblijf en van de staatssecretaris dat we onjuist zijn geïnformeerd? Wat doet het CDA daarmee?

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

De antwoorden op die vragen ga ik op hun merites beoordelen. Zo gaat het altijd en zo is het ook natuurlijk. Ik heb ook al in het korte debat met de heer Van Aalst gezegd: laat nou eerst de feiten boven tafel komen en dan pas ga ik oordelen over wat er precies gebeurd is. We moeten ook kijken van wie de informatie komt die tot ons gekomen. We hebben ook heel veel kunnen lezen in de pers, waarvan ik nog niet heb kunnen achterhalen of alles wat ik heb gelezen juist is. Dat wil ik in ieder geval horen vanavond. Daarnaast moet het ministerie de Kamer natuurlijk volledig informeren. Ik wil er zeker

antwoord op hebben of dat gebeurd is. Dat heb ik ook gesteld bij een van mijn vragen.

De heer **Laçin** (SP):

Het is inmiddels een feit dat het Openbaar Ministerie dit zegt. Het is een feit dat het kinderdagverblijf aangeeft dat ze voor het verbod hebben aangegeven een aanvullende verklaring te hebben gegeven. Dat zijn feiten. Dat zijn geen suggesties. Daarom zou ik ook aan de heer Von Martels willen vragen welke duiding hij hieraan geeft. Ik hoor hem zeggen: we moeten volledig en juist geïnformeerd worden. Maar dan zou ik toch wel iets duidelijkere uitspraken van het CDA willen als het gaat om deze informatie, die blijkbaar gewoon niet klopt.

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

Die duiding krijgt u van mij nog zeker niet, want dat moment is nog niet gekomen. Daar zult u dus nog even op moeten wachten. Ik denk dat dat de juiste volgorde is. Daar heb ik al eerder op gewezen.

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

We hebben nu met elkaar vastgesteld wat de feiten zijn, waar de heer Von Martels het over heeft. De aanvullende verklaring van het kinderdagverblijf bij het proces-verbaal is niet aan de Kamer gemeld. Zegt de heer Von Martels nu dat de Kamer wel juist is geïnformeerd en dat hij er dus wel van op de hoogte was? Of is hij het gewoon met ons eens dat we niet geïnformeerd zijn over de aanvullende verklaring naast het proces-verbaal? Die had de Kamer wel moeten ontvangen.

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

Daarom ben ik nou zo benieuwd naar het antwoord van de minister. Daar zit ik op te wachten, want u beoordeelt alles als een voldongen feit terwijl ik nog steeds in de houding verkeer: wat is er nou precies gebeurd en hoe moeten we daarop anticiperen als Kamer? Dat komt dus later.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou heel graag uit het onderzoeksverslag van de inspecteur van de ILT citeren. Op pagina 6 schrijft hij op zondag 30 september dat de persoon die de verklaring heeft afgelegd "mij heeft gebeld en gezegd de verklaring die aan de politie is gegeven, weer in te willen trekken. Heb de persoon naar de politie verwezen omdat dit hun proces-verbaal is." Ervaart u dit als een feit?

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

Ik kan niet ontkennen dat dit een feit is, zonder meer. Maar hoe gaan we daarmee om? Dat is natuurlijk een veel interessante vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We zijn al een stapje verder. Het is dus een feit dat de inspectie aangeeft dat de persoon die een melding heeft gedaan, die melding wou intrekken omdat die dat "op hol slaan" niet correct vond. Dit feit is ook door de staatssecretaris met de minister besproken, en er is het Openbaar Ministerie. Dit speelt allemaal op zondag 30 september. Vervolgens is wel op die dag besloten de Stint per direct van de weg te halen. De minister schrijft ons gisterenavond dat zij tot gisteren niet op de hoogte was van het feit dat die verklaring is veranderd. Zijn we dan juist geïnformeerd?

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

Wij zijn geïnformeerd over dit voldongen feit. Dan is mij nog steeds niet volstrekt helder hoe het proces is verlopen en in welke volgorde. Daar ben ik nou ook zo benieuwd naar en daar wil ik gewoon antwoord op hebben voordat ik echt met volledige conclusies van mijn kant kom. Want daar bent u volgens mij naar op zoek: welke conclusies kan ik nu al trekken? Ik wil het antwoord van de minister horen.

De voorzitter:

U bent officieel door uw interrupties heen, maar ik geef u deze gelegenheid.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij zitten we hier allemaal om de feiten met elkaar vast te stellen en de minister te vragen hoe het zover heeft kunnen komen. Daarna volgen de conclusies. Dat ben ik met de heer Von Martels eens. Maar als wij dit nu lezen, dan is het toch een feit dat wij als Kamer niet juist geïnformeerd zijn?

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

Uiteindelijk is dit feit wel naar ons gekomen, wel rijkelijk laat; dat ben ik met u eens. Maar uiteindelijk liggen de feiten wel boven tafel. Ik wil heel erg sterk horen van de minister hoe dit zo heeft kunnen gebeuren.

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

Ik zie toch ineens een opening bij het CDA ontstaan, want ik hoor u zeggen "rijkelijk laat". Dus u bent het met ons eens dat het beter was geweest dat de minister ons veel eerder had geïnformeerd hierover?

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

Ook het moment van informatie is wel degelijk van belang. Ja, dat ben ik met u eens.

De voorzitter:

De heer Dijkstra, VVD, voor zijn eerste termijn, vier minuten.

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

Dank u wel, voorzitter. Op donderdagochtend 20 september, echt een normale dag waarop iedereen naar zijn werk, naar school en in dit geval naar de bso ging, werd Nederland opgeschrikt door een vreselijk ongeval, met twee zwaargewonde en vier dode kinderen bij een aanrijding tussen een trein en een Stint, een elektrische bakfiets, op een bewaakte overgang in Oss. Wat er precies is gebeurd, is nog onderwerp van onderzoek maar het is een drama dat zijn weerga niet kent, vooral ook niet omdat iedereen die jonge kinderen heeft zich kan inbeelden hoe dat voelt en zich die ellende kan voorstellen, de plotselinge en abrupte wreedheid waarmee vier jonge levens verloren gingen en die van twee anderen en hun families compleet verwoest werden. Ik wens de nabestaanden alle sterkte.

Voorzitter. Sindsdien is er veel gebeurd. Het belangrijkste is het besluit van de minister om de Stint te schorsen. Kan de minister aangeven hoe zij tot de overtuiging is gekomen dat het schorsen van de toelating van de Stint de enige juiste keuze was? Had zij andere keuzes kunnen maken en waren daar opties in denkbaar? Waarom is de Stint niet eerder in de week na het ongeval direct door de fabrikant teruggeroepen? En op welke basis heeft de minister vervolgens haar besluit wel genomen? Hoe kijkt de minister terug op de wijze waarop ze de Kamer heeft meegenomen in haar besluitvorming? Dit verschrikkelijke ongeluk werpt ook de vraag op hoe nieuwe

voertuigen überhaupt toegelaten worden op de openbare weg en hoe vervolgens toezicht wordt gehouden. Kan de minister ons vertellen hoe die toelating wordt gewogen? Hoe is dat in dit geval gegaan? Wat is de rol van de RDW en de ILT, de inspectie? Ik begrijp uit de beantwoording van de Kamervragen dat de ILT niet verantwoordelijk is voor het toezicht, maar hoe is het dan wel georganiseerd? Of is het niet georganiseerd? De Stint staat bovendien niet op zichzelf. Er komen steeds meer nieuwe voertuigen bij op onze wegen en fietspaden. Is de minister van mening dat toegang en toezicht nu wel goed geregeld zijn of is daar nog wat nodig?

Voorzitter. Er is ook veel onzekerheid bij kinderdagverblijven en andere gebruikers van de Stint, met vele varianten, heb ik inmiddels begrepen. Kan de minister aangeven welke onderzoeken er op dit moment lopen en wanneer die onderzoeken klaar zijn, en er dus ook beslissingen genomen kunnen gaan worden? Hoe zorgen we ervoor dat de 3.500 Stints, waarvan 3.000 in Nederland, en hun eigenaren duidelijkheid krijgen over het gebruik van het voertuig? Gaat de minister daar ook stappen in zetten om die partijen tegemoet te komen met informatie of anderszins? De schade voor sommige gedupeerde kinderdagverblijven met de Stint loopt op. Ze zoeken nu naar alternatieven. Ze willen eigenlijk wel door, maar wel met een veilig voertuig. Ik begrijp ze ook wel. Maar pas als we de oorzaak kennen, kunnen we gaan werken aan een fix, een fix voor al die Stints. Een fix, zeg maar een reparatie, die dan eerst wel uitgebreid getest moet gaan worden, want uiteindelijk willen we alleen maar veilige en geteste Stints de weg weer op. Dat kan enige tijd duren, maar hoe kunnen we, mits veilig, dit ook bespoedigen?

Naar de toekomst toe moeten we ons ook afvragen of we de hele categorie van bijzondere bromfietsen en het scharen van elektrische voertuigen hieronder, nog wel verstandig is. Is het niet veel beter om hier aangepast beleid te gaan maken dan om nieuwe ontwikkelingen eigenlijk te frommelen in een vrij antieke wetgeving, namelijk die van de bromfiets? Sommige Stints — ik zei het al — zijn 218 kilo exclusief laadvermogen en passagiers. Is het wel logisch om dit als een bijzondere bromfiets aan te duiden? En hoe voorkomen we tegelijkertijd dat we innovatie kapotslaan? Want ook in de toekomst zullen dit soort voertuigen en andere duurzame vervoersoplossingen toch meerwaarde kunnen bieden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik heb mevrouw Kröger net één extra vraag gegund, dus dat geldt ook voor de heer Van Aalst van de PVV. Die zag ik als eerste. U wilt nog niet uw vraag stellen?

De heer Van Aalst (PVV):

Nee.

De voorzitter:

Oké, prima. Dan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Ik hoorde de heer Dijkstra richting de minister vragen hoe zij terugkijkt op de hele periode van informatievoorziening richting de Kamer. Maar volgens mij is de heer Dijkstra woordvoerder van de VVD op IenW-vlak. Ik ben wel heel erg benieuwd hoe de VVD terugkijkt op de hele manier van informeren van de Kamer de afgelopen maand. Ik zou daar een wat uitgebreid antwoord op willen, omdat hij daar zelf in zijn eigen bijdrage

niet op terugkwam.

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

We hebben 20 september het ernstige ongeval gehad. We hebben toen zelf als Kamer gezegd: we gaan hier niet meteen een debat over voeren maar laten we dat eerst even afwachten, uit piëteit naar de slachtoffers. Ik geloof dat de minister ons een dag of tien later informeerde aan de hand van een eerste feitenrelaas, waarin een behoorlijk aantal signalen staan — of ze allemaal deugen of niet, daar wil ik vanaf zijn — die allemaal wijzen op een technische onvolkomenheid in de Stint. Daar is toen een schorsingsbesluit door de minister op genomen. Dat had ze ook niet kunnen doen. Ik vraag haar waarom ze dat heeft gedaan en hoe ze dat kan onderbouwen. Dat is dus een vraag die ik zelf ook heb. Aan de andere kant, als ze het niet had gedaan en er was een ander ongeval gebeurd, wat voor discussie hadden we dan hier gehad? Daarna hebben wij een hele schriftelijke vragenronde gehad. Heel nuttig, denk ik. 66 vragen, die 18 oktober zijn beantwoord; ook heel snel. En er is nog aanvullende informatie gekomen, gisteravond nog, die op dat moment ook bekend was en werd. Zo krijgen we steeds meer informatie. Ik wacht die onderzoeken dus ook af, maar ik vind dat de informatievoorziening die we hebben gekregen adequaat is op het moment dat er besluiten moeten worden genomen, maar het is nog niet volledig.

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

Even over de schriftelijke vragen en de antwoorden daarop.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra.

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

Sorry, ik moet de vraag nog stellen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ja, u heeft gelegenheid om een vraag te stellen. De heer Laçin is daar helaas al doorheen, ook door zijn extra vraag. Ik heb net extra ruimte geboden en dat lijkt mij fair. Dat is aan het begin ook gevraagd. Daarom gaan we nu door met de heer Van Dijk.

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

Het gaat over de schriftelijke vragen. Ik hoor de VVD ook zeggen: we hebben nu eigenlijk wel een maatschappelijk probleem na het besluit om de Stint te schorsen. Maar dat duurt wel heel lang, hè, voordat we uiteindelijk de onderzoeken hebben. De problemen stapelen zich op voor de kinderopvangcentra, voor de fabrikant van de Stint en voor de ouders. Er ontstaan onveilige situaties. Wil de VVD ook meer snelheid van de minister?

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

Als dat kan. Dat is ook een vraag die ik heb gesteld. Ik begrijp dat TNO al ongeveer voor de kerst zal komen met een onderzoek naar de veiligheid; ik denk dat dat een heel essentieel onderzoek is. Maar we gaan het horen. Veiligheid staat wel voorop. We gaan niet onderzoeken afraffelen omdat we haast hebben. Ik zou mijn kinderen ook niet graag in een Stint zetten niet wetende wat precies de oorzaak van het ongeval is geweest. Ik denk dat velen dat met mij delen. Misschien anderen niet, maar ik denk aan de risico's met kwetsbare kinderen, zeker met zo'n vervoersmiddel, waar er tien in kunnen zitten, waarbij je geen rijbewijs nodig hebt, er geen apk is et cetera. Ik denk dat het terecht is

dat die op dit moment — de rechter heeft trouwens ook gezegd dat verkeersveiligheid op dit moment op één staat — tijdelijk geschorst is.

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

Veiligheid is denk ik voor alle partijen hier nummer één, dus daar is geen discussie over. Nog wel even over de snelheid. Ik had het ook over de regie vanuit het kabinet. Het kabinet neemt namelijk een stevig besluit. Vervolgens komen kinderopvangbedrijven in de problemen. Logisch, want ze rijden met de Stints en ze hebben geen vervangend vervoer. In de antwoorden zegt de minister eigenlijk: dat is uw eigen probleem, kinderopvangcentra; los het maar op. Dat heb ik ook aan de minister gevraagd. Dat is me toch echt te kort door de bocht. Daar verwacht ik toch meer regie. Misschien kunnen gemeenten daar wat bijstaan. We moeten ook kijken of daar wat financiën bij nodig zijn. Kan de VVD daarin de PvdA volgen?

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

Ik zit daar even over te denken. Ik denk dat maatwerk nodig is. In de eerste weken was de ophef heel erg groot. Ik begrijp vanuit de branche: we kunnen niet zonder. Maar er zijn ook alternatieven. Misschien zijn de alternatieven minder veilig. Dat kan ook. Als je gaat lopen in plaats van in een voertuig gaat, is het toch anders. Er worden dure taxibusjes en dergelijke ingehuurd. Het is heel vervelend, maar ik zeg wel: veiligheid voorop. Ik wil niet dat we het risico lopen dat we op dit moment nog een ongeval krijgen. Dat kunnen we ons echt niet permitteren hier. En ja, dan is dit een gevolg daarvan. Ik vind ook dat de fabrikant daar natuurlijk een rol in heeft. Die heeft inmiddels zijn eigen faillissement aangekondigd. Maar die was ook bezig met een soort operatie om allerlei gashendels te vervangen. Ik heb gezien dat er 285 veertjes al vervangen waren maar er nog 1.000 op het lijstje stonden. Er zijn gewoon heel veel vragen over het voertuig, dus dat moet je niet de weg op hebben. Dat moet je ook niet willen. Dat het tot problemen leidt, is nou eenmaal zo. Maar we moeten ook onze verantwoordelijkheid hier in de Kamer nemen. De minister heeft dat gedaan door te schorsen en de rechter heeft haar daarin gelijk gegeven.

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

Dat was eigenlijk niet mijn vraag. Er wordt gevraagd om hulp. Er zitten kinderopvangcentra in de problemen. De vraag aan de VVD is: is de VVD bereid om die hulp hier vanavond ook toe te zeggen?

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

In antwoord op de heer Van Dijk: ik denk dat in heel veel zaken de Stints nu al echt achter slot en grendel zitten en dat er alternatieven zijn gevonden. Misschien zijn die kostenverhogend, maar dat zij dan zo. En twee: ik denk dat het heel erg een kwestie van maatwerk is tussen de gemeenten en de kinderdagverblijven die ze hebben. Ik heb nog niet echt dermate concrete signalen — die zijn welkom — dat er zeer grote problemen zijn. Ik denk dat de meeste mensen daar pragmatisch in zijn en zelf oplossingen vinden. Dat vind ik belangrijker dan dat wij vanuit Den Haag een zak geld geven, want dat is toch weer een ander verhaal. En dan moet je het ook kunnen onderbouwen. Als die onderbouwing er is, wil ik daar zeker naar kijken.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst voor zijn extra vraag.

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

Ik wil de heer Dijkstra even meenemen in de brief van gisteravond en de info aan de Kamer. Gisteravond meldde de minister — rijkelijk laat om om 22.30 uur gisteravond nog allerlei stukken na te sturen — het volgende: "Vandaag is mij duidelijk geworden dat er een nieuw proces-verbaal op 3 oktober is opgesteld", een aanvullende melding et cetera van het kinderdagverblijf. Dus gister werd het pas duidelijk dat die er was voor de minister, geeft zij aan. Nu krijgen we vandaag een kort geding met een uitspraak van de rechter, die verwijst naar de aanvullende verklaring bij het proces-verbaal. Het moet dus onderdeel zijn geweest van het kort geding. Hoe is het dan mogelijk dat de minister niet op de hoogte was als er een kort geding aangespannen wordt tegen het ministerie en de rechter daar vandaag in zijn uitspraak aandacht aan besteedt? Hoe is het mogelijk dat de minister gisteravond een brief stuurde en zegt dat ze nog niet op de hoogte was en dat het haar vandaag pas allemaal duidelijk is geworden? Dan is er toch iets vreselijk misgegaan in de informatievoorziening en in de beantwoording aan de Kamer, vraag ik aan meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Die vraag moet u aan de minister stellen.

De **voorzitter**:
Dan gaan we door met mevrouw Teunissen. Zij is van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Na het tragische ongeval in Oss is de hoop dat het verloop van de gebeurtenissen met uiterste zorgvuldigheid onderzocht wordt. Dat is ook wat er verwacht mag worden. Maar wat we zeker niet willen, is dat dit drama een politieke nasleep krijgt, dat er grote onduidelijkheid ontstaat over de werkwijze van het ministerie en de ILT, en over de vraag of de Kamer wel juist en volledig is geïnformeerd. Helaas zitten we hier nu wel bij elkaar omdat die onduidelijkheid naar voren is gekomen. De Partij voor de Dieren vindt het van het allergrootste belang dat de Kamer goed wordt geïnformeerd. Ik sluit me dan ook aan bij de gestelde vragen op dit punt. Daarnaast heb ik twee expliciete vragen.

Naar voren kwam dat de schorsing van de Stint berust op onvolledige informatie. Kan de minister klip-en-klaar uitleggen waarom zij nu toch al op basis van onvolledige informatie overging tot schorsing? En wist de minister dat die informatie onvolledig was?

Ten tweede. De kinderdagverblijven, of de veiligheid van de kinderen, zijn vooralsnog schijnbaar niet geholpen met dit verbod. Kan de minister ingaan op de problemen waar de kinderdagverblijven nu tegen aanlopen? En wordt er een alternatief gegeven voor de Stints? Welke verantwoordelijkheid neemt de minister om de veiligheid van de Stints te borgen? De veiligheid van de kinderen dient immers voorop te staan.

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Mevrouw Teunissen, u ook van harte bedankt. Het woord is aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Op 20 september vond er een vreselijk ongeluk plaats in Oss. Het lijkt mij ook extra heftig voor de nabestaanden dat het ongeval nu nog

steeds dagelijks onderwerp van gesprek is. Het is een onderwerp in het nieuws en nu ook weer in ons debat. Nog steeds is die pijn bij gezinnen, families, de burens, de klasgenoten onbeschrijfelijk. Ik wens hun ook heel veel kracht en troost toe namens de ChristenUnie.

Voorzitter. De Stint werd door heel veel organisaties, waaronder veel kinderdagverblijven maar ook door de post, gebruikt, tot volle tevredenheid. Dat zijn echt de berichten die naar ons toekomen. Het is een duurzaam en handig vervoermiddel. Maar tegelijkertijd is het logisch dat er vragen zijn gerezen over de veiligheid na het ongeval in Oss. De ChristenUnie heeft begrip voor de keuze van de minister om het zekere voor het onzekere te nemen, aangezien dagelijks 200.000 kinderen in een Stint werden vervoerd in druk verkeer. Het is belangrijk dat je zo'n besluit weloverwogen neemt en goed onderbouwt. Vandaag heeft de rechter aangegeven dat de minister tot dit besluit mocht komen, om de Stint tijdelijk van de weg te halen zolang het onderzoek loopt.

Allereerst vraag ik de minister om de keuze voor een schorsing van de Stint op de openbare weg nogmaals toe te lichten. Heeft zij alternatieven overwogen? En waarom kon zij op basis van de toenmalige technische gegevens die bekend waren, niet anders dan voor deze maatregel kiezen? Wat is precies de aanleiding geweest in het eerste verkennende onderzoek van de ILT maar ook van het NFI om tot dit besluit over te gaan? Had het feitenrelaas van de ILT vollediger moeten zijn, zo vraag ik de minister. En hoe verklaart de minister de verwarring over de aanvullende verklaring na het incident in Amsterdam en dat die verklaring niet ook gelijk naar de Kamer is gestuurd? Wie waren er op 1 oktober al op de hoogte van deze verklaring?

Voorzitter. De minister meldde ons gisteren in haar brief dat de twijfels over de veiligheid van de Stint overeind blijven. Er blijken nu negen varianten van de Stint te zijn en de fabrikant is ook gevraagd om informatie aan de ILT te verstrekken over de verschillende modellen en de modificaties. Heeft de minister daar inmiddels meer informatie over? En hoe zit het precies met het melden van technische veranderingen? Collega's hebben daar ook zojuist vragen over gesteld; ik sluit daarbij aan.

Er lopen nog een hele serie onderzoeken. Het lijkt er dus voorlopig op dat er nog geen perspectief is voor een veilig gebruik van de Stint op de openbare weg. Klopt dat, zo vraag ik de minister. En wanneer kan daarover duidelijkheid worden gegeven? Want dat is een vraag die bij veel kinderdagverblijven leeft. De ChristenUnie wil de minister toch vragen of het mogelijk is om voor het einde van het jaar duidelijkheid te geven. Zorgvuldigheid staat wel voorop bij de onderzoeken, benadruk ik hier.

Voorzitter. Hoe kijken we naar de toekomst? Voor de ChristenUnie is het heel erg belangrijk dat we opnieuw gaan kijken naar het wettelijk kader, het toezicht en het garanderen van de kwaliteit en de veiligheid van vervoersmiddelen. Rond 2011 is een vorm van gedogen ontstaan voor de bijzondere bromfiets, waaronder nu ook de Stint valt. Het roept de vraag op of daarbij voldoende garantie is voor verkeersveiligheid, want in 2011, zo lezen we, waren er ook al kritische kanttekeningen van de RDW en de SWOV over onder andere de breedte van het voertuig en degene die het mag besturen. Vindt de minister dat voor de bijzondere bromfiets op dit moment voldoende veiligheids garanties zijn? En klopt het dat de SWOV inmiddels geen beoordeling meer geeft over nieuwe toelatingen? Hoe gaat de minister zorgen dat er vanaf nu wel toezicht is op deze categorie?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Daarmee komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. Wij gaan nu schorsten tot 19.15 uur, zodat de beantwoording van de vele vragen die hier vanavond zijn gesteld ook even goed kan worden voorbereid door de minister. Dus om 19.15 uur gaan wij verder.

De vergadering wordt van 18.59 uur tot 19.18 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedenavond. Hierbij heropen ik de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben het vanavond over de Stint. We gaan nu over naar de eerste termijn van de beantwoording door de minister. In eerste termijn heb ik de collega's al aangegeven dat er vier vragen te stellen zijn op ieder gewenst moment. Net als in eerste termijn zal ik coulant zijn.

Ik geef graag het woord aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Net als iedereen wil ik toch weer even beginnen bij het tragische ongeval dat op 20 september in Oss plaatsvond met de Stint. Wat daar gebeurd is, is ronduit verschrikkelijk en heeft enorme impact gehad, niet alleen op de gemeenschap in Oss maar op Nederland als geheel. Ik begrijp dan ook heel goed dat iedereen hier aan tafel en overal in het land wil weten hoe dit heeft kunnen gebeuren en hoe we kunnen voorkomen dat het nog een keer gebeurt. Het ongevalsonderzoek is daarbij uiteraard essentieel.

Ook al werd hier en daar de veiligheid van de Stint in twijfel getrokken en besloten sommige kinderopvangcentra zelf al de Stint tijdelijk aan de kant te laten, ik wilde toen geen overhaaste conclusies trekken maar acteren op basis van de feiten. Ik ben in die dagen direct na het ongeval niet overgegaan tot schorsing, omdat ik op dat moment geen informatie had die daartoe aanleiding gaf, hoe verschrikkelijk het ongeval in Oss natuurlijk ook is. Op 1 oktober ontving ik het feitenrelaas van de ILT met de eerste voorlopige resultaten van een onderzoek van de ILT naar de Stint. Daaruit bleken twijfels over de veiligheid van de Stint. Ik geef de Kamerleden maar aan dat ik de diverse onderdelen straks allemaal gedetailleerder zal beantwoorden, maar ik wil graag eerst even het hele overzicht geven.

Ook kwam, onder meer na gesprekken met de fabrikant, naar voren dat er diverse modificaties waren op het oorspronkelijke door de RDW getoetste model. Daarnaast ontving de ILT meldingen van gebruikers die problemen hadden bij het gebruik van de Stint. Ik heb het al vaker hier in de Kamer gezegd: verkeersveiligheid staat bij mij op één. Op basis van de informatie die ik op die eerste oktober kreeg, was er voor mij geen andere conclusie mogelijk dan over te gaan tot een tijdelijke schorsing. Ik zeg dat even ter geruststelling van mevrouw Kröger omdat ik dacht dat zij de indruk had dat het een intrekking van de toelating was. Ik zie aan haar dat dat niet het geval is, maar dan is dat ook opgehelderd. Het is in ieder geval een tijdelijke schorsing.

Op dit moment lopen er een aantal onderzoeken en deze moeten meer duidelijkheid

geven over de veiligheid van de Stint in het algemeen. Daarnaast loopt uiteraard ook nog het ongevalsonderzoek naar de Stint onder leiding van het OM door de politie en het Nederlands Forensisch Instituut met betrokkenheid van de ILT.

Ik ga dan meteen maar verder door op de schorsing zelf.

De voorzitter:

Voordat we dat doen, geef ik het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor de minister zeggen dat er voorafgaand aan de schorsing een feitenrelaas lag van de ILT. Nou goed, daar kunnen we van alles van vinden. Verder waren er klachten van gebruikers. De vraag aan de minister is of dat die proces-verbalen waren. Zij noemt ook de wijzigingen aan de Stint en dat vind ik heel bijzonder, want volgens mij hebben wij in onze richtlijn vastgelegd dat slechts wijzigingen die geweld doen aan de constructie, gemeld moeten worden. Die zijn niet gedaan en hoe kunnen dan de wijzigingen aan de Stint geleid hebben tot de onderbouwing van de schorsing?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom er zo meteen meer in detail over te spreken, maar één feit dat al direct uit het feitenrelaas naar voren kwam, was dat er varianten waren van 800W en 1.200W. Dat zijn toch wel substantiële wijzigingen die wat verder gaan dan een wijziging van de kleur of iets dergelijks.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind het leuk dat de minister dit zegt, maar volgens de regels was dit het gewoon. Er was volgens deze regels geen reden om te melden bij de minister. Sterker nog, er is zelfs ruimte tot 4kW.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar denk ik anders over, maar daar kom ik straks bij dat specifieke onderdeel graag op terug.

Voorzitter, ik denk dat het goed is dat ik nu wat nader uitleg hoe ik precies tot de schorsing ben gekomen, want daar zijn een heleboel verschillende vragen over gesteld. Uiteraard staat — ik zei het net al — de verkeersveiligheid bij mij voorop. De bevindingen uit het ILT-feitrelaas waren een reden tot twijfel over die veiligheid van de Stint. Ten eerste waren er twijfels over de technische constructie van de Stint en ten tweede — ik kom dan op het punt dat de heer Van Aalst net ook al aangaf — zijn er technische wijzigingen, modificaties, doorgevoerd, zonder dat die aan het ministerie zijn voorgelegd. En die modificaties betekenen wel degelijk een wijziging ten opzichte van het voertuig zoals het destijds is toegelaten. Aanvullend kwamen er nog meldingen binnen van gebruikers over problemen met de Stint.

Uiteraard kun je nooit alle veiligheidsrisico's 100% uitsluiten. Daar ben ik me ook van bewust, maar deze feiten, de modificaties maar vooral de technische mankementen, die twee zaken bij elkaar, waren voor mij de reden om te schorsen. En ik realiseer mij heel goed — ik kijk daarbij ook naar de heer Van Dijk — dat schorsing tot veel praktische problemen heeft geleid bij kinderdagverblijven en bij ouders en dat het mensen voor grote problemen heeft gesteld. En ik realiseer me natuurlijk ook dat het tot grote problemen heeft geleid bij de fabrikant en bij de medewerkers van de fabrikant. Maar

wat doe je als minister in zo'n situatie? Je moet dan alle belangen wegen. Dan kun je bij wijze van spreken die keus niet maken in een verhouding van 30% tot 70% of in een verhouding van 45% tot 55%. Het is een zwart-witbeslissing die je dan moet nemen: je gaat over tot die tijdelijke schorsing of niet. En bij mij is de balans doorgeslagen naar de verkeersveiligheid en daarom heb ik gezegd: er zijn hier zulke grote twijfels, omdat we niet precies weten wat voor Stints er allemaal rondrijden. Het was die combinatie. Aanvullend zijn er nog meldingen geweest van mensen die er ook problemen mee hadden, maar die twee punten zijn de hoofdpunten geweest. En de rechter heeft daarover vandaag in, zeg maar, de uitslag op de voorlopige voorziening aangegeven dat dat ook gedeeld werd.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik denk dat ik en heel veel mensen dat heel goed begrijpen, want veiligheid staat altijd voorop. Bij twijfel niet doen! Ik heb ook gezegd dat het een stevig besluit is, dat wij vanuit de Partij van de Arbeid heel goed begrijpen. Maar zo'n besluit heeft — precies zoals de minister schetste — ook gevolgen voor de kinderopvang, voor ouders en kinderen en voor de fabrikant. Het is nu wel duidelijk dat er een situatie is die weken, maanden gaat duren voordat er mogelijk alternatieven zijn. Ik vraag de minister om daar sneller en meer regie op te voeren, zonder aan die veiligheid af te doen. Door dit besluit op basis van veiligheid, namelijk het schorsen van de Stint, ontstaan er onveilige situaties bij kinderopvangcentra. Ik verwacht van het kabinet — ik kan me voorstellen dat het iets breder is — dat het als kabinet zegt "dat pakken we op" in plaats van te antwoorden "nee, dat is aan de sector en dat lossen ze zelf maar op". Is de minister bereid dat op te pakken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, voorzitter, ik wil daar graag zo meteen nog iets meer over zeggen, maar ik betreur het in ieder geval dat wat ik daarover heb opgeschreven op u, meneer Van Dijk, als kil is overgekomen. Dat is geenszins de intentie geweest, want ik voel wel degelijk mee met die kinderdagverblijven en de centra voor buitenschoolse opvang die met dat probleem worstelen. Mijn eerste stap nadat ik tot schorsing over heb moeten gaan, was dan ook om meteen TNO te verzoeken te onderzoeken welke varianten van de Stint die er rondrijden, veilig zijn dan wel veilig te maken zijn. Daar kom ik straks graag nog wat verder op terug. Ik denk dat dat het belangrijkste is en dat iedereen daarover zo snel mogelijk duidelijkheid wil hebben. Welke Stints zijn er nou allemaal precies? Zijn die veilig ofwel veilig te maken? En dat onderzoek heb ik aan TNO gevraagd.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u hebt een vraag?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de minister zeggen dat zij niet precies weet welke Stints er rondrijden. Dat vind ik een hele heftige constatering. Zegt de minister daarmee eigenlijk dat er gewoon onvoldoende toezicht is op voertuigen waarmee kleine kinderen in Nederland vervoerd worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik heb straks ook nog een blokje toezicht, maar de constatering die mevrouw Kröger hier doet, dat er geen toezicht op is, kan ik niet anders dan beamen, want dat is ook zo. Maar daar kom ik straks nog op terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De constatering is dus dat er geen toezicht is op een voertuig dat toegelaten is op een regel die oorspronkelijk bedoeld was voor een segway, waar één persoon zich met een korte actieradius op voort kan bewegen. Vervolgens worden daarmee door heel Nederland kleine kinderen vervoerd! Dat gebrek aan toezicht en die constatering, waren die voor de minister de reden om de Stint van de weg te willen hebben?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, dat was niet de reden. Ik heb de reden net toegelicht. Over het probleem dat u aankaart, wil ik zo meteen graag meer zeggen, maar de twee hoofdredenen voor de schorsing waren echt de technische constructieproblemen, de veiligheidsissues daarmee, en de modificaties.

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

Ik kende de Stint, maar ik wist voor het ongeluk niet dat die zo heette. Ik heb ze weleens zien rijden, maar nu ik er wat meer in zit, merk ik dat er heel veel varianten zijn. U noemt er negen en ik haalde er zelf ook al vier van de website. Ik zie in het tussenrapport dat er allerlei wijzigingen zijn aangebracht. Zo is er bijvoorbeeld een noodknop op aangebracht die er later weer af is gegaan. Er is een rem op geplaatst, net als displays, controllers en batterijen. Zo'n beetje alles is vervangen. Kunnen we inzicht krijgen in die 3.000 of 3.500 Stints? Wat zijn het nou precies? Er zijn heel veel varianten mogelijk. Ze zijn waarschijnlijk ook niet met één patch te fixen. Als we de problemen willen oplossen, moeten we wel weten wat er rijdt. Kunnen we daar inzicht in krijgen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die informatie is opgevraagd bij de fabrikant. We zijn daar nog in afwachting van, althans niet wij maar de ILT want die heeft die opgevraagd. Ik neem aan dat TNO die informatie ook nodig heeft om te kunnen beoordelen of en hoe het veilig te maken is.

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

Ik begrijp dat de fabrikant een soort verbeterplan had of heeft. Hebben wij dat ook al gehad? Is het handig om dat nog te krijgen? Gaan we dat überhaupt nog wel krijgen, aangezien er faillissement is aangevraagd? Zo'n verbeterplan zal die fabrikant ook niet voor niets hebben, neem ik aan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kom ook daar graag straks wat nader op terug wanneer ik bij het blokje van de toelating terechtkom. Maar u stelt, meneer Dijkstra, terechte vragen.

De **voorzitter**:

Minister, hoeveel blokjes heeft u? Ik kan me voorstellen dat je als Kamerlid heel graag wilt weten welke blokjes er nog komen, want dan kun je daar je vragen op afstemmen. Ik zal daar ook coulant in zijn. Welke blokjes zijn er, minister?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zit nu in het blokje over alles rondom de schorsing. Daarbij wil ik ook meteen iets zeggen over iets wat daarmee heel erg samenhangt. De Kamerleden hebben allerlei vragen gesteld over dat aanvullende proces-verbaal. Hoe zit dat nou precies en wat voor rol heeft dat gespeeld bij die schorsing? Dat wil ik daar dan aan vastplakken. Daarna wil ik eigenlijk meteen doorgaan met de vragen die zijn gesteld over de brede informatievoorziening aan de Kamer. Daar zijn ook een behoorlijk aantal vragen over

gesteld. Dan ga ik specifiek ... Ik ga ook een beetje het rijtje af, want de heer Van Dijk heeft vooral voor de kinderopvang zelf veel aandacht gevraagd. Daar wil ik daar nog wat meer op ingaan. Dan kom ik specifiek terug op de toelating. Hoe is het destijds gegaan en hoe kijken we daar nu tegen aan? En vooral, hoe zien we de toekomst daarvan? Dan nog iets over de onderzoeken die lopen, want daar zijn ook een aantal vragen over gesteld. Ten slotte zeg ik nog iets over de modificaties, want daar zijn ook wat losse dingen over gezegd.

De voorzitter:

Heb ik goed genoteerd dat er ook een blokje toezicht is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Excuus, er is inderdaad ook nog een blokje toezicht.

De voorzitter:

Goed. Dan geef ik de minister het woord om verder te gaan met het eerste blok.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ga ik nu verder over de schorsing. Ik heb net de hoofdredenen al aangegeven. Ik ben op 1 oktober tot die schorsing overgegaan, nadat ik informatie van de ILT had ontvangen over die voorlopige resultaten van dat onderzoek. Die staan ook beschreven in het feitenrelaas dat ik naar de Kamer heb gestuurd. Dat was de aanleiding tot de twijfels over de veiligheid van de Stint. Ik gaf u net aan dat in de weging van de belangen de verkeersveiligheid de doorslag heeft gegeven. Vandaar dat de schorsing per 2 oktober is ingegaan.

De schorsing is inderdaad tijdelijk. Als uit het onderzoek van TNO blijkt dat één of misschien wel alle varianten van de Stint veilig zijn dan wel veilig te maken zijn, dan kunnen we de schorsing eventueel weer opheffen. Maar dat is het eerste moment waarop ik die afweging kan maken. We hebben TNO uiteraard ook gevraagd om dat voortvarend op te pakken. Dat hebben ze ook toegezegd en ik heb van diverse kanten begrepen dat er mensen zijn die daar misschien ook een zinvolle bijdrage aan kunnen leveren. Alles wat dat kan bespoedigen, zullen we, denk ik, allemaal alleen maar toejuichen. Ik zou daarom alle mensen die daar goede ideeën over hebben, graag naar TNO doorverwijzen.

Heeft de minister alternatieven overwogen voor de schorsing? Dat was een vraag van de ChristenUnie. Natuurlijk hebben we alternatieven overwogen. Een daarvan was de toelating helemaal intrekken. Dat vonden we een te zwaar middel. En we hebben natuurlijk ook nog met de fabrikant besproken of die ze misschien allemaal terug kon roepen, zodat de verantwoordelijkheid daar zou komen te liggen. Maar daar heeft de fabrikant niet voor gekozen. Dus toen heb ik maandag zelf dat besluit moeten nemen.

Was dat de enige oplossing? Dat was eigenlijk ook de vraag van de VVD. Nogmaals, gezien die twijfels over de veiligheid, vond ik dat er geen andere uitweg mogelijk was dan die tijdelijke schorsing. Ik had geen andere middelen om dat te bereiken.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Schonis van D66 op dit punt.

De heer Schonis (D66):

Het sluit een beetje aan bij de vragen die anderen ook al gesteld hebben. Als ik de stukken nalees, zie ik dat u wel voor onbepaalde tijd heeft geschorst. Dat is natuurlijk wel tijdelijk maar dan toch redelijk onbepaald. In feite is de schorsing permanent, tot nader order. Eigenlijk moeten we het zo lezen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kon er geen tijd bij aangeven, omdat ik natuurlijk niet weet wanneer we duidelijkheid hebben over die onderzoeken. Ik moet eerst weten of het veilig is dan wel veilig te maken is. Ik kon daarom geen termijn geven. Als je nou weet dat je binnen één of twee maanden dat onderzoek hebt, dan zou je de einddatum van het onderzoek als de einddatum van de schorsing of als het beslismoment rondom de schorsing kunnen aangeven. Maar dat weet ik niet en daarom is het voor onbepaalde tijd. Maar het is niet zo bedoeld dat "onbepaalde tijd" gelijkstaat aan intrekking van de toelating. Dat is absoluut niet het geval. Het is echt een tijdelijke schorsing.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat was nou de cruciale conclusie van de ILT waardoor er twijfel ontstond over de veiligheid van de Stint? Dat zijn dus de bevindingen zoals ze ook in het feitenrelaas worden genoemd. Die veiligheidsrisico's betroffen het mogelijk versnellen bij een enkele onderbreking of een verstoring in een stroompad, het mogelijk afbreken van een gasveer waardoor eenzelfde situatie kan ontstaan, een handrem die niet sterk genoeg zou kunnen zijn om de Stint tot stilstand te brengen en een contactsleutel aan de linkerkant, de kant van de handrem. In een panieksituatie is het onnatuurlijk om die handrem los te laten om de contactsleutel om te draaien. Ten slotte zijn er mogelijk problemen door de ophoping van warmte. Zoals ik daarnet al aangaf, wat het daarnaast vooral belangrijk dat er allerlei modificaties zijn waar we geen zicht op hebben.

Meteen aansluitend. Heel veel Kamerleden hebben vragen gesteld — de heer Van Aalst begon er meteen mee — over het proces-verbaal en de aanvulling daarop van het kinderdagverblijf uit Amsterdam. Ik constateer dat er onduidelijkheid bestaat over de berichtgeving aan de Kamer over de status van het proces-verbaal van de melding van het kinderdagverblijf.

Op 30 september is mijn ministerie langs meerdere lijnen, zowel via de ILT als de staatssecretaris als de directeur Wegen, op de hoogte gebracht dat de meldster de verklaring wilde intrekken omdat zij zich niet herkende in de bewoordingen die de ILT hanteerde. De staatssecretaris heeft dat op maandag 1 oktober tijdens een wandeling van de ene naar de andere vergadering persoonlijk bij mij onder de aandacht gebracht. Ik heb daarvan gezegd dat ik dat al wist, want ik had dat ook al via de ILT en via de directeur hier naast mij vernomen. Dat is ook verder toegelicht toen het feitenrelaas met mij werd besproken. Ik heb dat feit ook meegewogen in mijn afwegingen rondom de schorsing. En nogmaals, de geconstateerde veiligheidsrisico's van de Stint waren van doorslaggevende betekenis voor het besluit om te schorsen.

Het bericht van de meldster over haar persoonlijke problemen met de Stint, namelijk dat ze die verklaring wilde intrekken, deed daar niets aan af. Dus het bericht van de meldster is niet opgenomen in het feitenrelaas van de ILT bij de passage over dit proces-verbaal. U hebt gelijk als u zegt dat u hierover pas bent geïnformeerd in de

beantwoording van de Kamervragen op 18 oktober via de onderzoeksverslagen van de ILT. Dat had eigenlijk al op 1 oktober moeten. Daar trek ik zagezegd het boetekleed voor aan, maar dat heeft op dat moment onvoldoende aandacht gekregen omdat het niet van doorslaggevend belang is geweest in mijn afwegingen.

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

Nu wordt het vrij ingewikkeld. De minister geeft dus aan dat ze het eerder naar de Kamer had moeten sturen en dat ze dat eigenlijk op 1 oktober had moeten doen. Daaruit concludeer ik dat de opmerking van de staatssecretaris dat ze al eerder op de hoogte was van de aanvullende verklaring, dus klopt. Maar op 18 oktober vond het kort geding plaats. Als u op de hoogte was van die wijziging, waarom zien we dat dan niet terug in het kort geding? We zien de rechter er vandaag naar verwijzen, maar het is niet behandeld in het kort geding.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Hier speelt een cruciaal verschil. Ik was wel op de hoogte van het feit dat de meldster problemen had met haar eerste proces-verbaal en dat ze dat wilde intrekken, maar ik had geen kennis van een aanvullend proces-verbaal. Ik wist dus dat er een ... Ik heb daar nog meer informatie over en ik wil dat graag nader toelichten. Als u mij daar de gelegenheid toe geeft, dan ...

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

Even een korte vraag, voorzitter. Begrijp ik het nou goed van de minister dat zij nu ontkent dat het OM contact heeft opgenomen met zowel de ILT als het ministerie om te melden dat er een aanvullende verklaring is afgelegd? Begrijp ik dat goed? Even heel helder, want dat is heel erg belangrijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er is gemeld dat de meldster haar proces-verbaal wilde intrekken. Daarover is door de meldster onder andere gebeld naar de ILT. En de ILT heeft toen gezegd: "Het proces-verbaal is niet van ons. Dat proces verbaal is van de politie." Dat heb ik u ook geschreven. Daarom is er ook verwezen naar de politie. Ik kom dadelijk nog wel even op het punt waarom dat dan later toch bij u gekomen is.

Het cruciale verschil is — en dat heeft de staatssecretaris mij ook zo gemeld — dat de meldster gewoon niet tevreden was met hoe het ging en dat ze haar verklaring wilde intrekken. Naderhand bleek dus dat de meldster op 1 oktober een aanvullende verklaring heeft afgelegd. Daar is een tweede proces-verbaal van opgemaakt en op 3 oktober is dat, zeg maar, uitgetypt door de politie. Die aanvullende verklaring hadden wij dus niet toen ik op 1 oktober het schorsingsbesluit nam. Het enige wat ik toen wist, was dat de meldster haar verklaring wilde intrekken. Dat zou naderhand allemaal op een andere manier gaan, maar het speelde geen ... Ik wist het dus toen wij de overwegingen voor die schorsing allemaal aan het wegen waren, maar het was niet van doorslaggevende betekenis, want die schorsing heb ik gebaseerd op de technische mankementen en de onduidelijkheden rondom de modificaties. Die aanvullende informatie was daar niet cruciaal voor.

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

Nog een keer. U was op de hoogte. Het kort geding vond plaats op 18 oktober. Daarvoor heeft u de stukken aangeleverd. Op 3 oktober heeft u geconstateerd dat er een nieuwe aanvullende verklaring is opgesteld, op 1 oktober afgelegd en op 3 oktober vastgelegd.

Dan had dit toch ook gemeld moeten worden in het kort geding? Daar hoort de rechter dan toch ook van op de hoogte te zijn? En de Kamer dan toch ook? Het is essentieel in het hele dossier!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is ook heel ingewikkeld. Ik begrijp heel goed dat de heer Van Aalst dit er ook niet meteen uit kan halen. Ik heb u gisteravond geïnformeerd over het feit dat ik gisteren pas dat aanvullende proces-verbaal ontvangen heb. We hebben dat namelijk gisteren pas voor het eerst gezien. We hebben daar de nodige navraag op moeten doen.

Aanvankelijk, toen de meldster werd gevraagd of zij er bezwaar tegen had dat haar melding ook onderdeel zou zijn van de stukken voor de voorlopigevoorzieningszitting, heeft zij gezegd: nee, alleen als alle stukken volledig zijn. Toen bleek dus dat wat wij hadden, dat eerste proces-verbaal, waarvan ik u al heb gemeld dat ze dat eigenlijk wilde intrekken, ... Toen is er contact opgenomen met de politie om de aanvullende stukken op te vragen. Toen hebben we een stuk gekregen. Dat was een kleine bijlage en die heb ik u ook toegestuurd. Toen wij die ontvangen hadden, dachten wij dat het dossier compleet was. De meldster heeft gezegd: nee, het is nog steeds niet compleet. En daar is onvoldoende op doorgevraagd vanuit de ILT bij de politie. En die verwarring is waarschijnlijk ontstaan doordat wij pas vrij laat hoorden van de meldster dat het ging om een verklaring die op 1 oktober was afgegeven en op 3 oktober daadwerkelijk is geregistreerd. De ILT heeft in de afgelopen dagen flink navraag gedaan en uiteindelijk hebben wij dus gisteren voor het eerst de tekst gezien van dat aanvullende proces-verbaal. Maar nogmaals, het is niet van invloed geweest bij de keuze om te besluiten tot een schorsing.

De voorzitter:

Ik geef de heer Van Aalst nog de gelegenheid voor een extra vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Het gaat er niet om of het van invloed is geweest op de schorsing. Het gaat ons erom te weten op welk moment de minister hiervan op de hoogte was en op welk moment zij de Kamer hierover had moeten informeren. Wij hebben al geconstateerd dat ze het veel te laat heeft gedaan. Maar de constatering is dat er op 1 oktober een aanvullende verklaring is afgelegd. Als u toen contact heeft gehad met de politie, dan kunt u wel zeggen dat die nog niet was vastgelegd en uitgewerkt — dat zal allemaal best wel — maar 1 oktober wist de politie al dat die aanvullende verklaring er was. Dan moet de minister toch gedacht hebben: goh, we gaan toch niet het kort geding in met "dit zal het wel zijn"? U wist toch dat er nog wat kwam en dan vraagt u toch nog een keer bij de politie: is er nu misschien wel een uitgewerkte versie? Het is toch onlogisch dat u denkt: ik doe verder niks; we gaan maar wat doen? Of kwam het misschien gewoon niet heel goed uit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is absoluut niet het geval. Ik geef u net het feit aan dat ik wist dat meldster de verklaring wilde intrekken. Dat had ik op 1 oktober aan u kunnen melden. Daarover heb ik verder gezegd dat het niet van doorslaggevende betekenis is geweest, maar dat het netter was geweest als ik het u wel had gemeld. Maar daar ging niet de meeste aandacht naar uit, de meeste aandacht ging natuurlijk uit naar de punten waarop we wel hebben besloten om te schorsen. U zegt: er had meer bovenop gezeten moeten worden om toch dat aanvullende proces-verbaal boven tafel te krijgen. Daar zijn wel pogingen

toe gedaan, maar de politie heeft dat natuurlijk niet uit zichzelf bij ons gemeld. Wij hebben er wel navraag naar gedaan, maar aanvankelijk sprak meldster steeds over een bijlage. En toen hebben we vervolgens dus dat kleine stukje, dat u ook als bijlage hebt gekregen, ontvangen en gedacht: dat zal het wel zijn. Vervolgens zegt meldster weer van niet en daar hadden we dan nog weer op door moeten vragen en dat is niet gebeurd. Mooier kan ik het ook niet maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het een heel onduidelijke beantwoording van de minister. Uit de reactie van het Openbaar Ministerie Oost-Brabant blijkt gewoon dat zij aangeven dat zij op 1 oktober om 15.00 uur 's middags telefonisch gemeld hebben aan de ILT dat er een nieuw proces-verbaal is opgemaakt met de betrokken verbalisant. De ILT was dus op 1 oktober om 15.00 uur 's middags op de hoogte. Waarom is dat dan niet bij de Kamer terechtgekomen en waarom zegt de minister dan dat zij pas gisteren op de hoogte was dat er een nieuw proces-verbaal was?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Even voor de preciesheid: ik heb niet gezegd dat ik gisteren pas op de hoogte was. Ik heb gezegd dat we gisteren pas eindelijk iets hebben kunnen zien. Meldster heeft steeds gezegd dat er een aanvullende verklaring was, maar zolang je die nergens boven tafel kunt krijgen, is dat natuurlijk heel moeilijk, want ik kan u niks toesturen als ik niks heb. De politie heeft inderdaad op 1 oktober naar de ILT gebeld en gemeld dat de meldster boos was op de ILT en dat ze dus de melding wilde intrekken. Vervolgens heeft de ILT gezegd: "Nee, daar moet u voor bij de politie zijn, want het is niet ons proces-verbaal. Dat moet u bij de politie doen."

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch even heel precies, het gaat over twee verschillende telefoontjes. Het gaat om een telefoontje van de meldster aan de ILT, maar dit gaat er over dat het OM de ILT op 1 oktober om 15.00 uur 's middags laat weten dat er een aangepast proces-verbaal is opgemaakt. Op dat moment was de ILT, die onder de minister valt, officieel op de hoogte dat er een aangepast proces-verbaal was. Wanneer heeft de ILT het verzoek — het is nodig dat er een officieel verzoek wordt gedaan — gedaan om dat proces-verbaal schriftelijk te krijgen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wanneer het exacte verzoek is gedaan ... Ik weet niet of we dat hier bij de hand hebben, maar anders kom ik daar zo nog even op terug. Want helemaal als u naar tijdstippen gaat vragen, moet ik er echt voor zorgen dat ik heel zorgvuldig antwoord. Maar daar kom ik op terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel erg blij dat de minister daarop terugkomt. Ik zou heel graag een hele precieze tijdlijn krijgen over wanneer wie op het ministerie op de hoogte was van het feit dat deze medewerkster van een kinderdagverblijf haar verklaring wou intrekken, want in dat weekend zijn er diverse mensen op de hoogte gebracht, inclusief de staatssecretaris. De staatssecretaris heeft, zo blijkt uit haar eigen verklaring, contact gehad met mensen op het ministerie. Er is contact geweest met het OM en met de ILT. Ik zou die heel precieze tijdlijn heel erg graag ontvangen, want uiteindelijk gaat het er wel om dat de minister hier zegt dat dit specifieke geval niet van doorslaggevende aard is geweest. Maar het beeld dat er een op hol geslagen Stint was, is een beeld dat is

neergezet en dat is blijven bestaan. En dát beeld staat in sterk contrast met het feit dat er 3.500 Stints jaren door Nederland hebben rondgereden zonder een ongeluk. Dat beeld van een op hol geslagen Stint is wel degelijk een sterk beeld dat heeft bijgedragen aan het feit dat de minister dit besluit heeft genomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat bestrijd ik, want dat beeld is niet blijven bestaan. Met die melding is tegelijkertijd ook voor iedereen duidelijk geworden dat meldster dat besluit wilde intrekken. We hebben alleen de tekst daarvan niet kunnen zien en we wisten dus ook niet precies waarom ze dat wilde. Maar iedereen was wel meteen van het begin af aan duidelijk dat meldster dat proces-verbaal wilde intrekken. Het enige wat niet bekend was, was waarom ze dat precies wilde. Om dat boven water te krijgen hadden we dus ook nog de nodige tijd nodig.

U gaf aan over het OM dat de minister onjuiste informatie over de verklaring over de Stint van de medewerkster heeft gegeven. Daar heeft in ieder geval een rectificatie van plaatsgevonden, want het OM heeft zich daarvan gedistantieerd. De medewerkster heeft op 1 oktober 2018 tegen de verbalisant verteld dat ze bezwaar had tegen de wijze waarop haar verklaring door de ILT wordt gebruikt. Ze heeft in dit gesprek niet de eerder door haar gedane meldingen ingetrokken. Het eerste proces-verbaal is derhalve niet onjuist of onvolledig. Het tweede proces-verbaal is een aanvulling hierop, nadat nogmaals met de medewerkster van het kinderdagverblijf is gesproken.

Het was dus bekend dat mevrouw haar melding wilde intrekken. De precieze tekst hadden we nog niet, maar deze informatie was sowieso al van ondergeschikt belang. Het was dus ook bekend. U zegt dat het beeld van de op hol geslagen Stint is blijven hangen, maar dat is niet het geval want er is steeds bij gemeld dat meldster die verklaring wilde intrekken.

De voorzitter:

De heer Laçin, daarna de heer Dijkstra en daarna mevrouw Teunissen.

De heer Laçin (SP):

We verzeilen in de techniek, maar waar het om gaat is dat deze minister op 30 september en 1 oktober op de hoogte was via verschillende lijnen: via het OM, via het kinderdagverblijf zelf en dus ook via de staatssecretaris waarmee u een loopje heeft genomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is wel een hele creatieve uitdrukking!

De heer Laçin (SP):

Een loopje heeft gedaan! Daar is dat dus ter sprake gekomen. Dat waren drie verschillende lijnen en drie verschillende lijnen waarlangs u op de hoogte werd gebracht van het feit dat de medewerkster van het kinderdagverblijf haar verklaring wilde aanpassen. Ze wilde de verklaring intrekken en heeft die vervolgens aangepast. We kunnen hier een heel debat gaan voeren over een proces-verbaal, een verklaring en het moment waarop, maar waar het om gaat is dat u op de hoogte was. Los van welk belang het dient bij de schorsing, heeft u besloten om ons daarover niet te informeren. Dat is de conclusie. U kunt zeggen dat het niet van belang was voor de schorsing. Dat is prima, maar u had de Kamer kunnen inlichten en dat heeft u niet gedaan. Dat heeft u

pas later gedaan. Dat zegt u net zelf ook. Op 18 oktober werd het meegenomen. Daarom is de vraag aan u: wist u dus dat u de Kamer onvolledig heeft geïnformeerd op 1 oktober? U zegt namelijk van wel en ik wil graag die bevestiging van u hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin heeft gelijk dat ik daarover langs meerdere wegen ben geïnformeerd. Op 1 oktober kwam dat bij elkaar. Op 1 oktober hebben we de totale afweging gemaakt, wetende dat mevrouw deze verklaring wilde intrekken. Maar dat heeft in de afweging uiteindelijk geen rol gespeeld, want het besluit tot schorsing is genomen op basis van de techniek, de technische mankementen en de modificaties die er hebben plaatsgevonden.

Dan kom ik bij het punt of ik u daar niet over had moeten informeren. Ja, achteraf gezien had ik dat op dat moment ook moeten doen. Daarover heb ik al gezegd dat dat over het hoofd is gezien omdat het voor ons op dat moment van ondergeschikt belang was. Het ging niet zozeer om die losse meldingen. Het is jammer dat het zo gelopen is, maar zodra we het boven tafel hadden, heb ik het meteen met u gedeeld, want ik heb het gisteren pas ontvangen en het de Kamer gisteravond al doen toekomen.

De heer Laçin (SP):

De minister probeert het continu te koppelen aan de schorsing. Daar gaat het mij niet om. Nogmaals, daar gaat het mij niet om. De heer Van Aalst heeft het ook gezegd. U wist het op 1 oktober. U heeft bewust de keuze gemaakt om het niet te melden, omdat het voor u van niet van groot belang was. Dat kan voor mij heel anders wegen als Kamerlid. U heeft de plicht als minister om de Kamer volledig te informeren en dat heeft u nagelaten. Dat zegt u nu zelf ook en u noemt het "jammer", maar ik vind het heel erg. Ik vind het kwalijk dat de minister de Kamer onvolledig informeert, het hier toegeeft en de toevoeging doet: ik vind het jammer; het had anders gemoeten. Dat is volgens mij de conclusie die we nu samen trekken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die conclusie trekken we zeker niet samen. U formuleert echt iets anders dan ik. U zegt dat ik dat bewust niet aan de Kamer heb gemeld. Dat is zeker niet het geval. In de inspectierapporten van de inspecteurs stonden wel heel veel meer dingen die ik op dat moment niet allemaal aan de Kamer heb gemeld. Ik heb u gemeld wat relevant was voor het schorsingsbesluit. Achteraf gezien had dit daarbij gekund, maar u kunt niet van mij verwachten dat ik echt alles bij u over de schutting gooi. Dat kan natuurlijk nooit, want dan zou u voortdurend onder enorme stapels bedolven worden. De heer Laçin zegt "het mag meer". Nou, dat zal ik onthouden. Ik betreur het, maar omdat het niet van het grootste belang was, hebben we dat op dat moment niet opgenomen. En nogmaals, toen het naderhand duidelijk werd ... Op 1 oktober moest die verklaring nog gemaakt worden, hè. En op 3 oktober was die er überhaupt pas. Ten tijde van de schorsing had dat aanvullend pv ook geen rol kunnen spelen naar de inhoud. En toen het wel relevant was, toen mevrouw de verklaring wilde intrekken, is het meegenomen in de afweging.

De heer Laçin (SP):

Nogmaals. Ik hoop dat de minister echt luistert naar mijn punt dat het mij niet om de schorsing gaat. Nogmaals, het gaat om de informatiepositie van de Kamer. Deze minister is zelf Kamerlid geweest. U had hier ook geen genoeg mee genomen. Dat weet ik 100% zeker. De relevantie van informatie bepalen wij! Dat bepalen het ministerie en de minister niet, dat bepalen wij als Kamerleden. Het is uw taak, zeg ik via de

voorzitter tegen de minister, om de Kamer volledig te informeren. Dat heeft u nagelaten. U betreurt het. Ik wil van u horen dat u dit nooit meer gaat doen en dat u de Kamer volledig gaat informeren. Als wij dan stapels papier moeten lezen, laat dat dan ons probleem zijn. Dat doen we heel graag, maar die bevestiging van de minister wil ik nu. En daar zullen wij haar heel scherp op beoordelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk is het mijn inzet om dat altijd te doen. Ik heb ook meteen op de eerste vrijdag na het ongeluk alles bij ons op het ministerie boven water getrokken. U hebt ook meteen de negatieve rapporten van RDW en SWOV bij de toelating van mij ontvangen. Ik heb u alles waarvan we dachten dat het maar enigszins relevant zou kunnen zijn toegestuurd. Ik heb u ook alle rapporten over de zeventien andere voertuigen waar een afwijkend oordeel in zat, toegestuurd. Ik doe dus mijn uiterste best, maar ik moet bekennen dat het daar niet in is vermeld omdat het niet als een van de belangrijkste dragende onderdelen van de schorsing werd bevonden. Achteraf gezien had dat wel moeten.

De voorzitter:

De heer Dijkstra, en dan mevrouw Teunissen en dan mevrouw Kröger en dan de heer Van Aalst en dan ... Meneer Dijkstra, wilt u uw collega Laçin de gelegenheid geven om een laatste vervolgvraag op dit punt te stellen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, want het is een belangrijk dossier.

De voorzitter:

Lijkt mij ook. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter, en ook dank aan de heer Dijkstra. Ik wil scherp de conclusie kunnen trekken. Voor mij is dit van wezenlijk belang. Dit was ook een van de twee vragen die ik heb gesteld. We concluderen dat de minister ons niet volledig heeft geïnformeerd, omdat zij de keuze heeft gemaakt dat het niet van het grootste belang was. Ze heeft op 1 oktober niet het bericht meegestuurd dat de verklaring van het kinderdagverblijf zou veranderen en dat ze die wilde intrekken. Dat heeft ze bewust niet gedaan, omdat zij het niet belangrijk vond. Dat zegt zij zelf. Zij vond het niet belangrijk voor de schorsing, maar daar gaat het mij niet om. Ik heb de bevestiging gevraagd dat ik van de bewindspersoon hier verwacht dat zij ons volledig informeert en dat wij hier de relevantie van de informatie bepalen. Niet de minister en niet het ministerie! Dat heeft u volgens mij bevestigd en daar gaan we u ook aan houden, want dat is voor mij een wezenlijk punt in dit hele debat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het zeer met de heer Laçin eens dat de Kamer de relevantie van de informatie beoordeelt, maar ik ben het niet met hem eens als hij zegt: u hebt dat bewust gedaan. Daarmee wekt hij de indruk dat ik een papier voor me kreeg waar het op stond vermeld en dat ik toe zei: nou, zet dat er maar niet in, want dat is niet belangrijk. Zo is het niet gegaan. Je focust op wat er in moet staan en wat er allemaal relevant is voor dat schorsingsbesluit. En daar zat dit niet bij. Achteraf denk je: ook al heeft de rechter vandaag nog uitgesproken dat het niet relevant was geweest voor een heropening — daar is ook nog om verzocht — dan nog hebt u gelijk, want dat doet er niet toe. U had inderdaad alles moeten hebben en u had dus ook die melding — nogmaals, het stuk

was er op 1 oktober nog niet eens — moeten hebben. Dat is pas op 3 oktober opgemaakt, maar ik had u wel op 1 oktober kunnen melden dat mevrouw ... Maar dat is dus niet ... U kunt dat geloven of niet, meneer Laçin, maar er is geen kwade opzet geweest. Niemand heeft gedacht: dat is niet belangrijk, dat stuur ik niet naar de Kamer. Het is een omissie en dat betreurt ik. Ik zal er in het vervolg nog scherper op letten dat alles, ook al lijkt het niet belangrijk, toch meegestuurd wordt.

De heer **Laçin** (SP):

Laatste zin, voorzitter, en dan kunt u het woord geven aan de heer Dijkstra. Met "het bewust weglaten van informatie" bedoel ik niet per se kwade opzet. U zegt: "Ik heb het afgewogen. Ik vond het niet relevant genoeg. Dus heb ik het er niet in gezet." Dat is wat u letterlijk zegt en dat is de conclusie. Dat is bewust. U maakt een bewuste keuze, omdat u het niet relevant genoeg vindt. En ik zeg: ik had het wel relevant gevonden en ik wil die beoordeling zelf kunnen maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan toch nog een keer. Je maakt de afweging voor jezelf wat belangrijk is en dat zet je in die brief. Dat er dan iets niet in staat, is juist waar je op dat moment niet bij hebt stilgestaan, want anders had je het er wel in gezet. Dat is nou eenmaal wat er bij een omissie gebeurt: het is iets waar je niet aan denkt, omdat het niet superrelevant is. Daarom kom je niet op het idee om het erin te zetten. U geeft toch een andere inkleuring aan hoe het gegaan is.

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

Inhoudelijk is dat proces-verbaal eigenlijk totaal niet zo heel spannend. Het is een melding waarover ik lees dat die later is ingetrokken. Dat kan ik me ook wel voorstellen want in dat eerste proces-verbaal staat dat er wordt meegedeeld dat de spullen mogelijk in beslag worden genomen voor verder technisch onderzoek. Dan snap ik wel dat die mevrouw zegt: "Moeten we dan wel dat proces-verbaal zo laten, want dat is niet wat ik op mijn geweten wil hebben? Dan komt mijn werkgever in het gedrang." Dat zou een reden kunnen zijn.

Twee, voorzitter. Op 1 oktober heb ik al, geloof ik, van zeventien voertuigen de toelatingen en dergelijke gehad. Dat ging niet alleen om de Stint, want het was een hele lijst. Voor mij was dat al behoorlijk veel, ook omdat het ging om voertuigen die ik helemaal nog niet kende. Waar het om gaat — en ik denk dat de heer Laçin zich daar zorgen over maakt — is dat het een beeld geeft alsof er selectief geshopt wordt in de informatie die gedeeld wordt. En dat moet niet het geval zijn. Inhoudelijk zijn we het dus allemaal met elkaar eens dat het terecht is dat het ding nu tijdelijk van de weg is, maar je moet wel eerlijk en zorgvuldig zijn over de feiten. Je moet niet het gevoel geven — en dat gevoel hadden de jongens van RTL — dat er selectief in wordt geshopt of dat er stukken worden achtergehouden. Het beeld moet zijn dat we gewoon eerlijk worden geïnformeerd door de ILT en de minister, kortom, dat de minister integer heeft gehandeld. Dat is volgens mij de kernvraag die nu op tafel ligt. In mijn optiek heeft ze dat gedaan door op 1 oktober al heel veel informatie te geven en door dat op 18 oktober, toen we ervan wisten, nog een keer te doen. Het is ook relevant dat er is gemeld wat relevant is.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

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

Alleen hoort die beoordeling wel aan de Kamer te zijn. Wat mij betreft is de informatie wel op orde en is er integer gehandeld. Goed, daar kunnen anderen anders over denken, maar dat wilde ik wel eventjes meegeven.

De **voorzitter**:

Dat is niet direct een vraag. Dan gaan we door naar mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Op drie manieren was de minister dus op de hoogte gesteld van het intrekken van de verklaring van de medewerkster. Ik ben er toch wel verbaasd over dat de minister dat niet als een aanleiding heeft gezien om direct die medewerkster te benaderen en haar te vragen wat precies de reden was van het intrekken van dat besluit. Vervolgens is dat verhaal een beetje een eigen leven gaan leiden en is het beeld ontstaan dat de Stint op hol is geslagen. Dat alles lijkt mij toch aanleiding om eens actief te informeren waarom die verklaring precies is ingetrokken. Waarom is de minister daar niet actief achteraan gegaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw heeft er melding van gemaakt dat zij ontevreden was en dat ze het proces-verbaal wilde intrekken. Vervolgens is gebleken dat een proces-verbaal intrekken niet kan. Daarom heeft zij later aanvullend een tweede proces-verbaal laten opmaken. Dat is op 1 oktober gebeurd en op 3 oktober vastgelegd. Op zich was dat helemaal niet relevant op 1 oktober. Toen wisten wij ook nog helemaal niet of het ingetrokken zou worden. Het feit dat zij dat wilde, geeft aan dat mevrouw op haar verklaring wilde terugkomen. Dat is meegewogen en heeft verder geen rol gespeeld bij de schorsing. Dus achteraan gaan ... De ILT heeft mevrouw verwezen naar de politie, omdat zij daar op de aangewezen plek is — niet om het in te trekken, want dat kon dus niet, maar om dat aanvullende proces-verbaal op te laten maken, wat zij dus ook heeft gedaan op 1 oktober.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

De minister geeft eigenlijk als enige verklaring van de medewerkster voor het intrekken dat zij ontevreden zou zijn, maar de vraag is waarom zij dan ontevreden was. Als zo'n belangrijk besluit op stapel staat als het schorsen van de Stint, dan is het toch belangrijk om alle details te weten voordat tot besluitvorming wordt overgegaan. De vraag is waarom de minister dat puur ziet als een zaak voor de politie en waarom zij niet dat hele verhaal van die medewerkster actief wilde opvragen en in gesprek is gegaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, dat is naderhand wel getracht. Maar op 1 oktober heb ik het besluit genomen tot schorsing. Daarin is meegewogen het feit dat mevrouw het wilde intrekken, maar dat was niet van cruciaal belang, omdat de grond om tot schorsing over te gaan te maken heeft met de technische mankementen en met die modificaties; al die verschillende varianten van de Stint die er waren. Dat is het besluit geweest en de rechter heeft vandaag ook onderschreven dat dat goede gronden zijn geweest. Dat er daarnaast nog allerlei meldingen zijn geweest, die al dan niet weer ingetrokken zijn, is niet relevant geweest voor het schorsingsbesluit. Dat is vandaag bevestigd. Dat neemt niet weg dat je zorgvuldigheid moet betrachten rond al die meldingen. Zodra we dat aanvullende proces-verbaal ontvingen, heb ik dat ook met uw Kamer gedeeld, te weten gisteren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik citeer uit het proces-verbaal van de politie, waarin wordt geschetst dat een medewerker van de ILT gezegd zou hebben dat deze verklaring — en dan gaat het over de verklaring van de mevrouw van het kinderdagverblijf in Amsterdam — de druppel was om de Stints van de weg te halen. Dan is de suggestie toch dat het een wat groter element is in de besluitvorming dan eerder gedacht. En dan blijft mijn vraag: op het moment dat de Kamer het feitenrelaas van de ILT kreeg, waarin de situatie werd geschetst van een derde incident waarbij een probleem was, was het de minister al bekend dat die situatieschets onjuist was, aangezien de persoon die het had gemeld bij de politie, het wou terugtrekken, omdat het onjuist was geschetst in het eerdere proces-verbaal.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik verval in herhaling. De politie was het aanspreekpunt voor de meldster, niet de ILT, zeg ik nog maar even, om dat scherp te stellen. Nogmaals, het is niet de reden geweest voor de schorsing van de Stint. Wat andere mensen daar ook voor gevoel bij hadden, de meldster of iemand bij de ILT, er is maar één iemand die dat schorsingsbesluit heeft genomen, die de eindverantwoordelijkheid heeft, en dat ben ik. Ik heb aangegeven, ook bij de zitting van de voorlopigevoorzieningenrechter, en dat is vandaag ook bevestigd, dat het ging om de twijfels over de veiligheid, over de technische mankementen en over de vele modificaties.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister zegt nu dat het niet zo van belang was, maar dan blijft toch het feit staan dat zij iets naar de Kamer stuurt waarover zij van alle kanten, van de politie, via de ILT en haar eigen staatssecretaris te horen krijgt dat er een feitelijke onjuistheid in zit. Dan is het toch aan de minister om te denken: dat moet ik zo snel mogelijk corrigeren naar de Kamer toe?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Een feitelijke onjuistheid ... Er is aangegeven door de meldster dat zij haar verklaring wilde intrekken. Dat hebben wij ook meegewogen in het besluit.

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

Het staat nu zo haaks op elkaar. Aan de ene kant zegt de minister dat er drie dingen zijn gewogen voor de schorsing: het feitenrelaas van de ILT, de wijzigingen en de modificaties en de klachten in de processen-verbaal. Nu geeft zij aan dat zij dat allemaal heeft meegewogen. Daarvoor zei zij dat dit niet was gemeld aan de Kamer, omdat het niet belangrijk genoeg was om te melden, want het had toch geen invloed op de schorsing.

Er zijn drie dingen die ten grondslag liggen aan de schorsing: het feitenrelaas, de wijzigingen of modificaties en de processen-verbaal. De processen-verbaal werden zojuist van tafel geveegd, want die waren niet de reden om te schorsen. De wijzigingen of de modificaties vallen binnen de regels zoals we die in de Kamer hebben vastgesteld. Dan blijft alleen nog het feitenrelaas. Dat waren twee van de drie dingen die ten grondslag lagen aan de schorsing. Dan kan de minister toch niet zeggen dat zij het niet de moeite waard vond om dat te melden aan de Kamer? Ik vraag mij af wat er dan de komende maanden nog meer naar buiten gaat komen waarvan zij dacht dat het vast niet belangrijk genoeg was voor de Kamer. Heeft u nog meer verrassingen vanavond?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, zo zie ik dat toch echt niet. Ik heb net in debat met de heer Laçin al aangegeven dat het geen bewuste keus is geweest dat het niet belangrijk was en dat ik het niet aan de Kamer meldde. A. Het was er nog niet eens, dus ik had het u ook niet kunnen doen toekomen. Het feit dat mevrouw het wilde intrekken, hebben we wel degelijk meegewogen en is dus niet van invloed geweest op het schorsingsbesluit. Ik kan nog een keer melden dat het beter was geweest als ook dit aspect in de brief was gemeld. Ik kan er nog een keer voor door het stof gaan dat het anders had gemoeten. Dat heb ik ook meteen toen ik met deze beantwoording begon gezegd. Maar zo is het gelopen. Het is niet van doorslaggevende betekenis geweest in het hele verdere proces.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Aanvullend op de heer Van Aalst: in het feitenrelaas worden wel die aanvullende bevindingen genoemd. Het eerste deel is vrij hard. Er worden een paar technische mankementen geconstateerd op grond waarvan je kunt zeggen dat de veiligheid in het geding is, dus wordt overgegaan tot een tijdelijke schorsing. Bij die aanvullende bevindingen wordt het wat grijs gebied, want dan staat er dat de ILT via de politie een dossier heeft gekregen, ook van een bedrijf dat met Stints handelt, met incidenten. Dan wordt het voor de Kamer ingewikkeld, want wat is een incident precies? Dat in Oss was verschrikkelijk, maar hebben we nou een geschiedenis van heel veel incidenten met Stints of niet? Dat is ook wel relevante informatie voor het vervolg. Begrijpt de minister wel dat het ingewikkeld wordt als zij dat toevoegt in het feitenrelaas? Dat is uiteindelijk wel onderdeel van de afweging, zo lijkt het.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp heel goed wat de heer Van Dijk hier bedoelt. Ik denk dat het altijd relevant is om zo veel mogelijk concreet te zijn, waar je dat kunt. Er waren nog meer meldingen dan deze. Lopende het onderzoek naar de toedracht van het ongeval heb ik in de andere stukken die ik heb toegestuurd, aangegeven dat de ILT alle meldingen die binnenkomen, op hun waarde zal beoordelen. Je hebt natuurlijk te maken met de AVG. We moeten soms eerst aan mensen vragen of zij toestemming geven. Dat hebben we allemaal netjes gedaan. Zo is het uiteindelijk toch nog boven tafel gekomen, doordat we met de meldster in gesprek zijn geweest. Zij gaf aan dat zij het pas wilde doen als het volledig was. Daardoor kwamen wij op het spoor dat het kennelijk nog niet volledig was.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nu zegt de minister iets wat mij toch verbaast. Nu zegt ze: we kwamen pas op het spoor dat het niet volledig was, toen de meldster zei dat zij deze melding pas mee wilde laten wegen in het proces. We hebben net geconstateerd dat er in dat hele weekend van alle kanten gemeld werd. Daarom is dat specifieke tijdspad van cruciaal belang voor dit debat. De minister kan wel zeggen dat het voor haar afweging niet van belang was, maar het gaat erom of de Kamer juist geïnformeerd is. We zoomen nu in op een heel specifiek detail, maar het gevoel is dat de Kamer in brokken informatie heeft gekregen; eerst uit de media en toen alsnog van de minister. Het is geen volledige en transparante informatievoorziening geweest, en dat beeld proberen we nu recht te zetten. Dan is dit een heel specifiek geval dat staat voor iets groters. Die hele tijdlijn wanneer wie op het ministerie, op welk niveau, wist dat dat proces-verbaal ingetrokken zou worden, zou ik graag snel krijgen; nog in deze eerste termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nog een keer, voor de zuiverheid, het proces-verbaal is niet ingetrokken. Er is alleen een aanvulling op gekomen. Dat hebt u ook kunnen zien. Er is een tweede proces-verbaal gekomen. Ik heb u geschetst dat ik er op 1 oktober, toen ik voor het besluit van een schorsing stond, van drie kanten op geattendeerd ben dat meldster het wilde intrekken. Dat wilde zij en dat bleek naderhand niet te kunnen. Dat is iets anders dan waarover ik sprak; dat de voorlopige voorziening pas later, na de schorsing is aangevraagd, want dat kan ook niet anders. Dan moet je aan melders vragen, volgens de AVG, of zij toestemming willen geven of hun melding daaraan toegevoegd mag worden. Dan kan ik u meegeven dat niet iedereen daar toestemming voor geeft en dat er ook nog steeds meldingen binnenkomen. Daar moeten we ook zorgvuldig mee omgaan. Die krijgen allemaal ook een plek binnen het onderzoek naar de toedracht, zoals ik heb aangegeven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Blijft toch de simpele vraag staan: wanneer is precies het verzoek vanuit het ministerie naar het OM gegaan voor dit aanvullende proces-verbaal?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Naar de politie, niet naar het OM. De precieze datum daarvan zoek ik nog even voor u op. Daar kom ik zo op terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Graag nog in deze termijn.

De **voorzitter**:

Dan gaat de minister nu door met de andere blokken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De ILT is op 1 oktober op de hoogte gebracht door de politie van het feit dat meldster geen goed gevoel had — even de letterlijke tekst — naar aanleiding van de eerste melding, het eerste proces-verbaal. De politie heeft toen, dus op 1 oktober, niets gezegd over een aanvullend proces-verbaal. Dat was er toen ook nog niet, want dat is pas op 3 oktober opgesteld. Dat zijn de feiten. Dat is gerectificeerd, zeg ik in de richting van de heer Van Aalst. Wellicht kunnen we u de tekst doen toekomen.

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

Voorzitter, ...

De **voorzitter**:

Ik verzoek u om via de voorzitter te spreken, want het wordt wat onduidelijk voor de mensen thuis om dit goed te volgen.

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

Ik constateer dat er een reactie online staat van de politie Oost-Brabant, die aangeeft dat er wel degelijk op 1 oktober een aanvullende verklaring opgenomen is, met de tijden erbij. Ik hoor de minister wat anders zeggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik was bezig met de data waar mevrouw Kröger om vroeg en dat zal ik vervolgen. Op 3 oktober is er contact tussen de ILT en de politie over het oorspronkelijke proces-verbaal. Toen is het nieuwe proces-verbaal niet gemeld. Op 15 oktober legt de ILT contact met

de politie over een bijlage, want meldster heeft aangegeven dat zij een aanvulling had bij het proces-verbaal. Er is contact opgenomen door de ILT met de politie over die bijlage. ILT ontving toen de logging van de meldkamer. Ik heb u die bijlage bij het oorspronkelijke proces-verbaal gestuurd. De politie heeft ook toen geen melding gemaakt van het feit dat er nog een nieuw proces-verbaal was, dus om die reden werd aangenomen dat het compleet was en dat bleek niet het geval te zijn.

Op 27 oktober liet de meldster weten aan het departement dat er nog steeds geen sprake was van volledigheid van de verslagen van alle gesprekken die zij met de politie had gehad. Toen werd ons pas duidelijk dat er een aanvulling op dat eerste proces-verbaal moest zijn. Op 28 oktober gaf de politie in contact met de ILT aan dat er een aanvullend, dus tweede proces-verbaal zou zijn. Op 28, 29, 30 en 31 oktober heeft de ILT aan de politie gevraagd of dit aanvullend proces-verbaal aanwezig was bij de politie. Op 31 oktober heeft de politie dat bevestigd. Op 31 oktober heeft de ILT om dit aanvullend proces-verbaal verzocht bij de politie en dat ook gekregen. Op 31 oktober heeft de ILT dat gekregen en met ons gedeeld en heb ik dat ook met uw Kamer gedeeld. Dan hebt u het hele overzicht.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er zijn twee vragen bij dit overzicht, ten eerste dat het Openbaar Ministerie zelf zegt dat het op 1 oktober om 15.00 uur 's middags gemeld heeft aan de ILT dat er een nieuw proces-verbaal van bevindingen werd opgemaakt. Dus dat is gemeld en vervolgens duurt het tot 31 oktober voordat dat officieel wordt opgevraagd. Het tweede punt is dat de minister begint met tellen op 1 oktober, op het moment dat zij het wandelingetje maakte met de staatssecretaris, maar daarvoor, gedurende dat weekend, is via de ILT en via ambtenaren op het ministerie al eerder aangegeven dat deze medewerkster van het kinderdagverblijf zich uitermate ongelukkig voelde met hoe de ILT over een op hol geslagen Stint rapporteerde en zij dat wilde rectificeren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik val een beetje in herhaling, vrees ik. Ik heb net de tijdlijn helemaal geschetst en ik weet eerlijk gezegd niet zo goed wat ik daar nu nog aan toe moet voegen. Die mevrouw heeft het willen intrekken, maar dat bleek niet te kunnen. Vervolgens heeft zij een tweede proces-verbaal op laten maken. Dat heeft een nieuw nummer gekregen toen dat op 3 oktober werd uitgevoerd. Toen wij haar verzochten of de melding deel mocht uitmaken van de stukken voor de zitting voor de voorlopige voorziening, gaf zij aan: dat mag alleen als die helemaal volledig is. Toen hebben we aan de politie gevraagd of we het volledige proces-verbaal mochten hebben. Daar is het loggingstuk bij gekomen, die bijlage. Toen dachten wij: dat is volledig. Naderhand is er contact geweest en liet de meldster op 27 oktober aan het departement weten dat de set verslagen van de gesprekken die zij met de politie heeft gehad, nog steeds niet volledig was. Toen werd ons duidelijk dat er nog een extra aanvulling moet zijn. Ik val nu weer in herhaling. Op 28 oktober gaf de politie aan dat er een aanvullend proces-verbaal was. Het heeft vier dagen geduurd voordat we dat hadden en toen hebben we het ook met u gedeeld.

De **voorzitter**:

Toch heeft de heer Laçin daar nog een aanvullende vraag over.

De heer **Laçin** (SP):

De tijdlijn die de minister schetst, klopt niet. Op 18 oktober was dit al bekend bij het kort geding. Als de minister zegt dat de medewerkster van het kinderdagverblijf pas op 27

oktober zelf contact heeft opgenomen om te laten weten dat het nog steeds niet compleet was, dan vraag ik mij af wat er dan op 18 oktober bij het kort geding is betrokken, want dat zie ik niet. Volgens mij kan dit niet kloppen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil eerst nog even rectificeren wat de heer Laçin, mevrouw Kröger en de heer Van Aalst zeiden. Er werd steeds gesproken over het OM. Het OM heeft aan RTL aangegeven dat het de quote waar u steeds op terugkomt, nooit heeft gegeven en dat het ook heeft verzocht om die in te trekken. Die quote van het OM was dat de minister onjuiste info gaf over de verklaring rond de Stint.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van mevrouw Kröger. Ik wil wel even ...

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij hadden we het niet over een specifieke quote. We hebben het nu over een document dat online te vinden is. Het betreft de reactie van het Openbaar Ministerie, met daarin een tijdlijn. Daarin staat dat deze informatie op 1 oktober om 15.00 uur 's middags telefonisch is gemeld aan de ILT. Bij mijn weten is dat gegeven niet gerectificeerd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik weer terug op wat ik net ook al zei: dat ging om de informatie die toen bekend was, namelijk dat mevrouw vond dat de ILT niet netjes heeft gehandeld en dat ze niet tevreden was over hoe de ILT ermee omging. Maar dat is iets anders dan de informatie dat er daadwerkelijk een ander proces-verbaal is opgemaakt. Dat wisten wij op dat moment niet.

De voorzitter:

Goed. Er is nog een vervolgvraag van de heer Laçin. Ik ben ruimhartig als het gaat om het stellen van vragen.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dit debat vraagt daar toch echt om, maar dank. Mijn vraag ging nog over het vorige punt. De minister geeft aan dat het kinderdagverblijf op 1 oktober heeft aangegeven dat het de verklaring wilde intrekken. Vervolgens is op 3 oktober een aanvullende verklaring opgenomen. Tot 27 oktober is daar eigenlijk vrij weinig mee gebeurd. Op 27 oktober heeft het kinderdagverblijf zelf contact opgenomen en duidelijk gemaakt dat het nog steeds niet helemaal volledig is. Wat ik mij afvraag, is wat er in de 24 dagen die daartussen zitten, is gebeurd. Hebben de minister en haar ambtenaren op het ministerie niet gedacht: hé, er is nu al ruim drieënhalve week overheen gegaan, waar blijft die aanvullende verklaring? Is dat besproken op het ministerie of is iedereen dat een beetje vergeten tot 27 oktober, toen het kinderdagverblijf zelf contact opnam? Of heeft het ministerie in de tussentijd, in die 24 dagen, zelf actief iets ondernomen om die aanvullende verklaring, dat aanvullende proces-verbaal, in bezit te krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In aanloop naar de voorlopige voorziening is er natuurlijk contact geweest, omdat de stukken daarvoor aangeleverd moesten worden. Daarna is er afgewacht wat er van de zijde van de politie gemeld zou worden. Maar als je niet verwacht dat er nog een ander proces-verbaal komt, dan ga je er natuurlijk ook niet achteraan om te vragen waar dat

blijft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Deze tijdlijn is echt heel cruciaal en ingewikkeld. Ik snap niet dat in het verweerschrift dat is gebruikt voor de rechtszaak, en dat ook is ingediend bij de rechtbank en publiek is gemaakt door RTL, letterlijk wordt geciteerd uit dat tweede proces-verbaal, waarvan de minister nu zegt: dat hebben we pas op 31 oktober opgevraagd. Die tekst is letterlijk gebruikt op 17 oktober. Hoe kan dit?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Kröger vraagt er nu weer naar. Ik stel voor dat we die tijdlijn op schrift voor u inzichtelijk maken. Dat zullen we gaan afstemmen met JenV, zodat u dat allemaal nog een keer precies kunt nalezen. Anders blijven we met elkaar heen en weer discussiëren hierover en blijven de data om onze oren vliegen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het lijkt me cruciaal dat we dit heel specifiek en heel gedetailleerd hebben, inclusief al het contact dat er in het weekend is geweest tussen de persoon van het kinderdagverblijf en de ambtenaren van het ministerie, de ILT en de politie. Maar nogmaals, de minister heeft hier de hele tijd gezegd "wij wisten eigenlijk niet hoe het precies zat met die tweede verklaring; wij hebben die op 31 oktober gekregen." Dit speelde vanaf 28 oktober, maar nu blijkt dat de letterlijke tekst uit het tweede proces-verbaal in het verweerschrift staat dat het ministerie op 17 oktober heeft gebruikt in de rechtszaak.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft daar ook nog een aanvullende vraag over. Dan doen we dat even in één keer.

De heer **Laçin** (SP):

Dit was exact mijn vraag.

De **voorzitter**:

Geweldig.

De heer **Laçin** (SP):

Die tijdlijn is ontzettend belangrijk. Wij willen die graag heel uitgebreid op schrift ontvangen. Op 27 oktober begon het en de minister zegt dat ze het pas gisteren heeft gekregen. Dat staat ook in de brief. Maar op 17 oktober wordt hieruit letterlijk geciteerd in het verweerschrift tijdens het kort geding. Dus op 17 oktober bestond het blijkbaar al, want er wordt letterlijk uit geciteerd, maar de minister zegt: ik heb het pas gisteren gekregen. Wat ons betreft klopt daar iets niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wat u zegt over die letterlijke tekst in het verweerschrift, kan niet kloppen, maar dat gaan we afstemmen met JenV en netjes voor u op een rijtje zetten.

De **voorzitter**:

Goed. Dat is een heldere toezegging van de minister. Ik zou haar nu willen vragen om de andere blokken verder te behandelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan blijven we maar even in de sfeer van de informatievoorziening aan de Kamer, want daar gingen de afgelopen vragen ook over. Er is in de afgelopen weken inderdaad heel veel gezegd en geschreven naar aanleiding van dit verschrikkelijke ongeval in Oss. Dat ging begrijpelijkerwijs veelal over de oorzaak en de gevolgen van het ongeluk, maar ook over de toelating van de Stint en andere soortgelijke voertuigen op de weg en over de toekomst van de Stint en de fabrikant. Het is logisch dat er heel veel verschillende invalshoeken zijn, want het is een heel complex dossier.

Hier en daar klonken er ook twijfels over de motieven van mijzelf en het ministerie. Ik vind het daarom heel belangrijk om duidelijk te maken dat bij alle afwegingen en in alle besluiten die ik in de afgelopen weken genomen heb, slechts één ding centraal heeft gestaan: de veiligheid van de bestuurder, de inzittenden van de Stint en de andere weggebruikers. Over veiligheid sluit je geen compromissen. Ik ben daarbij richting uw Kamer steeds zo open en transparant mogelijk geweest over de keuzes die ik heb gemaakt en de motieven die daaraan ten grondslag liggen.

Het delen van feiten vergt steeds een zorgvuldige afweging, rekening houdend met de belangen van lopende onderzoeken en met de belangen van derden die hierbij betrokken zijn. Binnen die context moet ik steeds een afweging maken welke informatie kan worden gedeeld zonder de procesgang bij de rechter, de belangen van derden of de onderzoeken te schaden. Daarnaast is het ILT-onderzoek erop gericht geweest om de mogelijke problemen met de Stint te onderzoeken en niet om te kijken naar dat wat wél goed werkt. Dat is ook de reden waarom in het feitenrelaas niet is opgenomen welke omstandigheden geen veiligheidsrisico's met zich meebrengen, zoals die wel in het NFI-rapport worden beschreven. Er is gefocust op de veiligheidsrisico's.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat laatste begrijp ik en dat is misschien ook een verklaring. Maar is de minister het met de VVD eens dat als het gaat om informeren en om informatie richting de Kamer, daarvoor moet gelden dat je alles of niks doet, dat je niet zelf gaat shoppen in de informatie die voorhanden is, dat je niet sommige dingen weglaat of sommige dingen juist extra doet en dat je daar niet te veel op moet sturen? Het is informatie richting de Kamer en daar moet je niet selectief in zijn. Is de minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk ben ik dat met de heer Dijkstra eens. Maar dit feitenrelaas van de ILT is natuurlijk gericht op wat relevant is voor het schorsingsbesluit. Dat is niet opgesteld om alles wat rondom de Stint te melden valt aan de Kamer op een rijtje te zetten.

Mevrouw Kröger heeft gezegd: als er feitelijke onjuistheden in het feitenrelaas zitten, was de minister daar dan van op de hoogte? Met die vraag gaat u ervan uit dat er feitelijke onjuistheden in zitten en dat is wat mij betreft niet het geval.

Ik wil uiteraard uw Kamer altijd zo goed mogelijk informeren, maar ik moet ook rekening houden met verschillende belangen. Vooruitlopend op het onderzoek naar de toedracht van het ongeval zelf kan ik geen informatie delen. Daarnaast loopt het onderzoek naar de veiligheid van de Stint als product. Het delen van feiten hierover vergt ook steeds een zorgvuldige afweging, omdat ik natuurlijk rekening dien te houden met hoe dit zich verhoudt tot de lopende onderzoeken en de belangen van betrokken derden. Bij de juridische procedure was het uitgangspunt van toepassing dat de stukken die onder de

rechter zijn, ook daar worden beoordeeld. Als er een mogelijkheid is om informatie te delen met de Kamer, dan zal ik dat zeker blijven doen. Zo heb ik ook de dag na het ongeval uw Kamer op de hoogte gebracht van de toelating in 2011 en de achterliggende rapporten. Ten aanzien van het OVV-onderzoek moet ik nog vernemen van de OVV wat ik wel en niet met u mag delen.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Hoe nu verder? Dat is een belangrijke vraag. Het onderzoek loopt en daar kunnen we natuurlijk niet in treden; dat is logisch. Maar er worden vanuit allerlei kanten wel suggesties gedaan om voortvarend aan de gang te gaan, omdat er heel veel onzekerheid is bij veel partijen. Zelfs de rechter stelt dat in haar oordeel van vanmiddag. Er is de suggestie gedaan dat het aanpassen van de Stint veel sneller zou kunnen dan de maanden die we nog moeten overbruggen. Ziet de minister daar ruimte voor en kan zij de Kamer en de partijen op dat punt iets toezeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik deel de zorg. Ik heb al aan TNO gevraagd om dit zo snel mogelijk te doen. Ik wil zeker nog een keer bij hen onder de aandacht brengen dat ook in de Kamer breed gevoeld wordt dat er behoefte aan is om dat zo snel mogelijk af te ronden. Maar TNO geeft ook aan: we moeten het wel zorgvuldig doen en we moeten de protocollen die daarvoor gelden, netjes doorlopen. U kunt ervan verzekerd zijn dat TNO haar best wil doen om dit zo spoedig mogelijk af te ronden. Maar ik zal dit graag ook namens uw Kamer, nog een keer voorleggen, zodat we nog een keer kunnen kijken of er ergens nog tot een versnelling gekomen kan worden.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Daar ben ik blij mee, want we moeten die onzekerheid echt wegnemen. Er worden heel concrete suggesties gedaan vanuit de kinderopvang, ondersteund door hoogleraren. Er wordt gezegd: als je drie maatregelen neemt, zul je zien dat de Stint wel op een veilige manier de weg op kan. Is de minister bereid om die partijen met TNO samen te brengen? Want dat kan wellicht het proces versnellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar ben ik uiteraard toe bereid, maar ook daar speelt dat we duidelijkheid moeten hebben, zoals ik gisteren ook in mijn brief heb aangegeven. Ik hoop dat de fabrikant binnenkort duidelijkheid zal geven over welke specifieke Stints er allemaal zijn en met welke specificaties, want je hebt er niets aan om één type getest hebben als je vervolgens niks weet over alle andere types. We hopen die specificaties snel te krijgen, want dan kan het onderzoek ook zo snel mogelijk worden afgerond.

De voorzitter:

We hebben deze toezegging genoteerd. De minister gaat verder met haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Von Martels vroeg hoe de informatievoorziening in het verleden is geweest en hoe die in de toekomst gaat verlopen. In het verleden is met de Kamer uitgebreid gesproken over innovatieve voertuigen. Daar is een start mee gemaakt met de segway. Dat is geland in het instellen van de categorie "bijzondere bromfietsen". Daar kom ik

straks nog verder op terug. Dit is wat ik nu te melden heb over de informatievoorziening. Over de toelating kom ik straks nog even te spreken.

Ik ga verder met de kinderopvang, want daar heeft de heer Van Dijk net nog vragen over gesteld. Ik ben me er van begin af aan bewust van geweest dat de consequenties van de schorsing heel groot zijn voor kinderopvangorganisaties, maar ook voor ouders en voor een aantal andere bedrijven die gebruikmaken van de Stint. Een paar van u heeft ze al genoemd. Daarom hecht ik ook belang aan het goed en tijdig informeren van de branche. Dat heb ik op de bewuste dag opgestart in goed overleg met mijn collega van SZW. Na het ongeval hebben we, in overleg met de fabrikant, snel gewezen op het belang van de rijtrainingen. Dat was in het eerste advies heel nadrukkelijk aan de orde. Met het besluit tot schorsing, weer een week later, besef ik dat het niet eenvoudig is om binnen korte tijd een alternatief vervoermiddel te organiseren. Ik denk dat de branche zeker een compliment verdient voor de wijze waarop ze hier op grote schaal tijdig invulling aan hebben gegeven.

Ook heb ik in de eerste uren na het besluit gezocht naar mogelijkheden om de branche te faciliteren aan de aanbodkant, bijvoorbeeld via de VNG of de beroepsvervoerders. Ik kan mij voorstellen dat de Stint voor veel kinderdagverblijven een uitkomst was, ook al moeten we niet vergeten dat er ook een heleboel kinderdagverblijven zijn die geen gebruikmaken van Stints. Voor sommige kinderdagverblijven was het een uitkomst en ik kan mij voorstellen dat ze heel graag met veilige Stints zo snel mogelijk weer de weg op willen om hun kinderen te kunnen vervoeren. Ik heb net al aangegeven dat ik er graag aan mee wil werken om dat snel voor elkaar te krijgen.

De voorzitter:

Daarover is nog een vraag van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het zal verschillend liggen in de kinderopvang. Sommige kinderdagverblijven kunnen wel makkelijk alternatieven regelen maar sommige niet. Die signalen krijgen we. Kan de minister richting de sector aangeven dat zij zich kunnen melden? Er zouden problemen kunnen zijn op lokaal niveau en wij willen dat er snel geschakeld kan worden en dat er snel naar oplossingen kan worden gezocht. Daar zoek ik naar. Ik heb ook geen duidelijk beeld van hoe groot het probleem is. Leidt het voor sommige kinderdagverblijven wellicht ook tot financiële problemen? Ik zou heel graag van de minister zien dat zij, misschien in samenwerking met Sociale Zaken, heel actief kan optreden, kan adviseren en gemeenten kan bijstaan. Het lijkt nu alsof er achter de schermen een hoop gebeurt, maar voor de schermen is het onduidelijk in ieder geval voor mij, maar ik denk ook in het land.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Van Dijk terecht de gemeenten noemt, want de gemeenten zijn verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving binnen deze sector. Zij zijn er wat dat betreft het dichtste bij betrokken. Ik wil graag nog een keer bij de gemeenten navragen wat hun beeld is, of er problemen zijn en, zo ja, wat voor problemen en of we daar nog iets in zouden kunnen betekenen. Dat wil ik u wel toezeggen.

De heer Van Aalst vroeg wanneer er contact geweest is tussen het ministerie en de kinderdagverblijven. Daags na het ongeval is er een kort informatiebericht gestuurd naar de kinderopvangorganisaties, met medewerking van SZW. Op de dag van het besluit tot

schorsen zijn de kinderopvangorganisaties daarover geïnformeerd. Er is op 17 oktober een gesprek geweest met de heer Rottenberg van de Brancheorganisatie Kinderopvang over de mogelijkheden om te komen tot een oplossing hiervoor. Op 18 oktober is er een gesprek geweest met mevrouw Sharon Gesthuizen van de Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang over de vraag wanneer de Stint weer de weg op kan en hoe we er verder mee om zouden moeten gaan. We hebben ook steeds goed overleg gevoerd met het ministerie van SZW over de informatievoorziening.

De voorzitter:

De heer Van Aalst geeft aan dat hij de vraag misschien net wat anders had bedoeld, dus ik geef hem nog even de gelegenheid om zijn vraag toe te lichten.

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

Ik bedoelde niet alle kinderdagverblijven in hun totaliteit. Het ging mij om het kinderdagverblijf dat het proces-verbaal heeft ingediend en waarover het kort geding heeft gediend. Wanneer is er vanuit het ministerie contact geweest met dat kinderdagverblijf?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké. Dat hebben we net uitgebreid gewisseld en daar heb ik u inmiddels ook een feitenrelaas over toegezegd. Daarin zal dat precies aan de orde komen. Ik had uw vraag breder geïnterpreteerd, over de kinderdagverblijven in hun algemeenheid.

De voorzitter:

Er is nog een vervolgvraag van de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb het nog even nagevraagd, maar ik heb begrepen dat de heer Rottenberg nog helemaal geen contact met u heeft gehad en dat hij eigenlijk nog zit te wachten op een telefoontje van u. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hij heeft niet met mij persoonlijk gesproken, maar wel met het ministerie. Je spreekt dan toch in z'n algemeenheid. Maar er is wel degelijk contact geweest met het ministerie.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook de heer Dijkstra en mevrouw Teunissen hebben een vraag gesteld over de impact op de kinderdagverblijven. Ik zie die impact. Die is best groot, vandaar dat we zo snel mogelijk met de branche contact hebben gezocht. Ik denk dat ik terug kan verwijzen naar wat ik net met de heer Van Dijk heb besproken. Ik wil met gemeenten een soort inventarisatie doen van wat er in de verschillende gemeenten precies speelt op het gebied van kinderdagverblijven en kijken of we daar nog iets in kunnen betekenen.

Hoe kunnen we de Stint weer zo snel mogelijk de weg op krijgen? Mijn prioriteit is om erover te waken dat ze weer veilig de weg op kunnen; daar gaat het mij om. Verschillende partijen zijn daarbij betrokken. Ik heb de RDW en SWOV gevraagd om advies over een toekomstig toelatingskader voor bijzondere bromfietsen. Ik heb ze ook gevraagd om dat met voorrang op te pakken.

De heer Von Martels heeft erop gewezen dat hij helemaal aan het begin van mijn aantreden al aandacht heeft gevraagd voor de heel grote groep nieuwe voertuigen die op de weg is. Toen hebben we er al over gesproken dat we ons misschien meer moeten richten op de combinatie van snelheid en gewicht. Ik heb u toen toegezegd dat ik daar in het najaar op terug zou komen. Dat zal ik inderdaad doen. Ik kom straks met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit onderwerp zat daar al in. Ik heb de RDW en SWOV specifiek gevraagd om zo snel mogelijk te reageren op het toetsingskader voor bijzondere bromfietsen. Ik wil dat zij dat met voorrang oppakken.

Ik heb aangegeven dat de resultaten van het TNO-onderzoek waarschijnlijk rond de jaarwisseling worden verwacht. Ik heb net al gezegd dat ik nog een keer zal vragen of dat misschien toch wat sneller kan.

Er zijn ook heel wat vragen gesteld over de toelating. De parlementaire discussie over de bijzondere bromfiets is in 2007 begonnen naar aanleiding van de segway, zoals ik al heb aangegeven. Die kon niet worden toegelaten tot de openbare weg omdat er voor dit voertuig geen Europese goedkeuring kon worden verkregen. Samen met uw Kamer is destijds gezocht naar een mogelijkheid om innovatieve voertuigen, zoals de segway, wel toe te laten tot de openbare weg. We hebben gezamenlijk gezocht naar een balans tussen innovatie en verkeersveiligheid. Er is in 2007 en 2008 regelmatig gedebatteerd over de uitgangspunten en voorwaarden voor deze nieuwe voertuigcategorie. Zo wilde uw Kamer destijds geen kentekenplicht voor deze nieuwe voertuigcategorie en is er ook bewust afgezien van een rijbewijsplicht of een verplichte training. De minimumleeftijd voor deze innovatieve bromfietsen werd bepaald op 16 jaar en er zou geen helmplicht komen. Om de verkeersveiligheid te borgen, zouden de voertuigen wel moeten voldoen aan een aantal technische eisen en een verkeersveiligheidsonderzoek zou verplicht worden om te bezien of het voertuig veilig aan het verkeer zou kunnen deelnemen. De met de Kamer besproken uitgangspunten zijn vervolgens leidend geweest voor een wetsvoorstel dat eind 2009 is aangeboden aan uw Kamer. Ondanks enkele kritische vragen en opmerkingen van de Raad van State en de Eerste Kamer is het wetsvoorstel zonder wijzigingen aangenomen. Per 1 januari 2011 is de wetswijziging in werking getreden, waardoor de minister van Infrastructuur en Waterstaat de bevoegdheid kreeg om bijzondere bromfietsen aan te wijzen. De RDW werd gevraagd om de technische beoordeling op zich te nemen en de SWOV werd gevraagd om het verkeersveiligheidsonderzoek op zich te nemen.

Er is een procedure en er zijn toelatingseisen vastgesteld. Ook zijn er permanente eisen opgesteld voor bijzondere bromfietsen, die per 1 januari 2012 worden geformaliseerd in de Regeling voertuigen. Vanaf 2012 hebben er nog ontwikkelingen plaatsgevonden. Ervaringen met ingediende aanvragen en voortschrijdend inzicht hebben ertoe geleid dat de procedure en de eisen formeel zijn vastgelegd in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, geldend per 1 januari 2015. De eisen zijn toen op een aantal aspecten aangepast. Zo heb ik een eis opgenomen met betrekking tot elektromagnetische beïnvloeding en wordt er een schriftelijke verklaring vereist dat alle exemplaren die van dat type op de weg zullen worden gebracht, identiek zijn aan het voertuig waarvoor de toelating is aangevraagd.

De heer **Schonis** (D66):

Daar ben ik even ingedoken. Het volgende viel mij op. Als je al die toelatingsbesluiten — besluiten of je de weg op mag — gaat bekijken, dan zie je dat in de RDW-rapporten een

heel mooie standaardformulering staat: we hebben naar dit type gekeken en de goedkeuring om de weg op te gaan geldt alleen voor dit type. Dat is eigenlijk een heel logische zin. Die komt soms wel en soms niet terug in de toelatingsbesluiten. Bent u het met D66 eens dat er daardoor op z'n minst wat onduidelijkheid heeft kunnen ontstaan, ook bij de producenten, over wanneer men wel of niet weer een papiertje moest halen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Iedere producent heeft natuurlijk te maken met zijn eigen brief. Ik ben het met u eens dat het makkelijker is als alles precies op dezelfde manier geformuleerd zou zijn. Ik denk dat het daarom ook heel goed is dat we het toelatingskader voor de toekomst nog eens breed gaan bekijken om te zien hoe we dat nog duidelijker en eenvormiger kunnen vormgeven.

De heer Schonis (D66):

Ik ben blij om te horen dat de minister daartoe bereid is. Ik heb ook nog even gekeken naar de uitvoering van die keuring. Wat hebben ze gedaan? Ook daarin zie je een behoorlijk wisselend beeld. Wat mij het meest in het oog sprong, was de Qugo Runner, zo'n speedapparaat. Ik weet niet precies hoe zo'n ding heet. Die is beoordeeld aan de hand van foto's. Er is gezegd: het lijkt op iets wat al op de weg rijdt, dus ik denk dat het wel goed is. Is de minister het met mij eens dat er een wat indringendere toets op zijn plaats is dan dat je alleen aan de hand van foto's bekijkt of iets lijkt op wat het is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zo eenvoudig is het natuurlijk niet. Je gaat niet alleen op die foto af. Maar uw hoofdpunt is eigenlijk dat je in het begin moet zorgen voor een eenduidig kader. Er is al een aanscherping geweest in 2015. Voor de Stint was in de brief aan de fabrikant specifiek opgenomen dat die aan de technische eisen moest blijven voldoen en dat men het aan het ministerie moest melden als daarvan zou worden afgeweken.

De voorzitter:

De heer Schonis heeft nog een vervolgvraag.

De heer Schonis (D66):

Die heb ik er ook even bij gepakt. Het enige wat er staat, is dat hij 5 centimeter breder was. Daarvan werd gezegd: dat staan we toe. Maar over de Stint staat er niet zo veel in. Ik heb wel een andere gevonden. Over de Swing wordt de opmerking gemaakt dat je moet oppassen als je het gas erg opentrekt. Met name 16-jarigen zouden daar nog weleens roekeloos mee kunnen rijden. Er werd gezegd: beste fabrikant, schrijf deze waarschuwing in ieder geval op in de gebruiksaanwijzing. U stelt dan eigenlijk een voorwaarde aan de ontheffing die u verleent. Hoe handhaaft u dat soort voorwaarden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het simpele antwoord is: niet. Bij deze categorie is het nu eenmaal zo geregeld dat de verantwoordelijkheid bij de fabrikant ligt. Daar kom ik straks nog even op terug bij het blokje toezicht. Er is destijds door de Kamer en het ministerie gezamenlijk niet besloten tot het instellen van toezicht hierop.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even terug naar de Stint. De minister zegt dat hierop geen toezicht is. Daar is nooit toe besloten. Dat is een helder punt om te markeren. Ik begreep dat er inmiddels negen typen Stints zijn. Ik las ergens in de stukken dat zeven ervan zijn geschouwd. Wat is

dat? Dan kijk je ernaar en doe je verder niets? Wie doet dat dan? Verricht de ILT die schouw? Wanneer doet ze dat? Heeft zij dat recent gedaan toen men erachter kwam dat er wel negen zijn? Of is dat al eerder gedaan? Dat is misschien wel iets om naar te kijken, zeker als we in de toekomst dingen gaan verbeteren. Dan moeten we dit soort dingen anders doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Schouwen betekent in dit verband niet dat je er alleen naar kijkt. Het is een technische term die aangeeft dat de Stint wordt onderzocht en beoordeeld. Die schouw is een soort technische inventarisatie om de verschillende varianten in kaart te kunnen brengen.

De voorzitter:

Voordat ik het woord geef aan mevrouw Van der Graaf, stel ik vast dat de minister net een toezegging heeft gedaan over een feitenrelaas. Ik zou het erg waarderen als we dat hebben voordat de tweede termijn van de Kamer vanavond begint. Ik neem aan dat daar nu hard aan wordt gewerkt. Ik geef nu het woord aan mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ook even op dit punt. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid — de SWOV, die afkorting die de hele tijd voorbijkomt — heeft in 2011 al opgeschreven dat wij er niet zonder meer van uit mogen gaan dat een bestuurder van 16 jaar op een veilige manier in het verkeer een Stint kan besturen waarin tien kindjes zitten. Zij hebben toen ook aanbevolen om aanvullend onderzoek te doen naar "de mogelijke eisen die dienen te worden gesteld aan de leeftijd van een bestuurder of aan een bestuurder die tien personen over de weg vervoert". Is deze aanbeveling ook opgevolgd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat moet je eigenlijk aan de producent vragen. Hij is er natuurlijk verantwoordelijk voor hoe hij daarmee omgaat. Hij heeft de rijtrainingen georganiseerd en het was natuurlijk de bedoeling dat hij dat op een verantwoorde manier zou doen. Bij de instelling van de categorie bijzondere bromfiets is nooit onderscheid gemaakt tussen personen- of goederenvervoer. Daar is destijds nooit over nagedacht.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dit voelt wel een beetje als een onbevredigend antwoord, eerlijk gezegd. Ik neem aan dat dit onderzoek ook een rol heeft gespeeld bij het besluit om de Stint toe te laten tot de openbare weg en om daar misschien juist geen nadere eisen aan te stellen. Ik wil mijn vraag toch nog wel herhalen. En anders wil ik hem zo stellen: wil de minister nagaan of er nader onderzoek is gedaan om dat na te gaan? Ik vind het wel echt een omissie als dat niet is gebeurd. Als bekend was dat je hier niet van een veilige situatie zou kunnen uitgaan als een bestuurder van 16 jaar een groepje van tien kinderen vervoert op de openbare weg, dan vind ik dat wel een serieus aandachtspunt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat heb ik ook in die eerste brief aangegeven. Er heeft geen aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Er is aan de fabrikant melding gemaakt van de rapporten van zowel RDW als SWOV en hem is gevraagd hiermee serieus rekening te houden. Zo is het gegaan.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dan is mijn vraag: mogen we er dan van uitgaan dat doordat er geen toezicht meer is

gehouden, ook nooit bij de fabrikant is gecontroleerd of hier inderdaad aanvullend onderzoek naar is gedaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat klopt. Dat is de verantwoordelijkheid van de fabrikant.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ga op dit punt door. De minister constateert nu dat er tot op heden geen toezicht is vanaf het moment van goedkeuring op de weg. Is de minister van mening dat we dit moeten veranderen voor een voertuig waarmee wij tien kleine kinderen vervoeren en dat iedereen van 16 jaar zonder rijervaring mag besturen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De reden dat we dat onderzoek hebben gevraagd, dat we aan zowel de RDW als de SWOV hebben gevraagd om nog eens met voorrang naar dat toelatingskader te kijken, geeft al aan dat ik het gevoel heb dat wij daar in de huidige situatie met z'n allen misschien anders naar kijken. In brede zin gaat de OVV daarnaar kijken. Ik denk wel dat we met z'n allen wel een goed debat moeten voeren over de vraag: hoe willen we dat nu? Als je de discussies toen volgde ... Het is net als wat ik zei over het besluit tot schorsing. Je hebt allerlei factoren te wegen. Daar komt een evenwicht uit en de kant van de verkeersveiligheid heeft tot die schorsing geleid. Destijds zijn die verschillende belangen ook gewogen bij alle debatten die in de Kamer zijn gevoerd. Toen is het misschien meer naar de andere kant doorgeslagen en is ervoor gekozen om vooral niet te veel eisen te stellen. Ik noemde het rijtje net op. Er is niet gekozen voor een rijbewijs, er is niet gekozen voor een helmplicht en er is niet gekozen voor specifiek toezicht. Ik denk dat de toegenomen drukte en het feit dat er veel meer verschillende voertuigen zijn, het wel rechtvaardigt dat we met z'n allen en met de Kamer bekijken hoe wij naar de toekomst toe met al deze verschillende soorten voertuigen moeten omgaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zegt de minister nou dat er in dat hele afwegingskader in 2011 andere dingen zijn afgewogen dan nu voor het besluit tot schorsing? Hebben het feit dat er geen toezicht was, dat er geen overzicht was van welke Stints er rondreden, en dat er geen toetsing is van de rijvaardigheid van de bestuurder van een Stint, wel degelijk meegespeeld bij het besluit om de Stint van de weg te halen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat zeg ik niet. Ik heb aangegeven dat het besluit tot schorsing echt is gebaseerd op de technische veiligheidsrisico's die zijn gesignaleerd en de modificaties die niet zijn gemeld.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als ik naar de AO's van toen kijk, constateer ik dat er in het verleden enorm enthousiasme was over die nieuwe technische voertuigen en de varianten die er zouden komen. Nu vragen we ons af of dat inderdaad wel zo'n goed idee was en of we daar geen eisen aan moeten stellen. We willen het in ieder geval moderniseren. We willen een probleem oplossen en we zien ook kansen. Wil de minister dit ook meenemen in haar Strategisch Plan Verkeersveiligheid, juist omdat er zoveel van die varianten zijn en wij die ontwikkeling alleen maar zien toenemen? Het hoort daar echt een rol in te spelen.

En twee: gaan wij inderdaad met elkaar werken aan de modernisering van die wetgeving

waarbij het misbruiken van de categorie bijzondere bromfiets misschien wel een beetje gedateerd is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik gaf dit net ook al aan in de richting van de heer Von Martels, die hier vorige keer al melding van heeft gemaakt. Ik heb toen gezegd dat ik daar graag op terug kom bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat zal ik ook doen. Ik heb nu voor deze specifieke categorie, de Stint, aan de RDW en de SWOV gevraagd om met voorrang iets aan te geven over de categorie bijzondere bromfiets en om ons te adviseren. Ik wil daar ook graag alle maatschappelijke partners, zoals de BOVAG, de RAI, de Fietzersbond, de ANWB en andere bij betrekken en op basis van die adviezen mogelijk een nieuw kader opstellen. Dat zal ik dan uiteraard met uw Kamer bespreken, want we moeten opnieuw die balans met elkaar afwegen tussen zo veel mogelijk innovatie en zo veel mogelijk willen toelaten, en aan de andere kant verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Daar heeft de heer Von Martels een vervolgvraag over, maar de heer Laçin ook nog en hij was net ietsje eerder dan de heer Von Martels.

De heer Laçin (SP):

Ik vond dat mevrouw Van der Graaf een heel terecht punt aansneed over het advies van de RDW maar vooral dat van de SWOV. De minister zegt: wij hebben dat advies gezien, maar het is de verantwoordelijkheid van de producent om dat op te volgen of uit te voeren. Ik denk dat ik het daar echt principieel mee oneens ben. Het advies gaat uiteindelijk over verkeersveiligheid en verkeersveiligheid valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie en niet van de fabrikant. Dan vind ik het heel raar en heel makkelijk om te zeggen: dat viel niet onder onze verantwoordelijkheid en dus hebben wij het doorgeschoven. Verkeersveiligheid valt onder het ministerie. Daarom vraag ik aan de minister waarom het ministerie niets heeft gedaan met het advies van de SWOV, dat toch redelijk zwaar weegt volgens mij, want het heeft betrekking op de verkeersveiligheid van 16-jarigen die tien kinderen vervoeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kijk ik toch maar even naar het kader dat er toen lag. Er is getoetst op basis van dat kader en daar zat die leeftijd van 16 jaar in, daar zat de keuze in voor geen verplichte rijtraining en voor geen rijbewijs. Dat toetsingskader is gebruikt en meer was er op dat moment ook niet.

De heer Laçin (SP):

Ja, maar in dat toetsingskader zat niet het vervoeren van tien kinderen. Dit is al eerder aan de orde geweest in het interruptiedebat met de heer Dijkstra. Dat kader zat er niet op, dat kwam er toen wel bij. Ik vraag me dan oprecht af waarom bij het ministerie niet is gedacht: hé, dit valt al onder de categorie bijzondere bromfietsen, maar we gaan tien kinderen vervoeren, dus laten wij daar toch maar eens naar kijken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan er niets anders over zeggen dan dat het destijds langs het bestaande toetsingskader zal zijn gelegd. Wat er verder al of niet bij bedacht is door mensen, kan ik natuurlijk niet meer terughalen.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben blij dat de minister in ieder geval toegezegd heeft dat ik de vragen die ik vorig jaar heb gesteld, terug kan vinden in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Betekent dat ook dat we moeten wachten tot wij dit plan met elkaar kunnen bespreken en dat die tijdelijke schorsing nog niet kan worden opgeheven omdat wij nog zoveel met elkaar te bespreken hebben? Of zijn er mogelijkheden om die tijdelijke schorsing al eerder op te heffen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De tijdelijke schorsing is direct gerelateerd aan het onderzoek van TNO. Daaruit moet blijken of het veilig is of dat het veilig te maken is. Dat is het eerste wat ik nodig heb om een nieuwe afweging te kunnen maken. Ik heb aan RDW en SWOV gevraagd om zo snel mogelijk ook naar het toelatingskader te kijken. Er is op dit moment geen aanvraag, maar er kan bij wijze van spreken morgen weer een aanvraag komen voor een nieuw voertuig. Dan wil ik ook wel graag zo snel mogelijk weten met welk toetsingskader wij dat het beste zouden kunnen doen. Vandaar dat ik heb gevraagd om deze categorie bijzondere bromfietsen — waarvoor wij nu met elkaar de vraag stellen of het toetsingskader nog up-to-date is — naar voren te halen. Dit staat los van het brede onderzoek van de OVV waarin waarschijnlijk alle soorten nieuwe voertuigen, tot scootmobielen aan toe, worden meegenomen. Dat wordt het hele brede verhaal. Deze categorie, waarmee wij nu geconfronteerd zijn, wilde ik graag naar voren gehaald hebben.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben blij met dit antwoord, want het mag inderdaad niet zo zijn dat wij nu te lang moeten wachten om op positieve en constructieve wijze te kunnen meedenken over de vraag hoe wij dit voortvarend ter hand kunnen nemen. Op een gegeven moment moeten wij alle innovatieve voertuigen een kans kunnen bieden om onder veilige voorwaarden de weg op te gaan. Ik hoop dat u dat met mij eens bent.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Dat ben ik met de heer Von Martels eens. Wij willen eigenlijk op alle fronten zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen. Dat geldt ook voor het toetsingskader. Zeker.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik kom toch nog even terug op het punt dat ik eerder maakte om het toch nog helder te krijgen. Het onderzoek van de SWOV is in opdracht van het departement verricht. Het advies en ook die aanbeveling waren gericht aan het ministerie. De minister zegt dat er geen aanvullend onderzoek is gedaan. Dan ben ik wel benieuwd naar de afwegingen die destijds zijn gemaakt. Kunnen wij daar inzicht in krijgen? Waarom is er niet gekozen voor aanvullend onderzoek of heeft het ministerie die vraag niet expliciet neergelegd bij de producent?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben natuurlijk geprobeerd om dat na te gaan, maar tot nu toe hebben wij niet iets kunnen terugvinden waar die afwegingen genoteerd zijn. Wij blijven daar natuurlijk nog naar zoeken. Als wij het wel kunnen vinden, dan zal ik dat uiteraard direct aan de Kamer doen toekomen, zeker gezien de andere punten die wij vandaag hebben besproken. Ik kan niet anders dan nu aannemen dat het gewoon langs het toetsingskader is gelegd en dat er dus is gekozen voor de vorm om in de brief aan de fabrikant waarin de toelating wordt vermeld, aandacht te vragen voor het rapport van zowel de RDW als de SWOV.

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

Dit is echt een van de belangrijkste vragen die boven de markt hangt: hadden wij niet eerder alert moeten zijn ten aanzien van heel specifiek dit voertuig? Ik zou heel graag nadere informatie krijgen over de afwegingen die destijds een rol hebben gespeeld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, als die te vinden zijn, dan zal ik die graag met u delen.

De **voorzitter**:

De heer Laçin, ook nog op dit punt.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoop dat die informatie schriftelijk naar ons toe kan komen, ook al is het dan na het debat. Mijn vraag gaat over een ander punt. We hebben het gehad over de toelatingseisen. In 2007, in 2009 en in 2011 zijn die van kracht geworden. De minister zei dat de wetgeving in 2015 is aangescherpt. Die is toen aangevuld. Het volgende verbaast mij dan toch enigszins. In maart vorig jaar is door een andere producent van een bijzondere bromfiets naar het ministerie van IenW gemaïld met de vraag "ik ga aanpassingen doorvoeren in mijn product; kan ik langskomen om daarover te praten met het ministerie?" Ik heb het mailtje van het ministerie in reactie op de vraag van deze producent voor me. Daarin staat: "Het blijft moeilijk een exacte grens te trekken over wat wel/niet is toegestaan inzake het aanpassen van (...) onder de toenmalige aanwijzing als bijzondere bromfiets ongedaan te maken." En nu komt het, denk ik: "U moet hier uw eigen verantwoordelijkheid volgen. Zolang de oorspronkelijke constructie geen geweld wordt aangedaan is er geen probleem." Dat is de reactie van het ministerie. Een producent biedt aan om langs te komen om in gesprek te gaan en het ministerie doet het af met het bericht "nee, volgens ons is het niet nodig; als de oorspronkelijke constructie maar geen geweld wordt aangedaan." Wie bepaalt dat? Waarom wil het ministerie een producent die aanbiedt om in gesprek te gaan, niet ontvangen om samen te kijken of de oorspronkelijke constructie wel of geen geweld wordt aangedaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er zijn ook wel degelijk voorbeelden van mensen die wel dat gesprek zijn aangegaan, dus de bereidheid is er wel bij het ministerie. Dat is hier aangegeven. Degene die de brief heeft gestuurd of de aanvraag heeft gedaan, kan natuurlijk zelf een eerste inschatting maken van "doe ik hier de constructie geweld mee aan of niet?". Hij kan specifieke dingen natuurlijk ook altijd voorleggen, want sinds 2015 is heel specifiek vastgelegd dat het aan dezelfde technische specificaties moet voldoen en dat het identiek moet zijn aan het product dat toegelaten is.

De **voorzitter**:

De heer Laçin, ook over het blokje toelating.

De heer **Laçin** (SP):

Juist daarom is het raar dat het ministerie tegen deze beste producent die zich aanbiedt — hij heeft waarschijnlijk zelf al een eerste indruk opgedaan en heeft naar aanleiding daarvan behoefte om langs te komen — ondanks de in 2015 aangescherpte regels zegt: nee, doe maar niet. Dat vind ik een hele rare gang van zaken, juist om de redenen die de minister aanhaalt.

De **voorzitter**:

De minister en daarna de heer Van Aalst en daarna de heer Schonis, op het punt van de toelating.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat duidelijk is gemaakt dat er melding van moet worden gemaakt als de constructie geweld wordt aangedaan. Dat wil zeggen: als die op substantiële onderdelen wijzigt. Dan is het vervolgens altijd aan de fabrikant zelf om in te schatten of dat weleens een belangrijke wijziging zou kunnen zijn. Het gaat dan om het aandrijfsysteem of het remsysteem. Het gaat dan natuurlijk niet over een kleur, een bel of een ander detail. Ik denk dat iedere producent echt wel weet wat de cruciale onderdelen van zijn vervoermiddel zijn. En dan ga je dat melden. Er zijn ook meldingen geweest, ook vanuit de Stint. Er zijn twee aanvragen ingediend voor de Kelkka. Dat leek niet tot iets te leiden, dus die zijn niet doorgezet. Maar ook de fabrikant van de Stint heeft dus wel degelijk een keer getracht om een aangepast voertuig opnieuw beoordeeld te krijgen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil even terugkomen op die toelatingen. Kan de minister aangeven waar de kleine wijziging van de motor op de Stint de constructie geweld heeft aangedaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben geen technisch expert, maar dat heeft te maken met de combinatie met het remsysteem.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, dat is een combinatie, maar wie heeft vastgesteld dat de constructie geweld wordt aangedaan door de wijziging van die motor? Want dat is voor u de reden geweest om de vergunning te schorsen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat is niet de enige reden geweest om te schorsen. Ik heb aangegeven dat het gaat om een totaal aantal mogelijke mankementen, gecombineerd met de modificaties. Het is dus een totaaloverzicht dat heeft geleid tot de schorsing en niet alleen de wijziging van die 800 naar die 1.200. Ik heb nooit beweerd dat dat dé reden voor de schorsing zou zijn.

De heer Schonis (D66):

Ik kom toch nog even op het punt van de toelating en de eigen verantwoordelijkheid van de producent. Ik begrijp best dat de minister dat zegt, maar dan is het wel opvallend dat ze het heeft over een meldingsplicht — daar hebben we het dan concreet over — want die staat niet in de wet en ook niet in het besluit. Die staat in een beleidsregel en het eigene van een beleidsregel is dat die alleen u als minister bindt en niet een burger of een producent. Bent u het met mij eens dat er dan op z'n minst een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen producenten en in dit geval het ministerie bestaat om naar een oplossing te zoeken voor bijvoorbeeld de Stint?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is van het begin af aan heel duidelijk aangegeven — juist ook in de brief aan de Stintproducent, want dat was nog voor het kader van 2015 — dat de producent er zelf op toe moet zien dat het aan de technische eisen blijft voldoen zoals gesteld bij de toelating.

De heer **Schonis** (D66):

Dat begrijp ik, maar tegelijkertijd heeft u net klip-en-klaar aangegeven: zelfs als ik een voorwaardelijke toestemming gaf, zag ik bijvoorbeeld niet op die voorwaarden toe. Nogmaals, bent u het dan met mij eens dat er dan toch een soort gezamenlijke verantwoordelijkheid bestaat en dat die toch niet alleen bij een producent kan liggen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, want op voorhand is bewust de keuze gemaakt om hier ook geen toezicht op in te stellen van de ILT, zoals bij auto's en andere voertuigen wel gebeurt. Hier is eigenlijk hetzelfde aan de hand als wanneer er iets aan de hand zou zijn met een elektrische fiets of een gewone fiets waar een ongeluk mee gebeurt, want die vallen daar ook niet onder. Dan moet je ook gewoon bij de fabrikant zijn en niet bij het ministerie. Daar heeft de ILT ook geen toezicht op. Over de ILT en het toezicht kom ik straks nog uitgebreider te spreken.

De heer **Schonis** (D66):

Oké, dat toezicht bespreken we dan zo meteen, maar ik hoor u net zeggen: ik kom met een Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Wordt dit punt daar dan wel in meegenomen? Wordt er ook bekeken hoe je daar binnen dat nieuwe toetsingskader mee omgaat? Ik bedoel dan niet alleen het toezicht, maar ook die gedeelde verantwoordelijkheid, zeker ook voor alle producten die de afgelopen periode onder dit toetsingskader getoetst en toegelaten zijn. Je kunt natuurlijk wel nieuwe, strengere regels willen opleggen — misschien is dat inderdaad wel een deel van de oplossing — maar er bestaat volgens mij wel een gedeelde verantwoordelijkheid voor de situatie die op dit moment ontstaan is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik vond de suggestie van de heer Schonis in zijn inbreng om hier breder, en misschien zelfs ook in Europees verband, naar te kijken wel heel waardevol. We zijn dit punt juist nationaal gaan bepalen, omdat hier met Europese regelgeving geen uitweg voor te vinden was, maar dit is natuurlijk wel iets wat je ook in andere, omliggende landen ziet, want ook daar zijn steeds verzoeken voor nieuwe voertuigen. Maar u hebt volkomen gelijk dat we zowel het hele toelatingskader als wat daarbij hoort ten aanzien van verantwoordelijkheid en toezicht met elkaar zullen moeten herijken. Daarom heb ik ook dat advies gevraagd aan de RDW, de SWOV en zeker ook aan de OVV, die daar in brede zin naar gaat kijken. We gaan natuurlijk graag in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid — ik herhaal dat nog maar een keer — met alle stakeholders en alle deskundige partijen in gesprek over hoe dat het beste zou kunnen worden gedaan voor deze toch steeds groter wordende groep.

De **voorzitter**:

Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van het blokje toelating. Minister, klopt dat? Gaat u door met het blokje toezicht?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat kan. De heer Dijkstra heeft gevraagd: wat is nu de rol van de ILT en de RDW bij de schorsing en het toezicht? De schorsing is gebaseerd op het eerste verkennende onderzoek van de ILT. Dat is neergelegd in het feitenrelaas. De RDW had geen rol bij de schorsing. Dan het toezicht. De ILT heeft dus geen rol bij het toezicht. Er is destijds bewust voor gekozen om niet te voorzien in toezicht. Er is dus geen conformiteitstoezicht en ook geen markttoezicht. Er is gekozen voor wat men toen

omschreef als "een licht regime". Een ongeval is iets anders. In het geval van Oss ging het om een ongevalsonderzoek. Dat is opgehangen aan het Instellingsbesluit van de ILT. De ILT is van daaruit actief. Het zit 'm dus in het feit dat er een ongeval is gebeurd. Was dit vreselijke ongeval in Oss niet gebeurd, dan zou de ILT in dit hele verhaal geen enkele rol hebben gespeeld.

Waarom is de Stint niet eerder door de fabrikant teruggeroepen? De ILT heeft de fabrikant aangesproken op de eigen verantwoordelijkheid en heeft erop aangedrongen dat de fabrikant de Stints stil zou laten zetten. Ik heb u daarstraks al gemeld dat hij dat niet heeft gedaan.

Even kijken. Heb ik verder nog iets over ...? Ik had toch nog iets anders over de ILT, of heb ik dat allemaal al gehad? Ja. Dan kom ik nu bij de modificaties, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zag dat er op het punt van het toezicht nog een tweetal vragen was, van mevrouw Kröger en de heer Laçin. Mevrouw Kröger mag in eerste instantie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Eerst toch even een vraag over de rol van de ILT. De minister zegt: als er geen vreselijk ongeluk was geweest, was de ILT nooit in beeld gekomen, want zij hebben een rol bij ongelukken. Maar zij hebben toch een rol bij ongelukken die te maken hebben met, om het te citeren: "het verrichten van ongevalsonderzoek verband houdend met de taken genoemd in de onderdelen a en b"? De onderdelen a en b zijn dan de handhaving van wet- en regelgeving en vergunningverlening.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, uiteraard, maar bij deze categorie bijzondere bromfietsen is dat allemaal niet van toepassing. Zoals ik heb aangegeven, is er destijds voor gekozen om daar geen toezicht voor in te stellen, dus die rol hadden ze daar ook niet. Er is ook door de wetgever voor gekozen om de RDW het technische deel te laten doen en de SWOV het veiligheidsonderzoek. Dat zijn de instanties die daarvoor aangewezen zijn en het ministerie is er voor de toelating.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan blijft het toch de vraag waarom de ILT bij het onderzoek betrokken is geraakt, aangezien zij betrokken zijn bij onderzoeken die verband houden met handhavings- en wet- en regelgevingstaken. Want bij een ander onderzoek, bijvoorbeeld als een gewone bakfiets een ongeluk maakt, raakt de ILT ook niet betrokken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De ILT is betrokken, omdat dit ongeval op het spoor plaats heeft gevonden en dat valt wel degelijk onder de verantwoordelijkheid van de ILT.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dus de aanleiding dat de ILT erbij betrokken is geraakt, was het feit dat het om een ongeluk op het spoor ging? Het was dus in die hoedanigheid, maar vervolgens zijn de inspecteurs van de afdeling productonderzoek heel snel aan de slag gegaan met het product de Stint, waar ze geen handhavende rol bij hadden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat klopt. Op het moment dat het ongeluk plaats heeft gevonden, is het product daar ook onderdeel van, omdat je de toedracht van het ongeval moet zien te achterhalen.

De voorzitter:

Nog een laatste vervolgvraag en dan ga ik over naar de heer Laçin.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er blijft mij dan toch iets onduidelijk over de rol van de ILT. Sinds 2011 hebben we wet- en regelgeving die gebaseerd is op de segway. Op een gegeven moment komt dan de Stint in beeld, een voertuig dat bedoeld is om tien kindertjes te vervoeren. De ILT heeft in haar signalerende rol nooit geconstateerd dat dit impact heeft op de verkeersveiligheid. Zij heeft zeven jaar lang geen enkel signaal aan het ministerie gegeven zo van "dit is een issue; dit moet worden opgelost". Maar op het moment dat het ongeluk plaatsvindt, doet de ILT wel het productonderzoek, omdat het toevallig op het spoor plaatsvindt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nog twee dingen daarover. De Stint is geen categorie in de ongevalsregistratie. Al die andere voertuigen ook niet, dus de politie houdt dat niet apart bij, laat staan de ILT, want de ILT is helemaal niet betrokken bij deze categorieën. Dus pas op het moment dat het in Oss gebeurde, werd de ILT voor het eerst bij een Stint betrokken. Vanaf dat moment zijn ze ook naar het product gaan kijken. Ik zal het nog een keer op een rijtje zetten. De ILT heeft een bevoegdheid voor het doen van het ongevalsonderzoek en de algemene grondslag daarvoor vindt u in het Instellingsbesluit ILT, waar u net zelf ook al iets over zei. Daarnaast heeft de ILT nog een specifieke bevoegdheid voor het doen van onderzoek naar ongevallen en incidenten op het spoor en die is vastgelegd in artikel 66 van de Spoorwegwet. In Oss ging het om een noodlottig ongeval waarbij een trein en een Stint betrokken waren. Vanuit de hiervoor genoemde bevoegdheden is de ILT naar de plaats gegaan en een ongevalsonderzoek gestart. Om dat onderzoek goed te doen moest zowel het spoorstelsel als de Stint onderzocht worden. Dat is nu gaande. Bij het eerste verkennend technisch onderzoek heeft de ILT samen met het NFI meerdere opvallende veiligheidsrisico's bij het product Stint gesignaleerd. De rest kent u. Daarover heeft de ILT gerapporteerd in het feitenrelaas.

De voorzitter:

Ik ga nu door naar de heer Laçin. Ik ben best wel coulant in het aantal vragen dat ik toesta. Dat zijn er inmiddels zestien voor mevrouw Kröger. Ik wil dat we dit goed met elkaar uitdiepen, zodat we weten hoe we hier verder mee kunnen. Daarom geef ik die gelegenheid ook, maar ik wil u ook vragen om alleen vragen te stellen die supernoodzakelijk zijn en geen vragen te stellen die al eerder gesteld zijn. Ik vraag u daar rekening mee te houden, want de tijd tikt wel door.

De heer Laçin (SP):

Ik ga even verder waar mevrouw Kröger was gebleven. Ik hoor de minister heel duidelijk zeggen dat de ILT op zich weinig van doen heeft met een product als de Stint, omdat wij met z'n allen hebben besloten om die onder de categorie bijzondere bromfietsen te scharen. Het verbaast mij daarom des te meer dat de ILT in een juridisch verslag over het ongeluk, waar de ILT wel bij betrokken is omdat het op het spoor plaatsvond, dreigt met het handhaven op de Stint. Dat staat in een juridisch verslag van de ILT. Ik kan dat niet goed rijmen, want hier staat letterlijk: de ILT beraadt zich over de te nemen maatregelen; deze maatregelen zullen alle Stints betreffen als de Stints niet door de

fabrikant worden stilgezet. Enerzijds zegt de minister dus dat de ILT geen handhavende rol heeft wat de Stint betreft. Het ongeluk gebeurt. De ILT is betrokken bij het onderzoek naar het ongeluk. Hoe kan het dan zijn dat de ILT dreigt met handhaving als de fabrikant de Stint niet stilzet, aangezien de ILT weinig van doen heeft met de Stint qua product?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteindelijk is het als volgt gegaan. ILT heeft ons het feitenrelaas gegeven. Op basis daarvan heb ik de schorsing gedaan. ILT kan dat nooit zelf doen. ILT had nooit zelfstandig de Stint kunnen schorsen, maar ILT signaleert. Dat hebben ze nu dus ook gedaan. Ik heb uiteindelijk dat besluit zo genomen.

De heer Laçin (SP):

Dat besluit begrijp ik. Dat is het besluit van de minister. Het gaat er mij om dat de ILT desgevraagd heeft aangegeven zelf over te gaan tot handhaving als de Stints niet worden stilgezet door de fabrikant. Waarom speelt de ILT geen enkele rol bij de Stints tussen 2011 en 2018, toen er geen ongelukken op het spoor waren, maar treedt zij na het ongeluk handhavend op, terwijl zij met het product eigenlijk niks van doen heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

ILT heeft niet handhavend opgetreden. Ze kunnen dat ook niet. Ze hebben die bevoegdheid niet. Ze zullen "via het ministerie" bedoeld hebben, want ik heb die bevoegdheid natuurlijk wel. En daar hebben we gebruik van gemaakt in dit geval.

De voorzitter:

Ik vraag de minister om haar betoog te vervolgen. U heeft inmiddels veertien vragen beantwoord. Er zijn nog drie blokjes. Ik kan me voorstellen dat de woordvoerders straks nog andere vragen hebben, dus ik geef het woord verder aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Welke onderzoeken lopen er nu nog en wanneer zijn die klaar? In verschillende varianten heeft u daar vragen over gesteld. Er loopt een vijftal onderzoeken. Er wordt een technisch ongevalsonderzoek gedaan door de politie, NFI en ILT. De definitieve resultaten daarvan worden nog verwacht. Ik kan u geen enkele indicatie van een termijn geven, want dat weten we gewoon niet. Die geven ze ook niet. Het tweede onderzoek is het onderzoek naar de wisselwerking tussen de Stint en het spoorstelsel. Dat gaat over die elektromagnetische interferentie. De resultaten daarvan worden rond de jaarwisseling verwacht. Het derde onderzoek is het onderzoek van TNO in opdracht van ILT naar de algemene veiligheid van de Stint. De resultaten daarvan worden ook rond de jaarwisseling verwacht. Het vierde is de advisering van SWOV en RDW over het aanpassen van het toelatingskader voor licht gemotoriseerde voertuigen. De eerste adviezen over handelingsperspectieven verwachten wij eind november. Het vijfde onderzoek is het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Het is nog niet bekend wanneer de resultaten daarvan er zullen zijn.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat zijn vijf belangrijke onderzoeken met een fasering. De oorzaak van het noodlottige ongeval kan natuurlijk ook een licht werpen op een mogelijke oplossing van de problemen met de Stint. Dat is allemaal betrouwbaar. Maar is te reconstrueren wat er gebeurd is? Stond het apparaat stil of reed het? Is het door de bomen gegaan? Dat soort dingen. Er is vast met getuigen gesproken. Er is een zwaargewonde overlevende. Ik begrijp dat het ingewikkeld is, maar het kan wel wat zeggen over de aanleiding van

het ongeval en daarmee over mogelijke oplossingen en een versnelling van de oplossingen. Kunnen we daar iets over te horen krijgen of is dat aan het OM en de politie?

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, ik weet niet of het gepast is om dat op dit moment hier zo te bespreken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hier is de standaardzin van toepassing: daar doen de onderzoekers geen mededelingen over in het belang van het onderzoek. Meer kan ik er ook niet over zeggen.

De voorzitter:

Helder. De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan ook niet meer zeggen over wanneer ze klaar zijn. Ze nemen gewoon de tijd die nodig is.

Over de vraag hoe lang het onderzoek van TNO en ILT gaat duren heb ik al voldoende gezegd. Ik heb net alle vijf de onderzoeken genoemd.

De voorzitter:

Ik heb nog de blokjes modificaties en overig staan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die had ik al gehad, dacht ik, maar ik kan er nog wel een paar dingen over zeggen. In het kader van de typegoedkeuring moet een aanpassing die gevolgen heeft voor de testresultaten, de kenmerken van het voertuig op de afgegeven goedkeuring, opnieuw beoordeeld worden om die typegoedkeuring in stand te laten dan wel aan te passen. Bij deze voertuigen is geregeld binnen welke marges een fabrikant een voertuig mag aanpassen. Bij typegoedgekeurde voertuigen moeten wijzigingen aan de remmen, het stuur of de aandrijflijn altijd gemeld worden bij de goedkeuringsautoriteit om te bezien of deze nog binnen de typegoedkeuring vallen.

Bij de nationale toelating van een bijzondere bromfiets zoals de Stint worden geen marges gespecificeerd. Het gevolg hiervan is dat alle wijzigingen aan het ministerie gemeld moeten worden opdat beoordeeld kan worden of de gewijzigde bijzondere bromfiets nog steeds binnen de aanwijzing past. In de aanwijzing van de Stints is de fabrikant erop gewezen dat alle door de fabrikant op de markt gebrachte Stints qua vormgeving, technische specificaties en verkeersveiligheid aan de door de RDW en de SWOV beoordeelde eisen dienen te blijven voldoen. Een exacte grens die aangeeft wanneer het voertuig in strijd is met de oorspronkelijke aanvraag, is niet aan te geven.

Kleine aanpassingen die geen inbreuk vormen op de bestaande constructie, zoals een andere kleur of de toevoeging van een bel of iets heel kleins, passen binnen de bestaande aanwijzing. Maar wijzigingen van essentiële onderdelen, zoals de stuurinrichting, de reminrichting, het frame of de elektrotechnische uitrusting, zijn ingrijpender. Dan moet een nieuwe beoordeling plaatsvinden. Ik realiseer me ook dat het onderscheid tussen kleine en essentiële aanpassingen tot onduidelijkheid kan leiden. Daarom is afgesproken dat de fabrikant alle aanpassingen moet melden, en dus niet zelf kan besluiten dat een aanpassing wel binnen de aanwijzing past.

De basis daarvoor ligt in artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994, op grond waarvan de aanwijzing van een bijzondere bromfiets per type wordt gedaan. De fabrikant kan niet allerlei verschillende voertuigen op de weg brengen alleen omdat hij ooit één aanvraag voor een bijzondere bromfiets heeft gedaan. De fabrikant van de Stint is zich hier ook van bewust, aangezien hij in 2014 tot tweemaal toe een aanvraag heeft ingediend voor een nieuwe Stint. Zoals we net al uitgebreid met elkaar hebben gewisseld wil ik heel graag kijken of het specifiekere definiëren van marges voor wijzigingen een onderdeel kan zijn van een aanpassing van het toelatingskader.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik kom toch terug op het punt dat ik net maakte over die fabrikant die zich aandiende in 2017. Die moet wijzigingen melden. Dat zegt de minister nu ook. Dat doet hij, met het verzoek om langs te komen op het ministerie. Dat wordt afgewezen. Er wordt gezegd: het is uw eigen verantwoordelijkheid; u moet zelf beoordelen of de constructie geweld wordt aangedaan, ja of nee. Dat vind ik heel raar, gelet op wat de minister nu zegt. Dat staat er eigenlijk haaks op, wordt mij ingefluisterd. Hoe duidt de minister dit? We hebben regels. We hebben de aanscherping. Alles moet gemeld worden. Er wordt gemeld. Maar er wordt gezegd: nee, het is uw eigen verantwoordelijkheid, meneer de producent of mevrouw de producent; kijk maar wat u ermee doet. Ik vind dat heel erg haaks staan op elkaar. Waarom wordt die producent niet uitgenodigd en wordt er niet samen met die persoon gekeken of dit wel kan, ja of nee? Waarom wordt daar zo gemakzuchtig overheen gegaan op het ministerie?

De voorzitter:

Het woord is aan de minister, ook al is dit een herhaalde vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan krijgt u toch weer het herhaalde antwoord. Er zijn natuurlijk vaker aanvragen gedaan. Er zijn ook wel wijzigingen gemeld. Daar wordt gewoon op gereageerd. Als die inhoudelijk worden voorgelegd, kunnen ze gewoon een nieuwe aanvraag indienen en zeggen: we hebben deze wijziging aangebracht; past die nog binnen de technische toelating? Dan wordt dat gewoon voorgelegd aan RDW of SWOV, afhankelijk van de wijziging.

De voorzitter:

Dan gaan we nu over naar het blokje overig.

De heer Laçin (SP):

Ik had nog een aanvullende vraag.

De voorzitter:

Als het maar geen herhaling is.

De heer Laçin (SP):

Nee, het is geen herhaling. Ik wil specifiek weten welke afweging er is gemaakt op het ministerie op dit punt. Ik wil de minister vragen of ze nu of later schriftelijk op dit punt kan terugkomen, want ik vind het ontzettend belangrijk om te weten welke afweging het

ministerie maakt om een producent die zich aandient af te wijzen.

De voorzitter:

U vraagt eigenlijk eenzelfde toezegging als die die aan mevrouw Van der Graaf is gedaan.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij niet.

De voorzitter:

Het gaat ook over toelatingseisen en alles. Dit is dan meer toezicht daarop, maar het zit in hetzelfde ...

De heer Laçin (SP):

Mijn vraag gaat over deze specifieke aanvraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de laatste specifieke aanvraag is verder geen andere informatie, dus daar kan ik de heer Laçin ook niks meer over melden. Hierbij geldt hetzelfde als wat ik zei tegen mevrouw Van der Graaf: we kunnen nog een keer kijken of daar meer over te vinden is, maar op dit moment hebben we daar geen nadere informatie over.

De voorzitter:

Dan is het een mooie toezegging dat er nog zeven keer wordt gekeken of die informatie er is, zodat de Kamer die kan krijgen.

De heer Laçin (SP):

Die toezegging doet u nu, voorzitter. Maar die hoor ik niet bij de minister.

De voorzitter:

Die hoorde ik ook net bij de minister. Dit is een herhaling van de toezegging die de minister net heeft gedaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zal ik dat dan meteen even doen? Natuurlijk wil ik ook tegen de heer Laçin zeggen wat ik net tegen mevrouw Van der Graaf heb gezegd. Dat gaat over het verhaal van de SWOV, over welke afwegingen er zijn gemaakt om dat onderzoek niet te doen en of daar nog iets van terug te vinden is. Ik zal ook in dit geval kijken of we daar nog nadere informatie over boven tafel kunnen krijgen.

Voorzitter, als ik meteen mag aanvullen: als wij nog iets vinden en ook als we niets vinden, zal ik het u schriftelijk melden en er schriftelijk op terugkomen. Dat komt natuurlijk sowieso vanwege het feitenrelaas dat ik mevrouw Kröger heb toegezegd. U vroeg net of dat voor de tweede termijn zou kunnen. Dat kan niet, want hier zijn heel veel organisaties bij betrokken. Ik moet dat met JenV afstemmen. Er zullen dingen weggelakt moeten worden of er zal toestemming moeten worden gevraagd van personen die vermeld worden. Dat zal echt meer tijd vragen. Ik weet dat de Kamer hier heel veel waarde aan hecht, dus ik wil dat graag zorgvuldig doen en zorgen dat we dat echt heel goed op een rijtje kunnen zetten. Maar dat kost gewoon tijd, want alle organisaties die erbij betrokken zijn, zullen daar ook allemaal naar moeten kijken. We zullen dat met iedereen, JenV, politie, NFI et cetera, goed moeten afstemmen.

De voorzitter:

Ik kan mij voorstellen dat daar een ordevoorstel uit voortkomt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik had eigenlijk een inhoudelijk vraag, maar het ordevoorstel zou zijn dat die tijdlijn voor mij cruciaal is. Ik wil met name weten hoe dat contact is geweest gedurende dat weekend, wie wat wanneer wist. Ik wil heel erg graag dat deze blokjes worden afgemaakt om het debat vervolgens te schorsen. Dan houden we een tweede termijn zodra we die tijdlijn hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik hoor dat er nog wel een poging gedaan wordt maar dat het er waarschijnlijk niet in zit dat we dat nu in zo korte tijd voor elkaar krijgen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger mag nu dan in ieder geval haar inhoudelijke vraag nog stellen. Dan kunnen wij straks het blokje overig nog doen. En dan nemen wij een besluit.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Aanvullend op wat de heer Laçin heeft gevraagd: de aanpassingen van de Stint waren een belangrijke afweging in het besluit van de schorsing. Dat ging over het feit dat die elektromotor veranderd was van 800W naar 1.200W. Hoe verhoudt het feit dat het volstrekt onduidelijk is voor een producent wanneer die geacht wordt om dingen te melden of niet, zich tot het feit dat het ministerie zegt wanneer een producent die duidelijkheid vraagt: sorry, die exacte grens kunnen we echt niet aangeven? Ik heb ook begrepen van producenten dat zij in een bijeenkomst met de RDW te horen hebben gekregen dat die grenzen er helemaal niet zijn. Hoe kan het dat het aan de ene kant verwijtbaar is dat de producent van de Stint een aanpassing heeft gedaan die een grond is voor de schorsing, terwijl het aan de andere kant totaal niet duidelijk is voor producenten wanneer ze geacht worden dingen te melden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die wijziging is niet de grond geweest voor de schorsing. De schorsing zat hem in de risico's van verschillende mankementen gecombineerd met meerdere modificaties; er is geen zicht op wat daar allemaal precies is gebeurd. U heeft gelijk dat er bij deze categorie geen marges zijn aangegeven. Ik heb dat net nog voorgelezen. Zo hebben we het nou eenmaal met elkaar afgesproken zoveel jaar geleden. Ik heb u ook aangegeven dat het mij verstandig lijkt om bij het nieuwe kader nog eens met elkaar na te denken over de vraag of we dat nog wel zo willen doen. Juist omdat er geen marges zijn aangegeven, wat bij andere categorieën producten wel gebeurt maar bij deze categorie niet, is de producent te kennen gegeven dat hij alle wijzigingen moet melden die substantieel kunnen zijn. Bij twijfel moet een producent altijd aan de bel trekken. Ik gaf net aan dat het niks te maken heeft met een kleur of een detail. Bij de producent ligt de verantwoordelijkheid om dat te melden. Als daar enigszins twijfel over is, dan moet dat dus gebeuren. Dat heeft de producent van de Stint zelf ook wel beseft, want in 2014 is er een verzoek gekomen voor die Kelkka, dat de eindstreep dus niet heeft gehaald.

De voorzitter:

Ik wil toch verdergaan met het blokje overig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De eerste lijst van de ILT laat zien dat er veel types en aanpassingen zijn. Ik heb gisteren al aangegeven dat we dat bij de producent hebben opgevraagd. We hebben dat nog niet compleet, maar ten tijde van de schorsing riep dat al wel vragen op.

Even kijken. Dit heb ik volgens mij ook al gehad. Dan heb ik eigenlijk verder niks meer, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden. Wetende dat het feitenrelaas er op dit moment nog niet is, stel ik voor dat we de vergadering een minuut of vijf schorsen, zodat wij even kunnen overleggen. Ik stel voor dat we dat op een andere plek doen. Dan kijken we even hoe we verdergaan met dit debat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik zou graag als eerste het woord willen geven aan de heer Van Aalst. We hebben net met elkaar bekeken hoe we verder willen gaan na deze eerste termijn. We verwachten natuurlijk een overzicht, een feitenrelaas, van de minister. Dat willen we als commissie grondig en goed bestuderen. Daarvoor geef ik op dit moment even het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Wij hadden een vooraankondiging gedaan van een VAO. We hebben vanavond een eens-maar-nooit-weerverhaal gehoord, waarin de minister aangeeft dat dingen anders hadden moeten. Dat heeft zij toegezegd. Dat doet ons besluiten om vanavond geen VAO meer te hoeven voeren en dat er geen acute stemmingen plaats hoeven te hebben.

De voorzitter:

Helder. Dank u wel, meneer Van Aalst. Dan gaan we als commissie aankomende dinsdag verder met de tweede termijn. Daar hebben we dan ook het feitenrelaas bij nodig. Daarom vraag ik nu aan de minister wanneer zij dat aan ons zou kunnen leveren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Wij hebben de feiten wel op een rijtje, maar om die op dit late tijdstip nog met alle betrokkenen en andere instanties af te stemmen is wel echt een uitdaging. Ik denk dat we 's avonds laat niet meer iedereen kunnen bereiken. Morgen kan ik dat zeker aanleveren. Ik zal zorgen dat het morgen bij de Kamer komt.

De voorzitter:

Dan kunnen we aankomende dinsdag dus vlot verder met dit algemeen overleg.

Rest mij op dit moment nog de toezeggingen die zijn gedaan door de minister voor te lezen aan de commissie zodat we even met elkaar kunnen controleren of dat de goede toezeggingen zijn.

- De minister streeft naar versnelling van het onderzoek onder leiding van TNO dat duidelijkheid moet geven over de veiligheid van de Stint en mogelijke technische verbeteringen.

Nu is TNO natuurlijk een zelfstandige organisatie dus die moet zelf aangeven hoe snel zij dat kan doen, maar de minister streeft in ieder geval naar versnelling.

- De minister zal in het overleg met SZW bij gemeenten en kinderdagverblijven nagaan of er behoefte is aan hulp als gevolg van het schorsingsbesluit en de Kamer informeren over de uitkomst daarvan.

Daar heeft de heer Van Dijk van de PvdA een vraag over.

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

Eerst even over de eerste toezegging. Volgens mij hebben we het er ook over gehad dat partners, kinderdagverblijven en een aantal hoogleraren aangeven dat er mogelijk een aantal aanpassingen mogelijk zouden zijn waardoor de Stint weer veilig zou kunnen rijden. Volgens mij heeft de minister gezegd dat zij zal zorgen dat de initiatieven die worden genomen, bekend worden en dat TNO daarover in gesprek gaat.

De **voorzitter**:

Ja, een bredere meeting met experts onder leiding van TNO om met elkaar versnelling aan te brengen. Zo heb ik het begrepen, maar ik kijk even naar de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, ik heb aan de heer Van Dijk toegezegd om al die initiatieven kenbaar te maken aan TNO met een positief advies om zo veel mogelijk vaart te maken met het onderzoek. Maar zoals de voorzitter net al zei, is TNO een onafhankelijk instituut. Ik kan TNO dus niet dwingen om met deze of gene in zee te gaan. Ik heb toegezegd dat ik de initiatieven die bekend zijn, zeker onder de aandacht van TNO zal brengen en nogmaals om zo groot mogelijke spoed zal verzoeken.

De **voorzitter**:

Die wens is dan vanuit de Kamer meegegeven. De tweede toezegging over SZW en het schorsingsbesluit heb ik net al voorgelezen. U bent het daar allemaal mee eens.

- Dit najaar zal de minister in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid nadere informatie verschaffen over vernieuwing van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen, hetgeen zij met voorrang zal oppakken. Zij zal daarbij onder meer adviezen van de RDW en de SWOV betrekken.

Meneer Van Dijk?

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

Excuus, nog even over die tweede toezegging over de gemeenten. Ik zou het prettig vinden als de Kamer wordt geïnformeerd over mogelijke problemen die er zijn of niet

zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal graag verslag uitbrengen van wat we bespreken met de gemeenten. Mochten daar inderdaad specifieke dingen uit naar voren komen, dan zal ik die melden.

De voorzitter:

Ik ga verder met de toezeggingen.

- De minister zal de Kamer, indien mogelijk, informeren over de exacte overwegingen die speelden bij de toelating van de Stint.
- De minister zal de Kamer, indien mogelijk, nader informeren over de overwegingen en gang van zaken ten aanzien van een mail van het ministerie aan de producent over modificaties.

Dat gaat over de mail zoals die werd voorgelezen door collega Laçin van de SP.

Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie heeft nog een vraag.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Bij de toezegging over de exacte overwegingen over de toelating van de Stint wil ik nog even expliciet de aanbeveling van de SWOV adresseren over het aanvullende onderzoek dat wenselijk werd geacht als het gaat om de rijvaardigheid en de eisen aan de bestuurders.

De voorzitter:

Ik zie dat dat akkoord is. Dat wordt er nu bij geschreven door de griffier, dus dat staat genoteerd.

Ik dank iedereen in deze zaal voor zijn komst naar deze vergadering. Ook dank ik de mensen die deze vergadering hebben gevolgd via internet. Ik dank de minister en haar mensen voor de beantwoording. Ik dank de collega's en wens iedereen nog een gezegende avond.

Sluiting 22.20 uur.