

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
mevr. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

*Per email en post*

*CC: de leden van de Vaste Commissies voor I&W en SZW.*

Betreft: Stand van zaken beoordeling toelating Stint-Bus

Amsterdam/Utrecht, 30 juli 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Op 16 juli jl. informeerde U ons door middel van toezending van een brief aan de Kamer dat U een besluit inzake de toelating van de Stint – nu BSO Bus genaamd – onder de beleidsregel bijzondere bromfiets uitstelt om op die wijze de SWOV de mogelijkheid te bieden een methodiek te ontwikkelen t.b.v. een betrouwbare risico-inventarisatie. Uw besluit roept bij ons de nodige vragen op. Aan het eind van deze brief zullen wij deze samenvatten.

Veel van onze leden hebben aanbetalingen gedaan om de vernieuwde BSO Bus zo snel mogelijk in gebruik te kunnen nemen. Deze snelheid is gewenst omdat de alternatieven voor de BSO Bus naar ons oordeel minder veilig zijn. Deze snelheid was ook de inzet van de Tweede Kamer en van uzelf zoals uitgesproken in de Kamer. In het convenant dat wij met U sloten staat bovendien dat U zich tot het uiterste zult inspannen om vóór 1 september 2019 of zo spoedig mogelijk na die datum te beslissen over een toelating van de Stint. De kinderopvangbranche durfde aldus aanbetalingen te doen vanwege het vertrouwen dat zij nog steeds stelt in de fabrikant en het vertrouwen dat zij had in de beleidsregel bijzondere bromfietsen zoals gepubliceerd in mei 2019, en de wijze waarop deze zou worden toegepast. In de beleidsregel en al uw daarop volgende communicatie is tot 16 juli jl. niet vermeld dat een besluit zou wachten op een nieuw te ontwikkelen methodiek van de SWOV.

Voor onze branche is het lastig dat het gehele aanvraagproces achter gesloten deuren plaatsheeft. Er is daardoor geen enkele maatschappelijke of democratische controle mogelijk. Vanuit een regulier proces inzake de toelating van een vervoersmiddel met duidelijke en geharmoniseerde richtlijnen is dit wellicht voorstelbaar. Voor het proces inzake de BSO Bus blijkt het lastig. U neemt besluiten met verstreckende gevolgen voor onze branche, terwijl wij geen zicht hebben op de processen en afwegingen en geen informatie van U ontvangen. Wij verzoeken u vriendelijk om deze openheid en betrokkenheid de komende fase wel te betrachten.

Wij hebben de fabrikant gevraagd om ons nadere informatie te geven. Uit de brieven die het Ministerie hem heeft gestuurd en de rapporten die in zijn opdracht zijn gemaakt en expliciet openbaar zijn voor belanghebbenden maken wij het volgende op:

### *Tijdslijn en bevindingen tweede aanvraag BSO Bus*

Op 10 oktober 2019 is de tweede aanvraag voor de BSO Bus bij uw ministerie ingediend. De verwachting was dat deze aanvraag snel doorlopen kon worden, omdat alle onduidelijkheden die een nieuwe beleidsregel kennelijk met zich meebrengt en welke naar voren kwamen in de eerste aanvraag, in de tweede aanvraag al waren verhelderd.

Kijkend naar de Beleidsregel zijn er grofweg drie typen vereisten waaraan de BSO-Bus moet voldoen. Ten eerste moet de productie met voldoende waarborgen zijn omkleed om zeker te stellen dat iedere BSO Bus die van de band rolt, gelijk is aan het voertuig dat is gekeurd. De RDW is hierin de certificerende instantie. Deze zgn. Conformity of Production is in januari afgegeven.

Ten tweede moet de BSO Bus op de technische aspecten goedgekeurd worden. Ook dat gebeurt door de RDW. Dit proces, dat uiterst zorgvuldig is vormgegeven, is in februari afgerond – naar wij aannemen met een positief advies, aangezien anders de aanvraag was afgekeurd of de mogelijkheid tot aanpassing reeds was gegeven.

Tenslotte moet een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aantonen hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. De vragen die hiertoe dienen te worden beantwoord, zijn gespecificeerd in de Memorie van Toelichting van de Beleidsregel. Dit onderzoek is gedaan door TNO, met een positieve conclusie. Op 11 februari heeft de fabrikant het rapport van TNO aan uw ministerie gestuurd. Dit rapport is ter advisering aan de SWOV voorgelegd. De SWOV heeft vervolgens op 7 april haar advies aan u uitgebracht over het veiligheidsrapport van TNO, en daar nog enkele kanttekeningen bij geplaatst, zo laat u aan de fabrikant weten. Zo waren niet alle vragen uit de Memorie van Toelichting beantwoord. U hebt daarom de fabrikant verzocht het rapport verder te (laten) aanvullen met daarin de beantwoording van de vragen uit de Memorie van Toelichting. TNO heeft hierop op 20 mei een tweede rapport opgeleverd, wederom met een positieve conclusie.

Op 18 juni heeft de SWOV haar advies hierover gegeven. De hoofdlijn van het advies is volgens uw brief:

1. Alle vragen uit de Memorie van Toelichting zijn beantwoord met inhoudelijk relevante antwoorden.
2. Er zijn nog twee minimale kanttekeningen van SWOV, namelijk over het gebruik maken van de oude Stint als referentievoertuig van de nieuwe BSO Bus, en over de plek op de weg. Het laatste punt is door de minister al in 2019 geadresseerd. Het is bekend dat SWOV deze opvatting heeft, dit punt is echter weloverwogen door U *niet* opgenomen in de beleidsregel<sup>1</sup>. In het Convenant dat wij met U sloten hebben wij afspraken gemaakt over o.a. het gebruik van veilige routes. Het eerste punt van de SWOV t.a.v. het referentievoertuig is opmerkelijk, aangezien het immers een rapport van TNO over de oude Stint is geweest op basis waarvan de Stint van de weg is gehaald. Het lijkt ons zeer voor de hand liggend dat TNO dit voertuig als referentie gebruikt voor de nieuwe BSO Bus. Het feit dat TNO constateert dat de tekortkomingen van de oude Stint aantoonbaar zijn gecorrigeerd is wat ons betreft een zeer belangrijke conclusie waaraan niet zomaar voorbij kan worden gegaan. De enige andere mogelijke referentie die voor de BSO Bus bestaat is ons inziens de e-bakfiets, en ook deze vergelijking wordt door TNO gemaakt. Wij vragen ons af met welk referentievoertuig de SWOV zou willen werken? Om een proces snel en voorspoedig te laten verlopen zou een dergelijk advies van SWOV helpend zijn. We vernemen het antwoord graag van u.

---

<sup>1</sup> Herziening Toelatingskader Bijzondere Bromfietsen, 26 februari 2019, IENW/BSK-2019/30975

3. De SWOV uit, net als bij het punt over de plek op de weg, wederom haar kritiek op de beleidsregel, namelijk op de vragen zoals die in de Memorie van Toelichting zijn genoemd. De SWOV is van mening dat niet vaststaat of deze vragen voldoende zijn, en dat het door de aard van de vragen niet mogelijk is om de antwoorden erop op wetenschappelijk verantwoorde wijze te beantwoorden. De SWOV geeft dus aan dat zij kritiek heeft op de beleidsregel en krijgt nu kennelijk van U de mogelijkheid om, lopende de aanvraagprocedure, de beleidsregel aan te passen.

#### *Vraagtekens bij de gevolgde procedure*

Het komt ons voor dat de SWOV alle punten die zij in de aanloop naar de totstandkoming van de beleidsregel naar voren bracht en die U niet hebt overgenomen in de beleidsregel, blijft herhalen. Nu U op de valreep besluit om de kritiek van de SWOV op de beleidsregel alsnog te incorporeren in het beleidsproces, wordt *de facto* de beleidsregel met terugwerkende kracht buiten werking gesteld, zonder dat er *nieuwe* informatie beschikbaar is op basis waarvan dit noodzakelijk zou zijn. De kritiek van de SWOV was immers reeds genoegzaam bij U bekend en is door U aan de Kamer meegedeeld<sup>2</sup> zonder dat er gevolgen aan zijn verbonden of actie op is aangekondigd. Kinderopvangorganisaties worden nu ernstig benadeeld. Wij vragen ons ten zeerste af of hier geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Wij zullen hierover nader advies vragen.

#### *Openheid van zaken omtrent nieuwe methodiek*

Wij verzoeken U om ons zo spoedig mogelijk te informeren over de nieuwe methodiek. Zowel het proces (wanneer is de opdracht verstrekt en met welk doel) als de inhoud (hoe zal de methodiek eruit komen te zien) als de toepassing ervan zijn voor onze branche relevant en vragen ons inziens gezien het kennelijk exploratieve karakter ervan, om maatschappelijke en democratische controle.

#### **Veiligheid alternatieve vervoersmiddelen: de elektrische bakfiets**

Hoe langer de terugkeer van de nieuwe BSO Bus op zich laat wachten, hoe meer kinderopvangorganisaties zullen overstappen op andere vervoersoplossingen. In veel gevallen zal dat de e-bakfiets zijn. Nu uw besluit doet vermoeden dat het überhaupt niet de intentie is om de BSO Bus ooit tot de weg toe te laten, zal deze overstap nog veel grootschaliger plaatshebben.

We hebben vanaf het moment dat het gebruik van de bestaande Stint werd geschorst onze zorg uitgesproken over het gebruik in relatie tot de veiligheid van de e-bakfietsen. Als de drie branchepartijen hebben wij U ook gevraagd hier onderzoek naar te doen. De Kamer heeft U daartoe eveneens verzocht. Met het onderzoek willen wij voorkomen dat kinderopvangorganisaties beslissingen nemen over vervoersmiddelen op basis van onvolledige en/of inadequate informatie. Ook moet worden voorkomen dat zij investeren in vervoersmiddelen, die mogelijk al over twee jaar niet meer tot de openbare weg toegelaten worden. Het grootste risico is dat er een ongeval plaatsvindt waarbij een e-bakfiets betrokken is. Wij zullen U daarvoor dan verantwoordelijk houden, net als naar wij aannemen, de Kamer.

De quick scan van Arcadis, welke U in december 2019 aan de Kamer stuurde blijkt een wel erg snelle en korte scan te zijn: objectieve (en eenvoudig te controleren) informatie in het rapport over bijvoorbeeld afmetingen klopt niet. En objectieve informatie over het vermogen (maximaal 250 W) waaruit blijkt dat daarmee normen worden overschreden, is niet door U aangegrepen om stappen te zetten. Zowel wij als de Kamer hebben

---

<sup>2</sup> Stand van zaken beoordeling aanvraag Stint, 19 december 2019, IENW/BSK-2019/268935

daarom in februari 2020 aan U verzocht om met de branche in overleg te treden over een nader onderzoek naar e-bakfietsen. U hebt tot op heden daarop geen actie ondernomen.

In maart 2020 hebben wij uw ministerie schriftelijk voorgesteld om een onderzoek naar de e-bakfietsen te laten doen door de RDW. Wij stelden voor dat uw ministerie – in samenspraak met de drie branchepartijen – aan de RDW vraagt om in samenwerking met TNO het huidige aanbod van e-bakfietsen te toetsen aan de eisen uit de beleidsregel zodat een goede vergelijking kan worden gemaakt met de nieuwe BSO Bus. Een dergelijke vergelijking biedt goede informatie aan kinderopvangorganisaties op basis waarvan zij afgewogen besluiten kunnen nemen over de verschillende vervoersopties. Op dit voorstel hebben wij geen reactie gekregen.

Op 29 juni 2020 hebben wij wederom in telefonisch contact met uw ministerie verzocht om een onderzoek naar de e-bakfietsen, in lijn met bovenstaand voorstel. In dit overleg werd daarnaast door uw ministerie geïnformeerd naar de bereidheid bij de convenantpartners om de e-bakfietsen op te nemen in het convenant. Hierover was reeds eerder eenmaal telefonisch contact geweest. In het overleg dd 29 juni hebben wij nogmaals aangegeven dat wij geen rol zien voor de branchepartijen om als toezichthouder op te treden inzake de e-bakfietsen. De diversiteit van het aantal aanbieders is daarvan één reden. Daarnaast hebben wij benadrukt dat opname in het convenant zou suggereren dat wij ons vertrouwen uitspreken in de betreffende voertuigen. Die verantwoordelijkheid willen wij niet op ons nemen. Pas als van de e-bakfietsen duidelijk is dat zij voldoen aan dezelfde veiligheidseisen als de BSO Bus, zouden wij kunnen overwegen in overleg te treden met de betreffende fabrikanten.

Gezien het bovenstaande merken wij op dat wij ons slecht herkennen in de passage over e-bakfietsen en de snelle scan van Arcadis in uw brief aan de Tweede Kamer dd 16 juli 2020 (“Uitgebreide beleidsreactie OVV rapport”).

Wij constateren dat er een grote incongruentie is ontstaan waar het gaat om het niveau van veiligheidsvoorzieningen tussen de nieuwe BSO Bus en het huidige aanbod van e-bakfietsen. Wij constateren dat de BSO Bus van de weg is gehaald omdat de veiligheid voorop stond, en betreuren het dat dit uitgangspunt, veiligheid voorop, kennelijk niet van toepassing is als het gaat om e-bakfietsen.

#### *Verzoek deugdelijk onderzoek e-bakfietsen*

Wij verzoeken U dringend om voor 15 augustus 2020 een deugdelijk onderzoek te starten naar e-bakfietsen conform ons voorstel: een technisch onderzoek in relatie tot het beoogde gebruik, door middel van een toetsing aan de beleidsregel Bijzondere Bromfiets door RDW en TNO. Indien U daartoe niet bereid blijkt, zien wij ons genoodzaakt zelf een dergelijk onderzoek te initiëren. Vooruitlopend daarop zullen wij een quick scan laten uitvoeren naar een of meerdere e-bakfietsen, om een eerste indicatie te krijgen van de veiligheid en de mate waarin wordt voldaan aan de toepasselijke regelgeving. Het ligt daarnaast ons inziens in de rede dat ook de nieuwe methodiek van de SWOV zal worden toegepast op de e-bakfietsen.

#### **Samengevat**

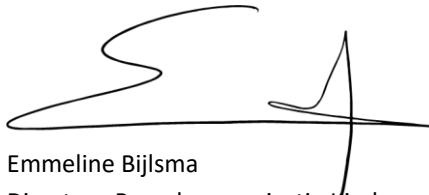
Wij zijn zeer teleurgesteld over de lange duur van de aanvraagprocedure inzake de toelating van de BSO Bus en over uw besluit om de spelregels gedurende de aanvraagprocedure te wijzigen. Wij zullen juridisch advies inwinnen omtrent de vraag of hier geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Wij zijn eveneens teleurgesteld over het uitblijven van een goed technisch onderzoek naar de e-bakfietsen, en herkennen ons niet in de wijze waarop U aan de Kamer heeft gerapporteerd over de e-bakfietsen.

Wij hebben daarnaast enkele vragen aan U gesteld:

- Met welk referentievoertuig zou de SWOV willen werken?
- Graag worden wij geïnformeerd over en betrokken bij de nieuwe methodiek die door de SWOV wordt ontwikkeld. Zowel het proces (wanneer is de opdracht verstrekt en met welk doel) als de inhoud (hoe zal de methodiek eruit komen te zien) als de toepassing zijn voor onze branche relevant.
- Wij verzoeken u dringend om voor 15 augustus 2020 een deugdelijk onderzoek te starten naar e-bakfietsen conform ons voorstel: een technisch onderzoek in relatie tot het beoogde gebruik, door middel van een toetsing aan de beleidsregel Bijzondere Bromfiets door RDW en TNO.
- Wij verzoeken U de nieuwe methodiek van de SWOV ook toe te passen op de e-bakfietsen.
- Wij zouden graag uiterlijk 17 augustus uw reactie ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Namens de drie branchepartijen



Emmeline Bijlsma  
Directeur Brancheorganisatie Kinderopvang

Felix Rottenberg (voorzitter Brancheorganisatie Kinderopvang - BK)

Gjalt Jellesma (voorzitter Belangenvereniging van Ouders in de Kinderopvang - BOinK)

Monique Vreeburg (voorzitter Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang - BMK)