

en eisen die door middel van visuele waarneming door de agent op straat vast te stellen zijn. Bij lastig vast te stellen technische eisen aan het voertuig zal de politie steeds een afweging moeten maken of bij de beoordeling daarvan de politiecapaciteit het meest effectief ingezet wordt." Wat denkt u dat er gaat gebeuren als de berijder van een illegaal voertuig zich aan de verkeersregels lijkt te houden en wordt omringd door verkeersovertreders? Dan zal hij of zij zomaar kunnen doorrijden. Wij zien nu al een groot risico voor de gebruikers van illegale voertuigen. Deze personen zijn namelijk onverzekerd. Toch zien we steeds meer van dergelijke voertuigen in het verkeer verschijnen. Daar helpt deze wet niet tegen. En die helpt ook niet tegen het tekort aan politiemensen om de wet te handhaven, hier in de stad, maar zeker op het platteland. Wordt het niet tijd voor een grootschalige campagne over de risico's van het rondrijden op een onverzekerd voertuig, zoals een illegale e-step of een opgevoerde e-bike? Hoe worden handhavers geïnformeerd over de verschillen tussen legale en illegale LEV's en hoe zullen zij dit kunnen gaan vaststellen? Wordt er voorzien in een training voor de politie? Zijn maatregelen als het invoeren van een helmplicht, al dan niet voor bepaalde doelgroepen, niet veel effectiever en bovendien veel makkelijker te controleren op basis van waarneming? Graag hoor ik de mening van de minister hierover.

De RDW acht het wetsvoorstel en de daarbij behorende nieuwe rol haalbaar en uitvoerbaar. Op het eerste gezicht lijkt de RDW niet de meest aangewezen instantie om dat te bepalen. Het doet me sterk denken aan "wij van WC-Eend adviseren ..." U begrijpt vast wat ik bedoel. De vraag aan de minister is of er voldoende medewerkers met kennis van en ervaring met innovatieve voertuigen, zoals de LEV's, bij de RDW werken. En zo niet, zijn die te vinden in de huidige, krappe arbeidsmarkt of gaat de RDW ze zelf opleiden?

Doordat ondernemers op dit moment met tijdelijke LEV-wetgeving wachten op een definitief kader, valt te verwachten dat er vanaf het moment dat het LEV-kader is geïmplementeerd, een inhaalslag zal zijn van keuringen. Zijn we hierop voorbereid? Als we de voertuigen onder de 50 kilo gelijkstellen aan een elektrische fiets, zal dit bij de invoering van de wet de werkdruk van de RDW in ieder geval fors verminderen. Daarnaast zal gewerkt moeten worden aan communicatie over de nieuwe regels en draagvlak bij de bevolking. Wanneer en hoe gaat de minister dat oppakken?

Voorzitter. Veiligheid is een groot goed, maar gedrag is daarbij een allesbepalende factor. Als mensen massaal kiezen voor goedkope, illegale stepjes van AliExpress, zijn we verder van huis. De BBB zal haar eindoordeel over de wet laten afhangen van het al dan niet aannemen van de aangekondigde moties of de eventuele toezeggingen van de minister. Wij snappen dat er in het toekomstige LEV-kader maatregelen worden voorgesteld voor zwaardere bakfietsen voor het vervoer van goederen en personen, zoals de Stint. We vinden echter ook, net als onze Nationale ombudsman, dat een wet een uiterst middel is en niet moet leiden tot onnodig zware en ingewikkelde maatregelen. Vandaar onze aangekondigde wijzigingsvoorstellen.

Tot slot roep ik u allen op, nu en in de toekomst: houd het simpel. Dank u wel.

#### De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Langen-Visbeek. Mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Ik wil graag iets van uw achtergrond schetsen. Na de heao-studie commerciële economie en internationale marketing heeft u organisatie en beleid gestudeerd aan de Universiteit van Amsterdam. Aanvullend bent u opgeleid tot mediator — de zoveelste! — en taxateur. Bovendien heeft u aan Nyenrode Universiteit de commissarissencyclus gevolgd. Sinds 2002 werkt u als zelfstandig makelaar, taxateur en mediator. Daarnaast bent u directeur geweest van Stichting Welzijn Ouderen West-Friesland en algemeen directeur van de Stichting Welzijn-WonenPlus in Purmerend. Sinds begin dit jaar bent u raadsgriffier van de gemeente Drechterland.

In 2007 werd u gekozen als raadslid namens de VVD in Andijk. Vier jaar later werd u raadslid in Medemblik. In beide gevallen was u ook voorzitter van de VVD-fractie. Dat bleef u tot u in 2018 wethouder van ruimtelijke ordening werd. Van 2015 tot 2019 was u bovendien lid van de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. Bij uw afscheid als wethouder vorig jaar zei u: "Ondernemers zijn niet het probleem, maar de oplossing. Zo geldt dat ook voor onze boeren." Daarmee zette u, onbewust of niet, al een stap richting de BBB.

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 2022 bleef u nog enkele maanden gemeenteraadslid. Enkele maanden later was u kandidaat voor de BBB bij de Eerste Kamerverkiezingen. In het Noordhollands Dagblad zei u over uw overstap dat je niet zomaar wisselt van partij, maar dat u en de VVD uit elkaar gegroeid zijn en dat u steeds meer aansluiting voelde bij de BBB. Op 13 juni van dit jaar bent u geïnstalleerd als lid van de Eerste Kamer namens de BBB. Uw voornaamste doel is om hier het geluid van de regio te verwoorden. Dat zei u tegen het Noordhollands Dagblad. En bovendien ligt uw focus op het verminderen van regeldruk, waarvan uw maidenspeech een voorbeeld was. Nogmaals van harte gefeliciteerd met uw maidenspeech.

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Thijssen van de fractie van GroenLinks-PvdA.



#### Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel. Allereerst mijn felicitaties aan mijn collega-Kamerlid van de BBB, mevrouw Van Langen-Visbeek. Ook alle aanwezigen in de zaal heel veel dank. Ik kijk ook even naar de tribune. Daar zitten mijn collega's van het wetenschappelijk bureau. Een mooie verrassing, want ik had niet op hun komst gerekend. Leuk.

Daarnaast wil ik graag laten weten dat ik niet alleen het woord voer namens onze eigen fractie, maar ook namens de fractie van D66. Wie weet is het een begin van een nog bredere samenwerking binnen de links-progressieve beweging.

Voorzitter. Ik ben geboren op Prinsjesdag. Dit is thuis de verklaring voor mijn politieke betrokkenheid, maar ik schrijf die zelf liever toe aan de vormende jaren tijdens mijn studietijd. Een week voordat de Twin Towers ineens stortten, startte ik met de studie sociologie. De moorden op Fortuyn en Van Gogh verdiepten de culturele polarisatie in ons land. Deze periode voelde ik me aangesproken door het links-

progressieve geluid van emancipatiepartij GroenLinks. Mijn studietijd sloot ik dan ook af met een stage bij het wetenschappelijk bureau van GroenLinks, niet wetende dat ik meer dan vijftien jaar later zou terugkeren als directeur van deze club.

Het zal je niet verbazen dat wij ons als politieke denktank voor GroenLinks bezighouden met groen en links gedachtegoed. Het is mijn ambitie om te laten zien dat groene en linkse politiek inherent verweven zijn met elkaar. Of je nu de strijd aangaat met de uitputting van de mens of de planeet: de grondoorzaak is in beide gevallen een economisch systeem dat draait op oneindige economische groei.

Ook in de oplossingen kunnen rode en groene politiek niet los van elkaar gezien worden. De duurzaamheidstransitie is in de kern een verdelingsvraagstuk. Voor wie en wat zijn schaarse grondstoffen eigenlijk bedoeld? Wie betaalt de rekening van vervuiling? Zetten we publiek geld in voor een Teslarijder of voor een isolatieoffensief in arme wijken? Gezien mijn rood-groene drijfveren voel ik me thuis in de eerste gezamenlijke rood-groene fractie. Er komt er straks nog een, maar dit was de eerste op nationaal niveau.

Juist bij de portefeuille waarover ik het woord voer, namelijk infrastructuur, waterstaat en omgeving, is een rood-groene blik gewenst, want het maakt voor je kansen heel veel uit of je een goede busverbinding naar een school of ziekenhuis hebt. Het maakt ook uit of de rekening voor de waterzuivering wordt neergelegd bij de huishoudens of bij de grootverbruikers van de industrie. Het maakt voor je gezondheid uit of je naast een vervuilende fabriek of een snelweg woont.

Voorzitter. De rood-groene blik is ook relevant voor het centrale thema van vandaag, lichte elektrische voertuigen. We kunnen het dan namelijk hebben over gentrificatie in wijken waar veel bakfietsen voor de deur staan. Nu moet ik bekennen dat ik zelf ook een Amsterdamse bakfietsmoeder ben. We kunnen in debat gaan over de slechte contracten van de postbezorgers die pakketten rondbrengen op cargobikes. We kunnen ook aandacht vragen voor de nog veel slechtere arbeidsomstandigheden veel verder van huis, namelijk voor de mijnwerkers die in Afrika kobalt winnen voor onze accu's.

Al deze thema's staan net wat te ver af van het wetsvoorstel dat we vandaag behandelen. Wel raakt het centrale thema aan het punt dat ik eerder maakte over economische groei. De aanleiding om hier nu over het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen te spreken, is namelijk dat economische belangen zwaarder leken te wegen dan menselijk welzijn. Deze prioritering ligt ten grondslag aan het tragische ongeluk dat vijf jaar geleden in Oss plaatsvond met de Stint.

Voorzitter. Hoe kon het zover komen? Uit een analyse van TNO bleek dat het veiligheidsniveau van de Stint ontoereikend was voor het vervoer van personen. De Onderzoeksrada voor Veiligheid deed vervolgens onderzoek naar de wijze waarop lichte gemotoriseerde voertuigen op de weg komen. De conclusie is pijnlijk. De samenvatting — dit zijn mijn eigen woorden — is dat dit weer een voorbeeld was waarin de markt boven de mensen werd geplaatst. Het economische belang van een enkel bedrijf — in dit geval was dat de producent van de segway — stond boven het welzijn en de veiligheid van velen.

Vanwege economische belangen en ook onder politieke druk is aanvullend op het Europese toelatingskader een nationaal toelatingskader geformuleerd en dat moest breed, eenvoudig en minimaal zijn. Op deze manier moesten innovatieve voertuigen hun weg naar de markt vooral heel snel kunnen vinden. In het nationale kader was er maar één verplichting, die ook nog eens niet bindend was: de RDW moest een adviserend technisch onderzoek uitvoeren. De verkeersveiligheidstoets, uitgevoerd door SWOV, was slechts optioneel. Omdat de verkeersveiligheidstoets tijdrovend en duur werd gevonden, is sinds 2011 niet meer van deze mogelijkheid gebruikgemaakt. Voor de Stint zijn beide toetsen wel uitgevoerd, maar ondanks negatieve adviezen is toch tot goedkeuring overgegaan. Hier zie je hoe belangrijk het is dat welzijnsbelangen goed verankerd zijn in de wet. Want als dat niet gebeurt, gaat het niet vanzelfsprekend goed.

Terwijl de wetswijziging waarover we vandaag spreken technisch gezien van geringe omvang is, vindt mijn fractie deze wetswijziging van wezenlijk belang. Kijk maar naar deze voorgeschiedenis, maar kijk ook met een blik vooruit naar de toekomst. We zien dat het binnen de bebouwde kom steeds drukker wordt op de weg en met name op het fietspad. Dat is niet zonder gevolgen. Van de dodelijke verkeersslachtoffers zat zo'n 20% op of in een elektrisch voertuig. Vooral kwetsbare groepen, namelijk ouderen en kinderen, lopen de grootste risico's. Gezien het grote aantal verkeersslachtoffers en de maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid, ben ik benieuwd of we van deze demissionaire minister nog meer wet- en regelgeving gaan ontvangen waarmee de verkeersveiligheid beter wordt geborgd. Graag uw reactie.

Voorzitter. Laten we naar de kern gaan van het wetsvoorstel dat nu voor ons ligt. Het voorstel zorgt ervoor dat de toelatingsbevoegdheid voor de goedkeuring van de LEV's wordt verplaatst van het ministerie naar de RDW. Zoals we dat sinds de jaren tachtig en negentig veelvuldig hebben zien gebeuren, wordt er een zogenaamde "knip" gemaakt tussen beleid en uitvoering. Ik wil stilstaan bij deze algemene trend. De veronderstelling achter de knip is dat beleid en uitvoering twee verschillende werelden zijn, die op afstand van elkaar moeten functioneren. Een veelal onuitgesproken waardeoordeel dat daaronder ligt, is dat hiertussen een hiërarchische verhouding bestaat, waarbij beleid als hoger en gewichtiger wordt gezien dan de uitvoering. Al twintig jaar geleden trok de Algemene Rekenkamer aan de bel over het automatisme waarmee de knip wordt gezet. Inmiddels schaaft een bont gezelschap zich achter deze kritiek. Ik nodig de demissionaire minister uit om een algemene reflectie te geven op de wenselijkheid van het maken van de knip tussen beleid en uitvoering. Graag uw reactie.

Ten aanzien van deze specifieke knip, wil ik de kritische vraag herhalen die de Raad van State stelde. Kan de demissionaire minister uitleggen waarom hij vindt dat de minister bij de beoordeling van typen voertuigen niet onafhankelijk en niet onpartijdig kan zijn? Het is toch de taak van het ministerie om in het algemeen belang te handelen, in dit geval het zo veel mogelijk voorkomen van verkeersslachtoffers?

Voorzitter. Hoewel mijn fractie kritisch is op het automatisme waarmee de laatste decennia een knip is gezet, staan wij positief tegenover dit specifieke wetsvoorstel. We zien in deze casus dat sprake is van een weloverwogen besluit

in plaats van een dogmatische knip. Gelet op de overwegend positieve HUF-toetsen beoordelen de fracties van GroenLinks-PvdA en D66 dit wetsvoorstel als positief.

Ik wil mijn inbreng graag besluiten met een vijftal verduidelijkende vragen over dit specifieke wetsvoorstel. Mijn eerste vraag gaat over het overgangsrecht. Fabrikanten krijgen twee jaar de tijd om een reeds toegelaten type voertuig opnieuw te laten toetsen. Tijdens dit proces mag de fabrikant dit type blijven produceren en mogen deze voertuigen worden verkocht en worden gebruikt. Twee jaar deze onduidelijke situatie is erg lang. Mijn eerste vraag is: waarom is er niet voor een kortere periode gekozen? Mijn tweede vraag in dit blokje is: wat gebeurt er met de voorraden na deze periode? Sommige producten komen jaren na dato alsnog op de markt. Of is dat niet de bedoeling?

Dan over de handhavingspraktijk. De ILT constateert in de HUF-toets dat de aanbieders van voertuigen de grenzen nu al opzoeken. Er ontstaat een situatie waarin verkopers zeggen dat een voertuig wel verkocht mag worden, maar niet op de weg mag worden gebruikt. Gebruikers doen dat vervolgens toch. Gaat hier meer op handhaafbaarheid worden getoetst en meer op worden gehandhaafd? En zo ja, hoe moet de politie dat dan in de praktijk gaan doen?

Mijn derde vraag gaat over informatie en bewustwording. De RDW geeft aan dat veel onjuiste informatie rondgaat op websites van verkopers. Er wordt bijvoorbeeld gezegd dat een voertuig RDW-gekeurd is, terwijl dat niet het geval is. Hoe wil de demissionaire minister dit tegengaan? En hoe wil hij de bewustwording bij consumenten vergroten? Zij hebben vaak geen enkel idee dat hun voertuig illegaal op de weg rijdt.

Dan heb ik nog een vierde vraag. Die gaat over de inwerkingtreding. Wanneer kunnen we die wel verwachten, nu 1 juli 2023 niet gehaald is? Betekent dit ook iets voor de inwerkingtreding van het LEV-kader dat is voorzien in 2025? Ik ben ook benieuwd wanneer de kentekenverplichting wordt verwacht.

Dan mijn laatste vraag. Die gaat over de verkeersveiligheid. Het is veel te druk op het fietspad, mede door de toename van LEV's met verschillende groottes en snelheden. Wanneer kunnen we duidelijkheid verwachten over welke voertuigen van het fietspad naar de autoweg worden verplaatst? Ik las dit ook terug in een inbreng van de politie. Ik wil graag een duidelijk antwoord op deze vraag.

Dit was mijn inbreng namens de twee fracties, waarover ik al eerder vertelde. Ik kijk heel erg uit naar uw reactie.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Thijssen. Mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Ik wil graag wat van uw achtergrond schetsen.

U heeft sociologie aan de Universiteit Utrecht gestudeerd en promoveerde aan de Universiteit van Amsterdam — net als mevrouw Van Langen-Visbeek heeft u daar gestudeerd — in de maatschappij- en gedragswetenschappen. Uw proefschrift gaat over de gedeelde idealen uit een linkse periode, namelijk de jaren zestig van de twintigste eeuw.

Tijdens uw jaren als promovendus werkte u ook als beleidsmedewerker voor de Tweede Kamerfractie van GroenLinks. Later gaf u met uw Bureau Voor Impact advies aan bedrijven en organisaties over beleidsbeïnvloeding op het gebied van duurzaamheid.

Sinds 2020 bent u werkzaam als directeur van het wetenschappelijk bureau van GroenLinks. In die hoedanigheid bent u nauw betrokken bij de steeds verdergaande samenwerking van GroenLinks met de Partij van de Arbeid. Zo publiceerde u met Ferd Crone, inmiddels uw fractiegenoot, vorig voorjaar het artikel "Een transitie voor iedereen: rode gedachten over groene industrie".

Samen met de directeur van de Wiardi Beckman Stichting schreef u begin dit jaar een zogeheten visiedocument. Volgens dat rapport wordt de uitbuiting van mens en planeet veroorzaakt door ongeremde economische groei. "Groene en rode politiek horen bij elkaar", zei u in koor. U zei dat net ook. Om dat te onderstrepen bent u in januari van dit jaar ook lid geworden van de PvdA, zodat u nu beschikt over een dubbel lidmaatschap, passend bij de fractie waarvan u sinds 13 juni deel uitmaakt: GroenLinks-PvdA.

In een interview met de Volkskrant ter gelegenheid van de presentatie van het visiedocument van beide partijen zei u: "De strijd tegen sociale ongelijkheid en tegen de klimaatcrisis werd altijd gezien als twee verschillende fronten, maar eigenlijk hebben ze dezelfde oorzaak: de ongeremde economische groei. Die put zowel mens als planeet uit."

Die strijd zet u vanaf heden ook in deze Kamer voort. Nogmaals van harte gefeliciteerd met uw maidenspeech.

Wenst een van de leden in de eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval.

Dan geef ik de collega's nu de gelegenheid om de leden Van Langen-Visbeek en Thijssen te feliciteren met hun maidenspeech. Dat mag ik zelf als eerste doen. Ik verzoek de twee leden om zich op te stellen voor het rostrum.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:**

Mag ik de leden verzoeken om te gaan zitten dan wel te zwijgen? Meneer Crone en meneer Rietkerk, kunt u uw beraadslagingen voortzetten in de Hall? Minister, bent u in de gelegenheid om direct te antwoorden of heeft u enige schorsing nodig? U heeft enige schorsing nodig. Tien minuten? Dan schors ik de vergadering voor tien minuten, tot 10.15 uur.

**Minister Harbers:**

Ik zou graag een korte schorsing willen.

**De voorzitter:**

Tien minuten? Ja. Dan schors ik de vergadering voor tien minuten, tot 10.15 uur.

De vergadering wordt van 10.08 uur tot 10.17 uur geschorst.

Goedkeuringsprocedure toelating  
bijzondere bromfietsen op de weg en  
introductie kader lichte elektrische  
voertuigen