

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 616

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 oktober 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brieven van 29 september 2018 en 1 oktober 2018 inzake de Stint (Kamerstuk 29 398, nrs. 612 en 613).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 oktober 2018. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Per brief van 21 september¹ heb ik u geïnformeerd over de toelatingsprocedure voor de Stint naar aanleiding van het tragische ongeval in Oss. Vervolgens heb ik u per brief van 1 oktober² geïnformeerd over de schorsing van het besluit tot aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets. Naar aanleiding van deze brieven heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 9 oktober een aantal feitelijke vragen gesteld. Alvorens ik deze vragen beantwoord, wil ik uw Kamer eerst informeren over de lopende onderzoeken en het toelatingskader voor motorvoertuigen, alsmede de eisen met betrekking tot de registratie en het toezicht op de product-conformiteit.

Onderzoeken en planning

Verschillende instanties doen nu onderzoek naar aanleiding van de gebeurtenissen in Oss. Het onderzoek waar iedereen het meest op wacht is natuurlijk het ongevalsonderzoek. Tegelijkertijd realiseer ik me dat dat de schorsing van de toelating van de Stint voor veel praktische problemen en vragen zorgt bij kinderdagverblijven, scholen en ouders. Dit vraagt om zorgvuldig onderzoek, anderzijds is er ook behoefte om snel antwoord te krijgen. Verschillende onderzoeken worden gedaan naar de veiligheid van de Stint zelf en naar de categorie bijzondere bromfietsen, waaronder de Stint is toegelaten. Helaas is voor niet alle onderzoeken op dit moment al een tijdlijn te geven. Zodra meer informatie beschikbaar is dan wel reden om het besluit tot schorsing te heroverwegen zal ik u nader informeren.

In het onderzoek naar de Stint wordt onderscheid gemaakt in het ongevalsonderzoek en het onderzoek naar de Stint zelf;

1. Het onderzoek naar de aard en omstandigheden van het ongeval in Oss wordt uitgevoerd onder leiding van het OM Oost-Brabant door de Politie en het Nederlands Forensisch instituut (NFI).
2. Het onderzoek naar de Stint als product wordt uitgevoerd door de ILT waarbij TNO als externe onafhankelijke deskundige is ingeschakeld voor het onderzoek naar de technische staat van de Stint. Ik verwacht de resultaten hiervan rond de jaarwisseling.
3. Het onderzoek naar de Stint en de samenwerking met het spoorstelsel wordt uitgevoerd door ILT in samenwerking met Agentschap Telecom, NS en ProRail.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) wordt op de hoogte gehouden over bovengenoemde onderzoeken en heeft daarnaast besloten onderzoek te doen naar de wijze waarop in Nederland bijzondere voertuigen zoals de Stint op de openbare weg worden toegelaten. De OVV wil onder meer weten hoe de veiligheid bij de toelating van bijzondere voertuigen wordt meegewogen. De Stint is toegelaten in de categorie bijzondere bromfietsen, maar de OVV zal ook andere bijzondere of innovatieve voertuigen bij het onderzoek betrekken. In welke nadere onderzoeksvragen de OVV dit zal vertalen is nog niet bekend.

SWOV en RDW is advies gevraagd over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor toelating en veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen, voor zover deze niet onder Europese regelgeving (kunnen) vallen. Deze adviesaanvragen treft u in bijlage 36 en 37³. Aan RDW en SWOV wordt gevraagd om te kijken naar:

- de technische toelatingskaders (welke aspecten moeten worden getoetst voor een veilige constructie, specifiek ook de EMC aspecten),

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 612

² Kamerstuk 29 398, nr. 613

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- veilig-ontwerp toelatingskaders (welke ontwerpaspecten moeten worden getoetst om te bezien of het ontwerp veilig gebruikt kan worden),
- blijvende conformiteit en mogelijkheden om ontwerp of productiefouten te corrigeren (en eventueel toezicht daarop),
- veiligheid tijdens het gebruik (rijbewijzeisen, helmplicht, verschil tussen particulier gebruik, personenvervoer en goederenvervoer, plek op de weg mede in relatie tot duurzaam veilig wegverkeer),
- De relatie met andere vormen van licht (gemotoriseerde) voertuigen zoals bijvoorbeeld invalidervoertuigen en de (elektrische) fiets.

ProRail heeft direct na het ongeval een feiten onderzoek uitgevoerd. Ook heeft ProRail, naar aanleiding van vragen van ILT, informatie aangeleverd en meegewerkt aan het zeker stellen van logbestanden. NS heeft ook informatie aangeleverd ten behoeve van onderzoek zoals het beschikbaar stellen van camerabeelden.

Uw Kamer heeft verzocht om een schriftelijke reactie over recente berichtgeving in de media omtrent de informatieverstrekking over de veiligheid van de Stint⁴ (Handelingen II 2018/19, nr. 15, Regeling van Werkzaamheden). Door deze berichtgeving in de media zou het beeld kunnen zijn ontstaan dat uw Kamer een onvolledige weergave heeft gekregen van de feiten die hebben geleid tot het besluit om de aanwijzing van de Stint te schorsen. Op 1 oktober ben ik door de ILT geïnformeerd middels het feitenrelaas. Op basis hiervan heb ik besloten de Stint te schorsen. Deze schorsing en het feitenrelaas heb ik aan uw Kamer toegezonden.

Het delen van feiten vergt steeds een zorgvuldige afweging rekening houdend met de belangen van de lopende onderzoeken en met de belangen van derden die betrokken zijn. Daarnaast loopt er inmiddels een rechtszaak. Hierbij hanteer ik het uitgangspunt dat stukken die onder de rechter zijn, daar worden beoordeeld. Zo heeft er vandaag een rechtszitting plaatsgevonden over het besluit tot schorsing. De uitspraak wordt verwacht op 1 november. Als vervolgens de mogelijkheid er is om meer informatie te delen met uw Kamer, zal ik dat vanzelfsprekend doen. Naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer heb ik bezien of ik uw Kamer enkele aan het feitenrelaas ten grondslag liggende stukken kan toesturen om de gerezen verwarring weg te nemen zonder de procesgang te schaden. Deze stukken treft u in bijlage⁵. Het betreft de rapportagebrief van het NFI van 28 september en twee onderzoeksverslagen van de ILT. De combinatie van de concrete signalen die de ILT heeft verzameld, en staan beschreven in het uw Kamer reeds toegestuurde feitenrelaas, hebben geleid tot twijfels over de veiligheid van de Stint. Daarom vond ik schorsing, ook al waren er nog veel onbeantwoorde vragen, vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid nodig. Naarmate de uitkomsten van die lopende onderzoeken bekend raken, zullen meer vragen worden beantwoord. Tot die tijd vind ik het voorbarig om nu al definitieve conclusies te trekken over de veiligheid van de Stint.

Uitgangspunten voor de categorie bijzondere bromfietsen.

Je moet erop kunnen vertrouwen dat een motorvoertuig veilig is en veilig gebruikt kan worden. Daarom zijn er in Europees verband eisen aan motorvoertuigen gesteld: voertuigen die niet aan die eisen voldoen mogen niet gebruikt worden op de weg. Primair is de fabrikant verant-

⁴ Bericht: «Ministerie hield cruciale informatie achter over veiligheid van Stint», gepubliceerd op RTLnieuws.nl, d.d. 17 oktober 2018.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

woordelijk voor de veiligheid van zijn producten. In 2008 is samen met uw Kamer geconstateerd dat voor innovatieve voertuigen deze regelgeving te beperkend is, waardoor de voordelen van deze voertuigen niet konden worden benut. Er is samen met uw Kamer gezocht naar een balans tussen het zoveel mogelijk benutten van de voordelen van innovatieve motorvoertuigen enerzijds en anderzijds zoveel mogelijk blijven aansluiten bij de Europese voertuigeisen. De Europese kaders zijn dus het voorbeeld geweest voor de toen opgestelde nationale kaders en waren het uitgangspunt bij de toelatingscriteria.

Ontwikkeling van de wetgeving, categorieën en toelating

De Stint was aangewezen als een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: bijzondere bromfiets). Graag schets ik hoe de procedure voor de aanwijzing van bijzondere bromfietsen in elkaar zit en wat daarvan de achtergrond en de doelstellingen zijn.

De bevoegdheid om bijzondere bromfietsen aan te wijzen is sinds 1 januari 2011 opgenomen in artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994. Directe aanleiding voor het creëren van deze bevoegdheid was de introductie van de Segway. Het was niet mogelijk de Segway tot de openbare weg toe te laten. Tegelijkertijd werden de mogelijke voordelen van de Segway en soortgelijke voertuigen onderkend. Mede gelet op de wens van uw Kamer is gezocht naar mogelijkheden om dit soort nieuwe en innovatieve voertuigen op de openbare weg toe te laten. Daarbij moest de verkeersveiligheid worden gewaarborgd, terwijl tegelijkertijd geen onnodige administratieve of financiële beperkingen werden opgelegd voor de ontwikkeling en het gebruik van dit soort innovatieve voertuigen⁶.

Voor veel motorvoertuigen (autos, bussen, motoren, brommers, trekkers) geldt het Europeesrechtelijke systeem van de typegoedkeuring. Als een motorvoertuig aan de toelatingseisen voldoet, krijgt het een typegoedkeuring. Nationale typegoedkeuringsinstanties (in Nederland is dat de Dienst wegverkeer, RDW) kunnen een typegoedkeuring afgeven. Dat betekent dat alle motorvoertuigen van dit type zijn toegelaten tot de Europese openbare wegen, mits zij gelijk⁷ zijn aan het goedgekeurde type. Fabrikanten zijn verplicht dit te verklaren (verklaring van conformiteit). Er wordt ook toezicht op deze productie-conformiteit gehouden. Verder kunnen fabrikanten onder omstandigheden verplicht worden om motorvoertuigen terug te roepen (recall).

Voor de eisen aan bijzondere bromfietsen is getracht zoveel mogelijk aan te sluiten bij de permante eisen en enkele elementen uit de Europese eisen voor typegoedkeuring. Er zijn toelatingseisen, die sinds 1 januari 2015 aangescherpt zijn en zijn beschreven in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen⁸. De RDW toetst aan deze eisen. De RDW legt de uitkomsten van deze toetsing vast in een testrapport. Een veiligheidsrapport doet een uitspraak over verkeersveiligheidsaspecten. En op basis van deze onderzoeken besluit ik als Minister van IenW of de bijzondere bromfiets wordt aangewezen.

⁶ Kamerstuk 32 225, nr. 3, p. 1

⁷ In het kader van een typegoedkeuring voor een regulier voertuig moet een aanpassing die gevolgen heeft voor de testresultaten, de kenmerken van een voertuig of de afgegeven goedkeuring opnieuw beoordeeld worden ten einde de typegoedkeuring in stand te laten dan wel aan te passen.

⁸ Zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2015-01-01>

Fabrikanten moeten sinds 2015 wel verklaren dat de op de markt te brengen bijzondere bromfietsen identiek zijn aan het geteste exemplaar. Er is niet voorzien in toezicht op typeconformiteit. Aangewezen bijzondere bromfietsen moeten steeds voldoen aan de zogenoemde permanente eisen⁹ voor bijzondere bromfietsen. Daar worden bijvoorbeeld eisen gesteld omtrent remmen, stuurinrichting en aandrijflijn.

Hieronder geef ik u een vereenvoudigde versie van de regels rondom toelating en gebruik van motorvoertuigen, ook om de verschillen tussen bijvoorbeeld de Stint en scootmobielen te duiden. Dit is een vereenvoudigd schema, waardoor nuances zijn weggelaten. Niet in deze tabel opgenomen zijn de verboden motorvoertuigen (zoals gemotoriseerde éénwielers) en gemotoriseerd speelgoed. Deze mogen sowieso niet op de openbare weg.

Ik wijs u erop dat er op twee manieren toezicht wordt gehouden op Europees toegelaten voertuigen:

1. De RDW ziet toe op de plicht voor de fabrikant om te zorgen dat alle voertuigen conform de goedkeuring worden geproduceerd.
2. De ILT ziet erop toe dat die producten ook in de winkel aan die eisen voldoen en voorkomen dat de producten door importeurs of dealers alsnog worden aangepast. Dit heet markttoezicht.

Verzekeraars kunnen eisen stellen aan de verzekeraarbaarheid: zo zal het feit dat een voertuig niet is toegelaten (terwijl dat wel moest) voor verzekeraars reden kunnen zijn het voertuig niet te verzekeren.

Categorie	Toelating?	Toezicht op conformiteit?	Toezicht op verkoop?	Registratie?	Verzekeringsplicht?	Recall mogelijk?
«Normale» motorvoertuigen (w.o. Speedpedelec, brommers, motoren, auto's, vracht- bestelauto's, bussen), al dan niet elektrisch	Europees	RDW	ILT	Kenteken	ja	RDW
Bijzondere bromfietsen (zoals Stint en Segway)	Nationaal	Geen	Geen	Geen	Ja	RDW
(Elektrische) Fietsen, bakfietsen	Geen	Geen	Geen	Geen	Nee	Warenwet
Gehandicaptenvoertuigen (scootmobielen)	Geen	Geen	Geen	Geen	Ja	RDW/ Warenwet
Motorrijtuigen Met Beperkte Snelheid (MMBS) zoals graafmachines	Geen	RDW	RDW	Geen	Ja	RDW

Beantwoording schriftelijke vragen

Vraag 1

Kunt u uitleggen waarom er is afgeweken van het negatieve advies van de Dienst Wegverkeer (RDW) en van de conclusie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat verkeersdeelname niet zonder meer veilig zou zijn door de Stint toch toe te laten in het verkeer?

Antwoord 1

De RDW heeft de Stint op 20 september 2011 getest op de geldende technische eisen. De Stint voldeed aan al deze eisen, met uitzondering van de breedte. Er gold een maximale breedte van 75 cm, terwijl de breedte van de Stint 110,5 cm was. Het ministerie was destijds al voornemens deze eis aan te passen naar 110 cm (de toen al toegestane breedte van gehandicaptenvoertuigen). Deze wijziging is op 19 januari 2012 gepubliceerd en per 1 april 2012 ingegaan. Daarom is 110 cm als criterium aangehouden. Dat de Stint een halve centimeter breder was dan de norm, werd een te klein verschil bevonden om de aanvraag af te wijzen. Dit is in de aanwijzing richting de fabrikant ook opgemerkt. Deze aanwijzing heb ik

⁹ Zie https://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/2018-05-20#Hoofdstuk5_Afdeling6_Paragraaf13

als bijlage in mijn kamerbrief van 21 september aan uw Kamer gestuurd (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 612).

De SWOV concludeerde in haar rapport: «Hoewel er in technisch opzicht geen redenen zijn waarom de STINT niet veilig aan het verkeer zou kunnen deelnemen, speelt bij de STINT toch de vraag of de verkeersveiligheid in het geding is wanneer de STINT als aangewezen bromfiets wordt toegelaten op de openbare weg. Specifiek werpt de SWOV de vraag op of er van uit mag worden gegaan dat een persoon van zestien jaar of ouder zonder enige rijopleiding, veilig tien personen (kinderen) kan vervoeren.»

In 2008 is aan uw Kamer gemeld dat ervoor gekozen is een rijbewijs, brommercertificaat of verplichte gebruikerstraining niet verplicht te stellen voor bijzondere bromfietsen¹⁰ en dat de minimum leeftijd voor deze voertuigen 16 jaar wordt. Hiermee werd voor de bijzondere bromfietsen zo veel mogelijk aangesloten bij het regime voor snorfietsen. Deze uitgangspunten zijn verwerkt in het wetsvoorstel waarin de bevoegdheid tot aanwijzing van bijzondere bromfietsen werd geïntroduceerd.¹¹ De Tweede Kamer heeft hiermee zonder opmerkingen ingestemd. De Eerste Kamer had wel vragen over het wetsvoorstel, waaronder het ontbreken van de rijbewijsplicht. Na beantwoording van de Minister¹² en ¹³ heeft ook de Eerste Kamer ingestemd. Dit zijn de uitgangspunten die bij de aanwijzing van de Stint zijn aangehouden. Wel is het SWOV-rapport inzake de Stint aan de fabrikant aangeboden met het verzoek nadrukkelijk rekening te houden met de opmerkingen over het gebruik, de snelheid en de breedte van het voertuig.

Vraag 2

Kunt u uitleggen waarom de producent de Stint heeft begrensd op 17,2 kilometer per uur (km/u) terwijl de SWOV 15 km/u adviseerde?

Antwoord 2

Bij de aanvraag voor de Stint in 2011 is opgenomen dat het voertuig een maximumconstructiesnelheid van 15 km/u had. Ook in de SWOV- en RDW-adviezen is een snelheid van 15 km/u vastgesteld, zoals uit de bijlagen van mijn kamerbrief van 21 september blijkt. De toelating van de Stint in 2011 is dus gebaseerd op een maximumconstructiesnelheid van 15 km/u. De aanpassing van de maximumsnelheid door de fabrikant of reden van die aanpassing is niet met het ministerie gedeeld.

Vraag 3

Kunt u uitleggen waarom het is toegestaan dat de software van de Stint de foutmeldingen in het Chinees weergeeft?

Antwoord 3

De toelatingseisen voor de aanwijzing van bijzondere bromfietsen voorzien niet in eisen voor software, het uitlezen van software of het weergeven van fouten hierbij.

¹⁰ 2008Z01250 – Brief regering d.d. 01-07-2008. Minister van Verkeer en Waterstaat, Eurlings C.M.P.S – Reactie op de brief van de firma Greenbike over rijvaardigheidsbewijs voor de Segway

¹¹ Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanwijzing van bromfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist teneinde de toelating van bijzondere bromfietsen tot het verkeer te vereenvoudigen en van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met het herstel van enkele onvolkomenheden. Zie memorie van toelichting (Kamerstuk 32 225, nr. 3)

¹² Verslag van een schriftelijk overleg (Kamerstuk 32 225, B)

¹³ Verslag van een schriftelijk overleg (Kamerstuk 32 225, C)

Vraag 4

Kunt u uitleggen onder welke voorwaarden u over zult gaan tot een gedwongen terugroepactie van de Stints en in hoeverre aan deze voorwaarden is voldaan?

Antwoord 4

Zoals in de inleiding is aangegeven heeft de RDW de bevoegdheid om een recall te verplichten. Om te kunnen besluiten tot een verplichte recall is essentieel dat er handelingsperspectief is. Dit betekent dat duidelijk moet zijn wat de exacte technische tekortkomingen zijn en met welke technische aanpassingen het voertuig weer veilig is.

In mijn Kamerbrief van 1 oktober heb ik aangegeven dat de eerste voorlopige resultaten uit het onderzoek aanleiding geven tot twijfels over de technische constructie van de Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 613). Daarbij was niet duidelijk welke technische aanpassingen konden worden gedaan om het voertuig veilig te maken. Dit maakte dat een verplichte recall op dat moment niet in de rede lag en leidde tot de noodzaak de aanwijzing van de Stint te schorsen. Nader onderzoek is nu nodig naar de veiligheid van de Stint zodat op basis daarvan kan worden bezien onder welke voorwaarden de Stint weer opnieuw de weg op zou kunnen, waarbij het uitgangspunt blijft dat de fabrikant verantwoordelijkheid is voor de veiligheid van zijn product.

Vraag 5

Kunt u uitleggen of de toelating van alle andere innovatieve voertuigen op orde is?

Antwoord 5

Alle aanvragen voor bijzondere bromfietsen zijn altijd getoetst conform de toelatingsprocedure. De huidige aanvraagprocedure en eisen zijn vastgelegd in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Alle voertuigen die zijn aangeboden voor een aanwijzing tot een bijzondere bromfiets zijn getoetst door de RDW. Een technische beoordeling door de RDW is onderdeel van die beleidsregel (zie in artikel 5, tweede lid van die beleidsregel), evenals een veiligheidsrapport van de SWOV of een andere deskundige onafhankelijke partij (zie artikel 4, derde lid). Daar waar voertuigen die voor aanwijzing werden aangeboden, vergelijkbaar waren met bijzondere bromfietsen die reeds waren toegelaten, werd door het ministerie een veiligheidsrapport niet altijd noodzakelijk geacht.

Zoals in mijn Kamerbrief van 21 september aangegeven heb ik de RDW en SWOV gevraagd om te kijken naar de wenselijkheid van een aanpassing van het toelatingskader (Kamerstuk 29 398, nr. 612). Ik heb hen gevraagd (zie bijlage) om voor het einde van dit jaar hun eerste inzichten te delen¹⁴.

Vraag 6

Kunt u uitleggen waarom er geen nieuwe verkeersveiligheidstest is afgenomen toen duidelijk werd dat de producent het ontwerp van de Stint had gewijzigd?

Antwoord 6

Elke wijziging in de bijzondere bromfiets behoort gemeld te worden, opdat door mij kan worden beoordeeld of de gewijzigde bijzondere bromfiets nog binnen de aanwijzing past. De fabrikant van de Stint heeft de wijzigingen niet gemeld. Daardoor heeft geen nieuwe beoordeling plaatsgevonden.

¹⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Vraag 7

Kunt u aangeven of de eigenaren van een Stint (een gedeelte van) hun aankoopbedrag terug kunnen vorderen van de fabrikant of de producent, naar aanleiding van het verbod op verkeersdeelname van de Stint?

Antwoord 7

Dit is een zaak tussen consument en fabrikant. De fabrikant is ervoor verantwoordelijk dat het voertuig veilig is en voldoet aan de regelgeving.

Vraag 8

Bij welke aanpassingen in een voertuig of voertuigontwerp dient opnieuw een typegoedkeuring plaats te vinden door de RDW?

Antwoord 8

Zoals in de inleiding aangegeven is het bij het Europese systeem van typegoedkeuring en toelating de plicht van de fabrikant om bij alle toegelaten voertuigen de conformiteit van de voertuigen te waarborgen. Als er afwijkingen zijn ten opzichte van de afgegeven Europese typegoedkeuring, moeten deze opnieuw beoordeeld worden. Naast de meldingsplicht van de fabrikant, controleert de goedkeuringsautoriteit fabrikanten periodiek opdat de voertuigen blijven voldoen aan deze specificaties.

Bij de nationale toelatingen van een bijzondere bromfiets zoals de Stint worden er geen marges gespecificeerd. Wanneer de fabrikant het toegelaten voertuig dus wijzigt, moet dit dus altijd worden gemeld bij het Ministerie van IenW. Het ministerie bepaalt dan of een nieuwe aanwijzing voor toelating tot de weg moet worden aangevraagd. In de aanwijzing van de Stint is de fabrikant erop gewezen dat alle door de fabrikant op de markt gebrachte Stints naar vormgeving, technische specificaties en wat betreft hun verkeersveiligheid aan de door de RDW en de SWOV beoordeelde eisen dienen te blijven voldoen.

Vraag 9

Heeft de RDW duidelijke richtlijnen voor wanneer er een herkeuring noodzakelijk is?

Antwoord 9

Zie antwoord op vraag 8.

Vraag 10

Weten producenten van nieuwe typen voertuigen, waaronder ook Light Electric Vehicles, wat deze richtlijnen zijn? Hoe worden deze gecommuniceerd?

Antwoord 10

De geldende wet- en regelgeving voor alle voertuigcategorieën is openbaar beschikbaar en op internet te raadplegen. Daarnaast kunnen producenten deze richtlijnen ook opvragen bij het Ministerie van IenW.

Vraag 11

Is de Stint na de keuring in 2011 nog een keer getoetst?

Antwoord 11

Nee.

Vraag 12

De SWOV had geen technische bezwaren tegen de Stint, maar waarom is er geen conclusie verbonden aan de stevige kritiek dat de mogelijkheid van de keuring als «bromfiets» betekent dat een zestienjarige zonder

rijbewijs of enige andere toets van rijvaardigheid tot tien kinderen zou mogen vervoeren?

Antwoord 12

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 13

Is er nog op een andere wijze gehoor gegeven aan de kritiek van de SWOV dan slechts het aanbod van de fabrikant voor een (vrijwillige) instructie voor de gebruikers?

Antwoord 13

Bij de aanwijzing voor de Stint tot bijzondere bromfiets is het SWOV-rapport aan de fabrikant aangeboden met het verzoek nadrukkelijk rekening te houden met de opmerkingen over het gebruik, de snelheid en de breedte van het voertuig. Zie verder ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 14

Wat zijn uw overwegingen ten aanzien van de situatie dat het vervoeren van negen kinderen in een busje met kreukelzones en airbags door een bestuurder met rijbewijs niet veilig zou zijn, maar het vervoeren van tien kinderen in een open plastic kuip door een bestuurder zonder rijbewijs wél?

Antwoord 14

Aan voertuigen worden eisen gesteld die afhankelijk zijn van de voertuig-categorie waarbinnen het voertuig valt. Vaak gelden voor voertuigen met een lagere maximum constructiesnelheid ook lagere eisen. Voor informatie over de categorieën en de toelating van voertuigen verwijs ik u verder naar de inleiding. Overigens heeft het veiligheidsonderzoek geen principiële bezwaren tegen het concept van dit voertuig opgeleverd. Voor de overwegingen om de Stint destijds toe te laten als bijzondere bromfiets wordt verwezen naar het antwoord op vraag 1.

Vraag 15

Zijn er onderzoeken gedaan naar of is er een inventarisatie gemaakt van andere ongelukken met Stints of vergelijkbare voertuigen? Is er ook specifiek onderzoek gedaan naar ongelukken met Stints en vergelijkbare voertuigen die niet van technische aard zijn, maar te maken hebben met bijvoorbeeld de plek op de weg of de vaardigheid van de bestuurder?

Antwoord 15

Eventuele ongevallen met Stints of andere bijzondere bromfietsen zijn niet op geautomatiseerde wijze te achterhalen uit de landelijke ongeval-database omdat deze daar niet als aparte categorie in bekend zijn. De ILT krijgt nog steeds meldingen binnen van ongeruste burgers over het gebruik van de Stint. Daarbij zitten diverse tips. De ILT analyseert de meldingen en indien de informatie relevant is neemt zij dit mee in haar onderzoek. Lopende het onderzoek kan daarover evenwel geen informatie worden verstrekt.

Vraag 16

Is er zicht op hoeveel van dit soort lichte elektrische voertuigen op dit moment in Nederland in gebruik zijn? Hoeveel hiervan zijn bedoeld en worden gebruikt voor het vervoer van mensen en hoeveel hiervan zijn er bedoeld en worden gebruikt voor het vervoer van goederen?

Antwoord 16

Er zijn momenteel 17 types bijzondere bromfietsen aangewezen. Alleen de Stint heeft tot doel om meerdere mensen te vervoeren. Geen enkele

aanvraag voor bijzondere bromfietsen die hebben geleid tot een aanwijzing tot toelating op de openbare weg had tot doel goederen te vervoeren.

Zoals in de inleiding aangegeven zijn er in andere voertuig categorieën ook voertuigen toegelaten met een elektrische aandrijflijn, zoals speedpedelecs of volledig elektrische auto's.

Vraag 17

Is er contact geweest met andere (Europese) landen met betrekking tot hun ervaringen met dit soort voertuigen?

Antwoord 17

Er is de afgelopen jaren incidenteel contact geweest met andere landen over hoe zij omgaan met de toelating van bijzondere bromfietsen. Na het ongeval is contact geweest met België. Specifiek over de Stint heeft België gemeld dat er slechts een klein aantal Stints in gebruik zijn in België. De snelheid van de Stint in België zou in principe beperkt moeten zijn tot 6 km/u; dan mag de Stint daar op de stoep¹⁵. Verder zijn ze niet toegelaten tot de openbare weg in België. SWOV en RDW zijn gevraagd om de ervaringen in Europese landen te betrekken bij hun adviesaanvraag.

In Duitsland is het gebruik van dit soort voertuigen buiten de scope van de Europese regelgeving niet toegestaan, voornamelijk vanwege organisatorische redenen, ondanks verzoeken van aanbieders en gebruikers.

Vraag 18

Als een goedgekeurd model evolueert bijvoorbeeld doordat een zwaardere motor wordt ingevoegd zoals bij de Stint, is er dan altijd een nieuwe keuring nodig? Waar liggen de grenzen van de vrijheid van fabrikanten om een model aan te passen gedurende het gebruik in het verkeer voordat een nieuwe keuring nodig is?

Antwoord 18

Ja. Elke wijziging in de bijzondere bromfiets behoort gemeld te worden, opdat door mij kan worden beoordeeld of de gewijzigde bijzondere bromfiets in strijd is met de aanwijzing. Een exacte grens wanneer het voertuig in strijd is met de oorspronkelijke aanvraag is niet aan te geven. Kleine aanpassingen (bijvoorbeeld een andere bel of een andere kleur) die geen inbreuk vormen op de bestaande constructie, passen binnen de bestaande aanwijzing. Wijzigingen in essentiële onderdelen, zoals de stuurinrichting, de reminrichting, het frame of de elektrotechnische uitrusting zijn ingrijpender. Dan moet er een nieuwe beoordeling plaatsvinden.

Vraag 19

De aanvraag voor de Stint was voor een «tijdelijke» toelating tot bijzondere bromfiets; wat is in dit geval «tijdelijk»?

Antwoord 19

De fabrikant wilde in eerste instantie een tijdelijke toelating voor de Stint vooruitlopend op een besluit over een definitieve aanwijzing tot bijzondere bromfiets. Aan de fabrikant is kenbaar gemaakt dat dit niet mogelijk was. Er kon immers nog geen oordeel gegeven worden over de verkeersveiligheid van de Stint.

¹⁵ Zie <https://www.wegcode.be/actueel/1260-voortbewegingstoestellen>

Vraag 20

Waarvoor is bij de test door de RDW niet opgevallen dat het voertuig op hol kan slaan als de 0-draad los raakt? Heeft de RDW de elektrische en elektronische werking getest?

Antwoord 20

De RDW heeft de elektrische en elektronische werking getest op basis van de eisen in de beleidsregel.

Zo moet op grond van artikel 5.6.81 van de Regeling voertuigen de elektrische bedrading van aangewezen bromfietsen deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd. Dit wordt door visuele controle gecheckt waarbij het voertuig niet gedemonteerd mag worden. Het testen of een voertuig onbedoeld versnelt (op hol slaat) in verband met een losgeraakte draad is geen onderdeel van de voorgeschreven test. Omdat dit ook in het kader van de Europese typegoedkeuring van reguliere bromfietsen geen onderdeel van de voorgeschreven eisen lag opname in de eisen niet in de rede. Als een fabrikant later wijzigingen aanbrengt kunnen eventuele consequenties van die wijzigingen (zoals het losraken van draden) vanzelfsprekend niet opvallen, omdat deze voertuigen na toelating niet meer worden gecontroleerd op conformiteit.

Vraag 21

Hoe beoordeelt de RDW of een remsysteem of een systeem voor snelheidsregeling «doeltreffend» dan wel «goedwerkend» is? Wordt hierbij ook gekeken wat er gebeurt als er iets niet goed werkt, bijvoorbeeld door slijtage of fabricagefouten?

Antwoord 21

De eis is dat er een goedwerkend remsysteem moet zijn. Om te beoordelen of een remsysteem goedwerkend is, worden diverse rij- en remtesten uitgevoerd. Dit bestaat onder andere uit controle op het blokkeren van de wielen tijdens het remmen, mogelijk onveilig weggedrag (zijwaartse beweging) en abrupt afremmen met het gevaar van over de kop slaan.

Vraag 22

Is het waar dat een bijzondere bromfiets, zoals de Stint, die bedoeld is voor het personenvervoer, moet voldoen aan dezelfde eisen als een bijzondere bromfiets voor het vervoer van goederen?

Antwoord 22

Ja.

Vraag 23

Hoe verhoudt de Stint zich tot de regels voor Europese typegoedkeuring van lichte elektrische voertuigen?

Antwoord 23

De Stint is op grond van artikel 20b Wegenverkeerswet 1994 aangewezen als bijzondere bromfiets. Deze aanwijzing bijzondere bromfietsen is sinds 2011 juist bedoeld voor motorrijtuigen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist. De nationale toelating was daarom de enige manier om te kunnen zorgen dat we deze voertuigen in Nederland (en niet daarbuiten) konden toelaten en gebruiken.

Vraag 24

Was het bij de keuring in 2011 bekend dat het losraken van een draad kan leiden tot het op hol slaan van het voertuig? Is destijds in detail gekeken naar de elektronische sturing van de motor?

Antwoord 24

Zie het antwoord bij vraag 20.

Vraag 25

Waarom worden dit soort voertuigen niet uitgerust met een dodemansknop (een schakelaar die wordt toegepast bij machines en toestellen waar de aanwezigheid en aandacht van de bediener essentieel is voor de veiligheid), zoals bijvoorbeeld buitenboordmotoren?

Antwoord 25

Een dergelijke voorziening maakt momenteel geen onderdeel uit van de technische eisen aan de bijzondere bromfietsen of andere voertuigcategorieën. Indien de stroom wordt uitgeschakeld, middels een dergelijke voorziening, stopt overigens niet alleen de aandrijving maar ook de elektrische rem.

Vraag 26

Wat houdt schorsing van het besluit tot aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets precies in?

Antwoord 26

Door de schorsing is het besluit tot aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets tijdelijk niet geldig. Dit betekent dat de Stint voor de duur van de schorsing niet meer is aangewezen als bijzondere bromfiets en dus tijdelijk niet mag deelnemen aan het verkeer. Dit biedt de gelegenheid om nader onderzoek te doen naar de veiligheid.

Vraag 27

Wat is het verschil tussen schorsing en intrekken van het besluit?

Antwoord 27

De schorsing van het besluit is naar haar aard tijdelijk, over het algemeen hangende een onderzoek, en zorgt ervoor dat het besluit tot aanwijzing buiten toepassing wordt gesteld. Door een nieuw besluit kan de schorsing worden beëindigd, waardoor de aanwijzing opnieuw van kracht wordt. Anderzijds kan de schorsing worden omgezet in een intrekking. Die intrekking is definitief. Het besluit tot aanwijzing bestaat dan simpelweg niet meer.

Vraag 28

Waarom is er gekozen voor een schorsing?

Antwoord 28

Ik verwijs u hiervoor naar mijn toelichting in de Kamerbrief van 1 oktober (Kamerstuk 29 398, nr. 613).

Vraag 29

Wat zijn de verschillen tussen de Stints die tot 1 oktober 2018 rondreden en het in 2011 door de RDW en de SWOV gekeurde exemplaar? Was u of de RDW op de hoogte van de aanpassingen in het voertuig?

Antwoord 29

De technische onderzoeken lopen nog. Hierin wordt ook gekeken naar modificaties van de Stint in de aangegeven periode. Zodra deze zijn afgerond zal ik u hierover informeren.

Op basis van het ILT-feitenrelaas van 1 oktober 2018 is geconstateerd dat er sinds mei 2014 Stints op de weg zijn met een zwaardere elektromotor. Ook blijkt uit het feitenrelaas dat er een handrem op de Stint aanwezig was. Bij de door de RDW geteste Stint was geen handrem aanwezig. Het

ministerie noch RDW zijn van deze aanpassingen op de hoogte gesteld door de fabrikant. Zoals in de inleiding aangegeven is het de fabrikant die aanpassingen moet melden.

Vraag 30

Hoe is het geldende beleidskader voor de goedkeuring van bijzondere bromfietsen tot stand gekomen in 2008? Waarom is er gekozen voor de toetsen door de RDW en de SWOV zoals die gedaan worden? Zijn deze sinds de invoering nog gewijzigd?

Antwoord 30

Naar aanleiding van de parlementaire discussie over de toelating van de Segway tot de openbare weg in de periode 2007 – 2009 is op verzoek van uw Kamer een wetswijziging opgesteld die het mogelijk maakt om innovatieve bromfietsen die niet voldoen aan de typegoedkeuringseisen, toe te laten tot de openbare weg. Per 1 januari 2011 is de desbetreffende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 ingegaan die de bevoegdheid van de Minister van IenW heeft gecreëerd om bijzondere bromfietsen aan te wijzen. In 2011 is een procedure ontwikkeld voor de aanvraag van aangewezen bromfietsen om invulling te geven aan de nieuwe discretionaire bevoegdheid. Om een oordeel te kunnen vormen over de veiligheid moet worden aangetoond dat de desbetreffende bromfietsen voldoen aan een aantal technische eisen en veilig gebruikt kunnen worden in het verkeer. Aan de RDW is gevraagd de technische beoordeling te verrichten en aan de SWOV het veiligheidsonderzoek. De invulling van het veiligheidsonderzoek is vooral overgelaten aan de SWOV zelf. De eisen zijn in 2012 juridisch verankerd in de Regeling voertuigen als permanente eisen aan de aangewezen bromfietsen. De RDW heeft herhaaldelijk meermaals aandacht gevraagd voor het ontbreken van een vorm van conformiteit van productie, waardoor het niet mogelijk is te controleren of de geproduceerde voertuigen blijven voldoen aan de gestelde eisen. Dit werd door het ministerie onderkend (zie hiervoor ook de briefwisseling hierover in bijlagen 38 tot en met 40)¹⁶. Het risico van minder toezicht werd echter aanvaardbaar geacht omdat het (naar verwachting) om een klein aantal voertuigen zou gaan. Inmiddels blijkt dat het bij de Stint om grotere aantallen voertuigen gaat.

Ervaringen met de ingediende aanvragen en voortschrijdend inzicht hebben ertoe geleid dat de procedure en eisen formeel zijn vastgelegd in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen¹⁷ (geldend per 1 januari 2015). De eisen zijn toen op een aantal aspecten aangescherpt. Zo heb ik een eis opgenomen met betrekking tot EMC (elektromagnetische beïnvloeding) en wordt 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.

Zoals in de inleiding aangegeven heb ik SWOV en RDW advies gevraagd over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor toelating, waaronder ook advies over (toezicht op) de conformiteit van productie.

Vraag 31

Hoe wordt er toezicht gehouden op de veiligheid van bijzondere bromfietsen en elektrische bakfietsen?

Antwoord 31

De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de constructie van alle toegelaten motorvoertuigen ligt bij de fabrikant. Het is diens verantwoor-

¹⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁷ Zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2015-01-01>

delijkheid om ervoor te zorgen dat alle voertuigen veilig zijn en dat de voertuigen die onder de aanwijzing zijn toegelaten identiek zijn aan het aangeboden testvoertuig. Hierop wordt voor bijzondere bromfietsen geen toezicht gehouden, net als bij fietsen. Daarnaast moeten alle voertuigen, dus ook bijzondere bromfietsen en gewone fietsen, te allen tijde voldoen aan de permanente eisen, zoals het hebben van verlichting en remmen. Daarop kan de politie altijd handhaven. Zie voor verdere toelichting op het toezicht de inleiding.

Vraag 32

Bestaat er een periodieke controle of steekproef om bijzondere bromfietsen te controleren? Zo nee, waarom niet? Geldt, na initiële goedkeuring, de toelating tot het verkeer voor onbepaalde tijd? Hoe verhoudt zich dat tot veranderende omstandigheden in het verkeer, technische inzichten en ontwikkelingen?

Antwoord 32

Er is geen periodieke controle of steekproef. Voor snor-, bromfietsen en motoren geldt in Nederland geen APK-plicht. Het is aan de fabrikant om de veiligheid van zijn product te borgen en slechts die producten op de markt te brengen die identiek zijn aan het aangeboden testvoertuig. De toelating is voor onbepaalde tijd. De toelatingseisen worden wel aangepast op nieuwe ontwikkelingen, maar deze gelden alleen voor nieuwe aanvragen tot aanwijzing van bijzondere bromfietsen.

Vraag 33

Hoe lang gaat de schorsing duren? Wat is de procedure om tot een definitief besluit te komen? Door welke instanties laat u zich informeren?

Antwoord 33

Totdat de uitkomsten bekend zijn van het onderzoek dat TNO verricht in opdracht van de ILT, neem ik geen besluit. Ik verwacht de uitkomsten van het TNO onderzoek rond de jaarwisseling. Dat is het eerste moment waarop ik mij zal beraden over de duur van de schorsing.

Vraag 34

Wat is het perspectief voor kinderdagverblijven en de buitenschoolse opvang voor het vervoer van kinderen? Is er een mogelijkheid om de Stint zo aan te passen dat deze wel veilig is zodat kinderopvangorganisaties het voertuig veilig kunnen gebruiken voor het vervoeren van kinderen?

Antwoord 34

De schorsing van de Stint plaatst kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang voor uitdagingen. Dat is begrijpelijk. Tegelijk is het zo dat, voordat de Stint in gebruik werd genomen door kinderopvangorganisaties, kinderen lopend werden begeleid, de organisaties over busjes of auto's beschikten of de kinderen werden vervoerd met de bakfiets. Zolang de Stint niet op de openbare weg is toegestaan, kunnen kinderopvangorganisaties terugvallen op deze vervoeropties. Zie verder het antwoord op vraag 33.

Vraag 35

Zijn de risico's die de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft gesignaleerd, waardoor Stints (in ieder geval tijdelijk) van de weg zijn gehaald, ook relevant voor andere voertuigen, zoals bijvoorbeeld elektrische bakfietsen of de Segway waarmee de Stint te vergelijken is.

Antwoord 35

Voor zover deze risico's gaan over het elektrisch remsysteem en het onbedoeld versnellen, is dit risico er in theorie voor alle voertuigen die

alleen een elektrisch remsysteem hebben. Hier geldt wel dat de fabrikant verantwoordelijk is voor de veiligheid van zijn product. Ik heb de RDW verzocht om middels een quickscan te kijken in welke mate de voorlopige bevindingen in het feitenrelaas van de ILT relevant zijn voor de overige bijzondere bromfietsen. Ik verwacht die quickscan op korte termijn.

Vraag 36

Welke voertuigen vallen in de categorie bijzondere brommer? Vallen elektrische (bak)fietsen hierin? Zo nee, wat zijn de eisen voor elektrische (bak)fietsen?

Antwoord 36

De volgende voertuigen zijn als bijzondere bromfiets toegelaten op de openbare weg: Segway, E-One, Kickbike Cruise, Kickbike Fat Max, Kickbike Luxury, Ninebot Type E en Ninebot Urban, Paukool, Robin M1, Stint, Zappy3, Swing, Trikke, Virto S, Virto, Yedoo Mezeq en de Ugo Runner. Elektrische bakfietsen vallen niet in deze categorie. Zie voor het antwoord op vraag over de eisen voor elektrische (bak)fietsen het antwoord op vraag 37.

In bijlage 1 tot en met 35 en 44 treft u de brieven waarmee de overige bijzondere bromfietsen zijn toegelaten op de openbare weg, inclusief de testrapporten van de RDW en de bijbehorende veiligheidsrapporten voor zover die er waren¹⁸. Daar waar voertuigen die voor aanwijzing werden aangeboden, vergelijkbaar waren met bijzondere bromfietsen die reeds waren toegelaten, werd door het ministerie een veiligheidsrapport van de SWOV of een andere onafhankelijke partij niet altijd noodzakelijk geacht. In deze stukken zijn de NAW-gegevens van betrokken bedrijven, de bedrijfsgevoelige informatie en persoonsgegevens weggelakt. Het betreft de testrapporten en veiligheidsrapporten die horen bij de toegewezen aanvraag, niet de rapporten die zien op eventuele eerdere aanvragen voor deze bijzondere bromfietsen die niet tot een aanwijzing hebben geleid. Uit het testrapport van de Kickbike type Fat Max bleek dat deze op één punt niet voldeed aan de gestelde eisen. De gemonteerde voorband was niet voorzien van enige goedkeuring of goedkeuringsmerk. Een goedkeuringsmerk was voor de betreffende maat banden niet beschikbaar. Omdat de band die erop zat van een fabrikant was die bekend stond om kwalitatief hoogstaande producten, en het voertuig in voldoende mate aan de andere technische eisen voldoet, werd geoordeeld dat dit ene punt onvoldoende was om de toelating van de Kickbike type Fat Max aan het verkeer af te wijzen. Tot slot was het veiligheidsrapport van de SWOV over de Trikke negatief. De SWOV constateerde dat bij het uitvoeren van een noodstop tijdens het afslaan het voertuig om kan slaan en dat de spoiler mogelijk de bestuurder kan verwonden. Dit is als onvoldoende reden beoordeeld om dit voertuig niet aan te wijzen als bijzondere bromfiets.

Vraag 37

Hoe zit het met toelatingseisen van andere voertuigen, zoals de elektrische (bak)fiets?

Antwoord 37

Zoals ik in mijn inleiding heb aangegeven gelden voor (bak)fietsen, al dan niet met trapondersteuning tot 250W en 25 km/u, geen (Europese) toelatingseisen. Hiervoor geldt alleen de productverantwoordelijkheid van de fabrikant en de permanente eisen voor fietsen.

¹⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Vraag 38

Geldt er bijzondere (veiligheids)eisen of procedures bij het vervoer van kinderen op bijzondere brommers of elektrische (bak)fietsen? Zijn er nog verschillen in persoonlijk of beroepsmatig gebruik? Is daarop toezicht en zo ja: hoe en door welke instantie?

Antwoord 38

Er zijn geen verschillen in persoonlijk of beroepsmatig gebruik. Zie verder de antwoorden op vragen 22 en 31.

Vraag 39

Welke onderzoeken worden er gedaan en door welke instanties?

Antwoord 39

In het onderzoek naar de Stint wordt onderscheid gemaakt in het ongevalsonderzoek en het onderzoek naar de Stint zelf;

- Het onderzoek naar de aard en omstandigheden van het ongeval in Oss wordt uitgevoerd onder leiding van het OM Oost-Brabant door de Politie en het Nederlands Forensisch instituut (NFI).
- Het onderzoek naar de Stint als product wordt uitgevoerd door de ILT waarbij TNO als externe onafhankelijke deskundige is ingeschakeld voor het onderzoek naar de technische staat van de Stint.
- Het onderzoek naar de Stint en de wisselwerking met het spoorstelsel wordt uitgevoerd door ILT in samenwerking met Agentschap Telecom, NS en ProRail.
- SWOV en RDW zijn om advies gevraagd over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor toelating en veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen, voor zover geen Europese typegoedkeuring is vereist.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) wordt op de hoogte gehouden over de eerste drie genoemde onderzoeken en heeft daarnaast besloten onderzoek te doen naar de wijze waarop in Nederland bijzondere voertuigen zoals de Stint op de openbare weg worden toegelaten.

Zie ook de inleiding op pagina 1.

Vraag 40

Welke wetgeving wordt er bij de (lopende) onderzoeken naar het ongeluk met de Stint betrokken?

Antwoord 40

In ieder geval wordt de aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets en de grondslag daarvoor in artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 betrokken. Tevens worden de regels uit hoofdstuk 5, afdeling 6, paragraaf 13 van de Regeling voertuigen betrokken. Hierin staan de eisen waaraan de voertuigen die als bijzondere bromfiets zijn aangewezen moeten voldoen. In het strafrechtelijk onderzoek worden bepalingen van de Wegenverkeerswet, waaronder artikel 6 jo 175, alsmede bepalingen van het Wetboek van Strafrecht betrokken, waaronder artikel 308/307.

Vraag 41

Welke norm(en) is of zijn toegepast om de Stint te keuren of om de veiligheid ervan te garanderen?

Antwoord 41

Om de Stint te keuren zijn de normen toegepast zoals deze zijn vermeld in de regelgeving (zie ook in de inleiding). De uitkomsten daarvan staan in het testrapport van de RDW. Voorts heeft de SWOV ook een veiligheidson-

derzoek gedaan. De uitkomsten daarvan staan in het SWOV-rapport dat ik u op 21 september heb toegestuurd.

De overheid doet er (inter)nationaal zoveel mogelijk aan om de veiligheid van producten en de verkeersveiligheid te bevorderen door onder meer (Europese) regelgeving voor toelating, productverantwoordelijkheid en een systeem van recall. Deze veiligheid kan nooit volledig worden gegarandeerd.

Vraag 42

Is of zijn deze norm(en) geschikt om de Stint, gelet op het gebruik ervan, afdoende om de veiligheid ervan te garanderen?

Antwoord 42

Zie antwoord op vraag 38.

Vraag 43

Kunt u aangeven waarom iemand zonder rijbewijs tot maximaal tien kinderen mag vervoeren met een Stint?

Antwoord 43

Zie antwoord op vraag 14.

Vraag 44

Kan de conformiteitsverklaring voor de Stint worden vrijgegeven?

Antwoord 44

Aangezien geen sprake is van een Europese typegoedkeuring en de Stint daarmee niet onder Europese regels voor voertuigeisen valt, is er geen conformiteitsverklaring (certificaat van overeenstemming). In de aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets wordt er wel expliciet op gewezen dat alle op de markt gebrachte Stints naar vormgeving, technische specificaties en wat betreft hun verkeersveiligheid aan de door de RDW en de SWOV beoordeelde eisen dienen te blijven voldoen.

Vraag 45

Kan het constructiedossier van de Stint worden vrijgegeven?

Antwoord 45

De basis voor de testen is het voertuig zoals dat door de fabrikant van Stint is aangeleverd en dat is gebruikt voor de fysieke testen door SWOV en RDW. Daarbij is de constructie-informatie meegeleverd die ik heb gekregen in 2011 bij het aanvraagformulier. Dit aanvraagformulier heb ik in mijn kamerbrief van 21 september meegestuurd (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 612). De ILT heeft na het ongeval nadere informatie opgevraagd over de constructie van het voertuig. Deze informatie is bedrijfsgevoelig en kan, lopende het ongevalsonderzoek, niet worden verstrekt.

Vraag 46

Waarom is voor de bediening van de Stint geen apart certificaat ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld voor de bediening van de heftruck? Waarom is in plaats daarvan slechts een cursus beschikbaar van een commerciële fabrikant wiens insteek vooral is om zijn product te verkopen?

Antwoord 46

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 47

Welke risicoafweging is er gemaakt om mensen vanaf 16 jaar toe te staan de Stint te bedienen op de openbare weg?

Antwoord 47

Zie antwoord op vraag 14.

Vraag 48

Kunnen nieuwe voertuigen, in afwachting van de adviezen of onderzoeken van de RDW en de SWOV, over mogelijke aanpassingen van de huidige toelatingsprocedure, nog worden aangemeld en ook goedgekeurd als bijzondere brommer?

Antwoord 48

Ik wil zo snel mogelijk duidelijkheid scheppen voor de fabrikanten van innovatieve motorvoertuigen. Zij willen ook graag weten of en wanneer zij een aanvraag in kunnen dienen en tegen welke kaders dan zal worden getoetst. Ik heb daarvoor wel de adviezen van TNO, SWOV en RDW nodig. En verder doet natuurlijk ook de OVV nog onderzoek.

Vraag 49

Hoe verhoudt zich het toestaan van het gebruik van de Stint voor het vervoer van tien kinderen door een 16-jarige tot de eisen voor een rijbewijs voor een voertuig waarmee acht personen vervoerd mogen worden?

Antwoord 49

Zie antwoord op vraag 14.

Vraag 50

Op welke wijze is de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) betrokken geweest bij de toelating van de Stint op de openbare weg?

Antwoord 50

De NVWA is niet betrokken bij deze toelating.

Vraag 51

Zijn er afspraken rondom intrinsieke veiligheid van (elektrische) voertuigen, en zo ja wat zijn deze en voldoet de Stint daaraan?

Antwoord 51

Onder de Europese toelating op de weg gelden extra eisen aan elektrische voertuigen. Voor de nationale toelating geldt het Europese kader niet. Daarom heb ik daarvoor nationale eisen gesteld, zoals de EMC (elektromagnetische beïnvloeding) verklaring.

Vraag 52

Had u voldoende instrumenten om de Stint per direct van de weg te kunnen halen? Zo ja, waarom is dat niet gebeurd? Zo nee, wat ontbrak er in het instrumentarium?

Antwoord 52

Ja. De bevoegdheid die tot mijn beschikking staat is het schorsen of intrekken van het besluit tot aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets. Door zo'n besluit zijn de Stints niet langer toegelaten tot de openbare weg. Zie verder het antwoord op vraag 4.

Vraag 53

Welke onderbouwing is er gebruikt om de waarschuwingen van verschillende instanties over de toelating van de Stint op de openbare weg te negeren?

Antwoord 53

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 54

Is de overheid voldoende in staat om innovatieve vormen van transport adequaat te controleren en te toetsen op veiligheid?

Antwoord 54

Innovatieve vormen van transport kunnen voorzien in behoeften waar traditionele vormen van transport, zoals de auto en de fiets, niet in kunnen voorzien. Mede na uitdrukkelijk verzoek van uw Kamer zijn samen met uw Kamer afspraken gemaakt om innovaties zoals bijzondere bromfietsen mogelijk te maken. We hebben daarbij moeten constateren dat de Europese normen voor toelating te beperkend bleken. In het beleidskader heb ik dan ook een balans gezocht tussen de minimaal noodzakelijk kaders (die ik in de beleidsregel heb vastgelegd) en minimale drempels voor toelating van innovatieve motorvoertuigen. Deze kaders moeten de overheid in staat stellen om innovatieve vormen van transport adequaat te controleren en te toetsen op veiligheid. Daarbij dient niet uit het oog verloren te worden dat de fabrikanten daarin ook een eigen verantwoordelijkheid hebben.

Vraag 55

Welke nieuwe vormen van (elektrische) mobiliteit zijn de afgelopen jaren toegelaten op de openbare weg en in hoeverre kan de veiligheid daarvan gegarandeerd worden?

Antwoord 55

Nieuwe andere vormen zijn bijvoorbeeld elektrische personenauto's, bedrijfsauto's, motorfietsen en bromfietsen zoals speedpedelecs. Deze zijn Europees toegelaten. Er zijn ook elektrische (bak)fietsen met trapondersteuning, maar hiervoor gelden geen toelatingseisen. Voor een overzicht van de bijzondere bromfietsen die zijn toegelaten op de openbare weg, verwijs ik u naar het antwoord op vraag 36. Dat er twijfels zijn ontstaan over de technische constructie van de Stint, betekent niet dat er nu zonder meer kan worden geconcludeerd dat de overige bijzondere bromfietsen onveilig zijn. Wat betreft de vraag naar de garantie van de veiligheid verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 41 en 42.

Vraag 56

Wat is precies de procedure voor dergelijke voertuigen om toegang tot de openbare weg te krijgen? Wat is de procedure om deze toegang te behouden?

Antwoord 56

Ik verwijs u hiervoor naar de inleiding.

Vraag 57

Welk inzicht levert de schorsing van het besluit ten aanzien van de Stint op voor de goedkeuringsprocedure van nieuwe voertuigen?

Antwoord 57

De schorsing zelf levert geen nieuwe inzichten op. Zie voor de gevolgen die dit mogelijk heeft voor de goedkeuringsprocedure de antwoorden op vragen 18 en 48.

Vraag 58

Is er een Europese norm met betrekking tot productveiligheidseisen voor dergelijke Light Electric Vehicles?

Antwoord 58

Er is geen nationale of Europese definitie of categorie binnen de voertuigregelgeving voor Light Electric Vehicles. Er is dus geen verplichtende Europese norm.

Vraag 59

Heeft de fabrikant de wijziging naar een krachtigere elektromotor gemeld bij de RDW? Op welke wijze is het bekend gemaakt bij de producent dat dit noodzakelijk was?

Antwoord 59

Zie antwoord op vragen 18 en 29.

Vraag 60

Onder welke omstandigheden is een herkeuring van de RDW nodig of verplicht bij aanpassing van een voertuig?

Antwoord 60

Zie antwoord op vragen 18 en 29.

Vraag 61

Welk perspectief is er voor de ondernemer om na de schorsing weer toegang te krijgen tot de openbare weg met zijn product de Stint? Op welke termijn kan hierover duidelijkheid worden gegeven?

Antwoord 61

Zie antwoord op vraag 33 en 48.

Vraag 62

In hoeverre overschreed de Stint de toegestane breedte? In hoeverre is dat gedeeld met de producent?

Antwoord 62

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 63

Is het eerder voorgevallen dat de breedte van een voertuig heeft geleid tot het niet toelaten van het voertuig in het verkeer?

Antwoord 63

Ja, er worden bijvoorbeeld met grote regelmaat vrachtauto's aangeboden voor een individuele keuring, die te breed zijn. Deze voertuigen worden niet toegelaten tot het verkeer.

Vraag 64

Is er, na het incident met een Stint waarbij er een proces-verbaal is opgemaakt door de politie Amsterdam, contact geweest tussen u of uw ministerie en de politie?

Antwoord 64

Ja, er is vanuit de ILT contact geweest met de politie. Daarbij ging het om een verzoek tot aanpassing van een melding van een kinderdagverblijf uit Amsterdam. De ILT heeft hierop doorverwezen naar de politie.

Vraag 65

In hoeverre is een compensatieregeling voor ondernemers bij dergelijke besluiten een optie?

Antwoord 65

Een compensatieregeling voor ondernemers is niet aan de orde. Ondernemers dienen zich in de eerste plaats tot de producent te wenden.

Vraag 66

Is een besluit om tot een schorsing over te gaan eerder genomen door u of uw voorgangers?

Antwoord 66

Een besluit tot schorsing van een aanwijzing van een voertuig als bijzondere bromfiets is niet eerder genomen.

Binnen de Europese toelating komt het soms voor dat onderdelen van voertuigen na toelating onveilig blijken (bijvoorbeeld een koppeling of een airbag). Als blijkt dat dit soort onderdelen niet bij een recall kan worden vervangen, wordt soms de goedkeuring ingetrokken.