

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 760

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 november 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 16 oktober 2019 inzake het OVV rapport «Veilig toelaten op de weg» (Kamerstuk 29 398, nr. 758).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 oktober 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

1

Zijn er ambtelijk vragen gesteld of kanttekeningen geplaatst bij de toelating van de Stint op de openbare weg op basis van concept-toelatingseisen? Zo ja, wat was de inhoud daarvan en wat is daarmee gebeurd?

Antwoord 1

Over wat ik heb kunnen achterhalen met betrekking tot de afwegingen die destijds zijn gemaakt op het ministerie om de Stint toe te laten als bijzondere bromfietsen, heb ik uw Kamer geïnformeerd bij brief van 5 december 2018¹. Naar aanleiding van een vraag waarom er na het advies van de SWOV in 2011 geen nader onderzoek is gedaan naar de mogelijke eisen aan (de leeftijd van) een bestuurder, die maximaal tien personen over de openbare weg kan vervoeren, heb ik uw Kamer geschreven dat ik dit heb laten uitzoeken. Dit heeft geen informatie opgeleverd die meer inzicht geeft in de overwegingen die destijds zijn gemaakt om geen nader onderzoek te laten doen. Ik heb wel kunnen achterhalen dat bij de aanvraag van de Stint ambtelijk is gevraagd of de Stint aangewezen kon worden als bijzondere bromfiets, omdat het voertuig tot doel had kinderen te vervoeren. Dit bleek mogelijk te zijn, omdat er geen eisen of beperkingen werden gesteld aan het aantal passagiers. Die informatie is ook ter beschikking gesteld aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Onderzoeksraad maakt hier ook melding van in zijn rapport.

2

Is het een gangbare werkwijze dat voertuigen die zijn goedgekeurd op basis van concept-toelatingseisen, niet herkeurd worden op basis van de definitieve toelatingseisen? Zo ja, bij welke voertuigen is dit nog meer gebeurd? Zo nee, waarom is dit wel met de Stint gebeurd?

Antwoord 2

Ik ken geen andere voorbeelden van keuringen op basis van concepteisen dan de Stint en de Trikke. Ik heb niet kunnen achterhalen of er aanleiding werd gezien om deze voertuigen opnieuw te keuren aan de hand van de definitieve toelatingseisen. In voertuigregelgeving is het gebruikelijk dat indien een voertuig eenmaal is toegelaten, deze toegelaten blijft. Hierbij merk ik wel op dat aangezien de Trikke een hogere maximale snelheid had (23 km/u), voor het berekenen van de maximale remweg gewerkt is met deze hogere maximale snelheid en niet met de snelheid van 20km/u die vermeld stond in de wijze van keuren. Ik verwijs u in dit verband ook naar mijn antwoorden op vraag 19 en 26.

3

Klopt de conclusie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) dat de Stint op het moment van aanvraag binnen de reikwijdte van de Europese toelatingsprocedure viel? Waarom is deze procedure niet gevolgd in plaats van de procedure van de Regeling Bijzondere Bromfietsen? Is er actief een afweging gemaakt om de nationale procedure voor bijzondere bromfietsen te volgen boven de Europese Richtlijn? Zo ja, wat waren de afwegingen om de nationale procedure te volgen?

Antwoord 3

Het Europese kader werd in 2011 gevormd door Richtlijn 2002/24/EG betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers. De richtlijn was ook van toepassing op vierwielers van de voertuigcategorieën L6e en L7e: lichte en zware quads en quadri-mobiles. Dit zijn heel andere voertuigen dan de Stint. Uit

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 637.

de richtlijn valt verder op te maken dat het goed te keuren voertuig moet beschikken over een zitplaats voor de bestuurder. Alle vierwielers die onder de richtlijn vielen (zoals quads) waren voertuigen met een bestuurderszitplaats. Die heeft de Stint niet. Mogelijk kan dat de reden zijn dat destijds geoordeeld is dat de Stint buiten het bereik van de richtlijn viel, maar over de afwegingen destijds heb ik geen informatie kunnen achterhalen. Verder was al bekend dat de Stint niet zou vallen onder de opvolger van de richtlijn, Verordening (EU) nr. 168/2013, waarvan het concept reeds bekend was. Uit die verordening (bijlage I) blijkt dat een lichte vierwieler is uitgerust met maximaal twee zitplaatsen, inclusief de bestuurderszitplaats. Aan die voorwaarde om binnen het toepassingsgebied te vallen voldoet de Stint niet. Het is een heel ander voertuig.

4

Door wie (welke instantie) werd de producent van de Stint gewezen op de Regeling Bijzondere Bromfietsen?

Antwoord 4

In een brief van de fabrikant van de Stint gericht aan zijn relaties van 1 september 2011 is opgenomen dat de fabrikant met verschillende overheidsinstanties, waaronder de RDW, gemeenten en de Politie academie, contact heeft gehad over het op de weg brengen van de Stint.

Ik heb niet kunnen herleiden welke instantie de fabrikant heeft gewezen op de mogelijkheid om een aanvraag tot aanwijzing als bijzondere bromfiets in te dienen.

5

Wat was op welk moment (tussen 28 september 2010 en 2 januari 2015) de vastgestelde breedte-eis of de breedte-eis waarmee gewerkt werd voor de categorie bijzondere bromfiets? Kunt u dit antwoord voorzien van een reconstructie van elke opeenvolgende wijziging of conceptwijziging?

Antwoord 5

Ik heb u eerder gemeld dat er in 2011 in de concept-eisen een maximale breedte van 0,75 m gold. De ontwerpministeriële regeling die in juni 2011 ter notificatie aan de Europese Commissie is voorgelegd bevatte deze breedte-eis. Na de aanvang van deze notificatieprocedure is het voornemen ontstaan deze eis aan te passen naar 1,10 m (de toen al toegestane breedte van gehandicaptenvoertuigen). Bij ministeriële regeling van 19 januari 2012 (in werking getreden per 1 april 2012) is deze eis daadwerkelijk aangepast. Deze breedte-eis is ook opgenomen in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (in werking getreden op 1 januari 2015). Bijlage F bij het rapport van de OVV geeft een overzicht van de verschillende technische eisen op verschillende tijdstippen.

6

Waarom stond in de Staatscourantpublicatie van 28 oktober 2011 geen breedte-eis?

Antwoord 6

Ik heb niet kunnen achterhalen waarom in deze Staatscourantpublicatie (Stcr. 2011, nr. 19193; een ministeriële regeling die onder meer voorzag in het opnemen van permanente eisen voor bijzondere bromfietsen in de Regeling voertuigen) geen breedte-eis is opgenomen. De toelichting bij deze ministeriële regeling geeft daarover geen uitsluitel. Bij ministeriële regeling van 19 januari 2012 (Stcr. 2012, nr. 1538, in werking getreden op 1 april 2012) is de breedte-eis alsnog toegevoegd (1,10 m) met als onderbouwing dat deze afmeting overeenkomt met de maximale breedte van gehandicaptenvoertuigen.

7

Waarom geeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op 8 november 2011 wel kennis van een bestaande breedte-eis, ondanks dat de Staatscourant op 28 oktober 2011 eisen publiceerde waar geen breedte-eis meer in te vinden was?

Antwoord 7

De SWOV was op de hoogte van het kader dat werd gehanteerd voor aanwijzing van bijzondere bromfietsen. Onderdeel daarvan was de toetsing aan de technische toelatingseisen die werden gevormd door de concept-permanente eisen voor bijzondere bromfietsen. Hierin stond nog de breedte-eis van 0,75 m, maar de SWOV was bekend met het voornemen om de breedte van 1,10 m te hanteren als eis.

8

Waarom is de breedte-eis voor de bijzondere bromfiets opgerekt van 0,75 m naar 1,10 m? Had dat te maken met de aanvraag van de Stint die destijds liep?

9

Waarom is de breedte-eis voor de bijzondere bromfiets geschrapt? Had dat te maken met de aanvraag van de Stint die destijds liep?

Antwoord 8 en 9

Hierover heb ik uw Kamer geïnformeerd op 18 oktober 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 616). In antwoord op vraag 1 heb ik daarover destijds het volgende gemeld: «Er gold een maximale breedte van 0,75 m, terwijl de breedte van de Stint 1,105 m was. Het ministerie was destijds al voornemens deze eis te harmoniseren met de eisen van gehandicaptenvoertuigen (1,10 m), een groep die al toegestaan was op het fietspad. Deze wijziging is op 19 januari 2012 gepubliceerd en per 1 april 2012 ingegaan. Daarom is 1,10 m als criterium aangehouden». Dit staat ook beschreven in paragraaf 4.2 van het rapport van de Onderzoeksraad.

10

Wat is gedaan met de kritiek van de SWOV dat de breedte van de Stint (1,10 m) «consequenties heeft voor de veiligheid»?

Antwoord 10

In het aanwijzingsbesluit voor de Stint van 14 november 2011 is daarover het volgende meegegeven richting de fabrikant: «Wel maakt de SWOV enkele behartigenswaardige opmerkingen over het gebruik, de snelheid en de breedte van uw voertuig. Ik adviseer u nadrukkelijk hiermee rekening te houden. Het rapport stuur ik u daarom als bijlage mee». Dit aanwijzingsbesluit heb ik op 21 september 2019 met uw Kamer gedeeld.

11

Op welk moment was op uw ministerie bekend dat de SWOV kritiek zou leveren op de breedte van de Stint? Heeft die kennis een rol gespeeld richting de publicatie (met geschrapte breedte-eis) in de Staatscourant van 28 oktober 2011?

Antwoord 11

Uit de stukken die mij ter beschikking staan heb ik dit niet kunnen achterhalen. Uit contact op 30 oktober 2019 met SWOV is gedeeld, op basis van herinnering, dat het ministerie voor het verschijnen van het rapport wist dat het SWOV bezwaar had bij de breedte. Volgens een medewerker van de SWOV zou de breedte eis geschrapt zijn naar aanleiding van de aanvraag tot toelating van de Stint. Of dit een rol heeft gespeeld bij de publicatie is niet bekend.

12

Welke argumenten hebben ertoe geleid dat, in strijd met de negatieve adviezen van de Dienst Wegverkeer (RDW) en de SWOV, besloten werd tot toelating van de Stint?

Antwoord 12

In mijn brief aan uw Kamer van 21 september jl. en bij de beantwoording van vragen van uw Kamer op 18 oktober ben ik hier verder op ingegaan. Het negatieve advies van de RDW zag op de afwijking van de breedte. Besloten is om voor de Stint, net als bij de bakfietsen op meer dan twee wielen, de breedte (1,105 m) als niet bezwaarlijk te zien. Ik verwijs verder in dit verband ook naar de relatie met mijn antwoord op vraag 8 en 9 en het voornemen dat al bestond destijds om norm van 0,75 m aan te passen naar 1,10 m.

Voor wat betreft het advies van de SWOV met betrekking tot de rijopleiding is er besloten geen nader onderzoek te doen naar de mogelijke eisen die dienen te worden gesteld aan bestuurders, maar de producent nadrukkelijk op het advies van de SWOV te wijzen. Bij de introductie van het toelatingsbeleid in relatie tot de Segway is de afweging gemaakt om geen rijbewijsplicht te introduceren voor de categorie bijzondere bromfietsen om niet teveel belemmeringen op te werpen voor de introductie van innovatieve vervoersmiddelen.

In antwoord op vraag 1 van de schriftelijke vragen van uw Kamer van 18 oktober 2018 heb ik daarover nog het volgende opgemerkt. In 2008 is aan uw Kamer gemeld dat ervoor gekozen is een rijbewijs, brommercificaat of verplichte gebruikerstraining niet verplicht te stellen voor bijzondere bromfietsen² en dat de minimum leeftijd voor het besturen van deze voertuigen 16 jaar werd. 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.³ 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 Minister heeft ook de Eerste Kamer ingestemd. Dit zijn de uitgangspunten die bij de aanwijzing van de Stint zijn aangehouden.

13

Op welk moment wist u dat er stukken (te weten de stukken nagezonden op 25 september 2019) nog niet toegezonden waren aan de Kamer? Welke acties heeft u toen ondernomen?

Antwoord 13

Naar aanleiding van een verzoek van een nieuwsmiddeum van 22 augustus 2019 werd vastgesteld dat de bijlagen bij de naar uw Kamer gestuurde brieven van 5 april 2011 en van 27 april 2011 niet zijn meegestuurd aan uw Kamer. Dat heb ik ook gemeld in mijn brief aan uw Kamer van 25 september 2019⁴, waarmee ik deze stukken op uw verzoek alsnog heb toegestuurd. Aangezien uw Kamer over de strekking van beide stukken al

² 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.

³ 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).

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 756.

was geïnformeerd, zag ik niet direct aanleiding om deze bijlagen op dat moment separaat aan uw Kamer te verstrekken. Voor de volledigheid wijs ik erop dat in deze brief abusievelijk wordt verwezen naar een brief van 11 april 2011, maar dit moest 5 april 2011 zijn, zoals ook in de voetnoot van deze brief correct is vermeld.

14

Op basis van welke argumenten besloot u dat de Stint, ondanks het feit dat deze niet voldeed aan de eisen én tien kleine kinderen zou vervoeren, toch mocht vallen onder de Regeling Bijzondere Bromfietsen?

Antwoord 14

Destijds heeft men zich ambtelijk wel afgevraagd of de Stint aangewezen kon worden als bijzondere bromfiets, omdat het voertuig tot doel had kinderen te vervoeren. Dit bleek mogelijk te zijn, omdat er geen eisen of beperkingen werden gesteld aan het aantal passagiers. Ik verwijs u in dit verband aanvullend ook naar mijn antwoord op vraag 1.

15

Kunt u met de Kamer de correspondentie delen tussen het Ministerie van IenW en de RDW waarbij gevraagd is om extra aandacht te hebben voor het feit dat de Stint bedoeld was om tien kleine kinderen te vervoeren? (OvV-rapport pag. 49, voetnoot 128)

Antwoord 15

De voetnoot verwijst naar een e-mail van IenW aan RDW van 26 augustus 2011. Het betreft een procedurele e-mail waarin bij het verzoek de Stint te beoordelen het ministerie aangaf dat de Stint bedoeld was voor het vervoer van kinderen en aan de RDW vroeg aandacht te besteden aan de stabiliteit van het voertuig en andere voertuigaspecten die mogelijk relevant waren gezien het beoogde gebruik.

Deze e-mail is eerder met mijn Wob-besluit van 14 maart 2019 naar aanleiding van een verzoek van diverse partijen deels openbaar gemaakt en gepubliceerd op rijksoverheid.nl. Dit document stuur ik u bij dezen toe⁵.

16

Waarom is bij de beoordeling van de Stint met betrekking tot de breedte-eis in 2011 wel al rekening gehouden met de aangepaste criteria/toetsingseisen, maar met betrekking tot de remweg niet?

Antwoord 16

Hiervoor verwijs ik u naar de eerder genoemde brief die ik aan uw Kamer heb gestuurd op 25 september 2019. Zoals ik toen heb geschreven is het niet gelukt te achterhalen of destijds overwogen is om bij de beoordeling van de Stint te anticiperen op deze latere aanpassingen in de wijze van keuren.

17

Waarom is de toelating ingetrokken op basis van het TNO-onderzoek (na het ongeluk) en niet op basis van het feit dat de Stint al in 2011 niet aan de eisen voldeed?

Antwoord 17

Tot het ongeval met de Stint was er geen reden om te twijfelen over de veiligheid van de Stint of over het feit dat de Stint voldeed aan de eisen. Die twijfels over de veiligheid zijn ontstaan naar aanleiding van het feitenrelaas van de ILT na het ongeval en bevestigd door het onderzoek

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

van TNO. Pas na dat onderzoek (rapport van 13 december 2018), waarin voor het eerst ook conclusies over de remweg werden getrokken, was er een grond voor intrekking van de aanwijzing.

18

Kunt u alle argumentatie aan de Kamer sturen die leidde tot toelating van de Stint ondanks negatieve adviezen van de RDW en de SWOV?

Antwoord 18

Ik heb uw Kamer op 21 september 2018 de informatie toegestuurd over de toelating van de Stint in 2011⁶. In antwoord op vraag 12 heb ik dat uitgebreider toegelicht.

19

Wanneer was op uw ministerie duidelijk dat de Stint was goedgekeurd op basis van een toetsingskader dat niet in lijn was met de eisen?

Antwoord 19

Ik ga ervan uit dat u met toetsingskader de wijze van keuren bedoelt. TNO heeft in zijn onderzoek gekeken naar het vermoedelijke voertuig dat in 2011 is aangeboden aan de RDW. TNO heeft vastgesteld dat dit voertuig niet voldeed aan de gewenste remvertraging. Ik heb in het antwoord op vraag 7 aan uw Kamer op 18 januari van dit jaar geschreven dat – zoals TNO heeft vastgesteld in zijn onderzoek – de Stint niet aan de eis van 4m/s² voldoet wanneer deze op zichzelf wordt beoordeeld, los van de voorgeschreven wijze van keuren.

Naar aanleiding van de vaststellingen van TNO is gekeken waarom dit niet overeenkwam met de conclusie van de RDW destijds en is de wijze van keuren in beeld gekomen waarover ik uw Kamer in diezelfde vraag heb geïnformeerd.

20

Was het feit dat de Stint, ook de nieuwe versie van het ongeluk, een veel langere remweg heeft dan wettelijk toegestaan, op zichzelf niet genoeg grond voor schorsing?

Antwoord 20

De remweg was geen grond voor de schorsing van de aanwijzing van de Stint op 1 oktober 2018. De schorsing was gebaseerd op het feitenrelaas van de ILT dat aanleiding gaf tot twijfels over technische constructie van de Stint naar aanleiding van het feitenrelaas van de ILT. Het feitenrelaas deed geen uitspraken over de remweg. De conclusies over de lengte van de remweg werden pas getrokken in het rapport van TNO van 13 december 2018.

21

Heeft de OvV gelijk als zij concludeert dat de Stint ook onder de Europese Machinerichtlijn valt? Wat betekent dit met betrekking tot het toezicht? Vanuit welke instantie had er toezicht op de Stint vanuit de Machinerichtlijn moeten plaatsvinden?

Antwoord 21

Zoals ik in mijn brief van 10 april 2019⁷ aangaf, bleek nadere verduidelijking nodig over de juridische reikwijdte van de Europese (en nationale) voertuigregelgeving, in relatie tot de machinerichtlijn. Daarom is de Europese Commissie bevestigd. De Europese Commissie gaf aan dat de

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 612.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 680.

machinerichtlijn van toepassing is op bijzondere bromfietsen⁸, hoewel deze richtlijn niet bedoeld is om risico's ten gevolge van gebruik op de weg aan te pakken. Daarmee was in de zomer van dit jaar duidelijkheid over de toepassing van de machinerichtlijn.

De fabrikant is zelf verantwoordelijk voor de naleving van de uit de machinerichtlijn voortvloeiende eisen. Vanuit de machinerichtlijn houdt de Inspectie SZW toezicht op producten die professioneel worden gebruikt en de NVWA houdt toezicht op producten die door consumenten worden gebruikt. De Stint wordt overwegend professioneel gebruikt en valt daarmee in het domein van de Inspectie SZW.

22

Klopt het dat uiteindelijk u, de Minister, formeel het besluit neemt voor toelating van een voertuig onder de Richtlijn Bijzondere Bromfietsen?

Antwoord 22

Dat klopt. In artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 is de bevoegdheid tot het geven van een aanwijzing van bijzondere bromfietsen voor toelating tot het verkeer op de weg aan mij toebedeeld.

23

Op basis van welke wet- en regelgeving is de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid betrokken bij het onderzoek van het Openbaar Ministerie en wanneer?

Antwoord 23

De Inspectie SZW is op verzoek van het Parket Oost-Brabant betrokken bij het strafrechtelijk onderzoek naar het ongeval met de Stint te Oss. De Inspectie SZW doet dit sinds december 2018 op basis van artikel 32 van de Arbeidsomstandighedenwet en sinds februari 2019 zijn, wederom op verzoek van het Parket, specialistische medewerkers van de Inspectie SZW toegevoegd aan het onderzoek als buitengewoon opsporingsambtenaar. De tussentijdse uitkomsten waren voor de Inspectie SZW aanleiding om, in afstemming met het Openbaar Ministerie, het Ministerie van IenW te informeren over de geconstateerde gevaren. Ik heb deze brief van de Inspectie aan uw Kamer toegezonden op 10 juli jl.

24

Welke toezichthouder heeft dit jaar welke handhavende rol gespeeld, wanneer en op grond waarvan?

Antwoord 24

Toen duidelijk was dat de machinerichtlijn van toepassing is heeft de Inspectie SZW vanuit veiligheidsoogpunt ten aanzien van de nieuwe Stint en mede gezien de grote maatschappelijk impact, haar kennis over deze richtlijn gedeeld met de fabrikant. Omdat op 20 september 2019 gebleken is dat er in het verleden ook een beperkt aantal oude Stints in het buitenland is verkocht, heeft de Inspectie SZW op 1 oktober 2019 een kennisgeving van non-conformiteit gezonden aan de fabrikant. De Inspectie SZW heeft de fabrikant laten weten dat hij aan de buitenlandse gebruikers kenbaar moet maken dat het product niet voldoet aan de machinerichtlijn en dat aanpassingen noodzakelijk zijn om het product in conformiteit te brengen.

De ILT is in gesprek met de Inspectie SZW en de NVWA over de invulling van de toezichtstaken, gegeven de voertuigregelgeving en de machinerichtlijn. Verder is de ILT sinds 10 oktober 2019 aangewezen om krachtens de Wegenverkeerswet 1994 een onderzoekstaak uit te voeren, waarmee

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 737.

het nagaat of de documentatie horend bij een bijzondere bromfiets juist en volledig is. Daarnaast is er een wetswijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in voorbereiding waarmee de ILT ook een rol krijgt als markttoezichthouder voor bijzondere bromfietsen.

25

Klopt het dat toenmalige Minister van IenW Schultz van Haegen de beslissing heeft genomen de Stint op de weg toe te laten?

Antwoord 25

Zoals aangegeven in mijn Kamerbrief van 27 maart 2019⁹ is het besluit namens de Minister in mandaat genomen door een afdelingshoofd. Dit was op basis van het mandaatbesluit toegestaan. Een afschrift van het aanwijzingsbesluit is uw Kamer op 21 september 2018 toegezonden.

26

Kunt u verhelderen op basis waarvan de OvV stelt dat al in mei 2011 erkend was dat de concepteisen niet correct waren? Kunt u de e-mailwisselingen waar dit uit geconcludeerd wordt, delen met de Kamer?

Antwoord 26

De OVV concludeert op basis van emailverkeer tussen RDW en het ministerie in mei 2011 dat de wijze van keuren van de remvertraging niet tot de juiste uitkomsten leidde bij hogere maximumsnelheden dan 20 km/uur, en dat dit zou worden geschrapt uit de eisen die vastgesteld en gepubliceerd zouden worden. Zoals aangegeven in mijn Kamerbrief van 25 september 2019 is het niet gelukt te achterhalen of destijds overwogen is om bij de beoordeling van de Stint te anticiperen op deze latere aanpassingen in de wijze van keuren.

Genoemd e-mailverkeer betreft intern beraad. Het is staand kabinetsbeleid dat stukken die zien op intern beraad geen onderdeel worden gemaakt van het debat met de Kamer. Achtergrond hiervan is dat de bewinds-persoon in ons staatsbestel verantwoordelijk is voor al het ambtelijk handelen en verantwoording aflegt over het gevoerde beleid.

27

Wat zijn de implicaties van het feit dat er voor gekozen is alleen op de permanente eisen te toetsen? Als permanente eisen vallen onder toezicht van de politie, wordt de politie dan op enige wijze op de hoogte gebracht van die eisen en van hun rol? Hoe werkt dit in de praktijk?

Antwoord 27

Aanvankelijk, tot 1 januari 2015, waren de toelatingseisen gemodelleerd op de permanente eisen. Dit zijn de technische basiseisen waar een voertuig aan moet voldoen. Daarmee was er sprake van een licht kader. De politie is goed op de hoogte van de geldende permanente eisen gelet op haar taak om de naleving ervan te controleren.

28

Is er bij het toelatingsproces van de Stint gekozen voor een optioneel of verplicht verkeersveiligheidsonderzoek?

Antwoord 28

Het veiligheidsonderzoek werd verplicht geacht, ondanks dat dit niet wettelijk was voorgeschreven. Dit is ook beschreven in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel waarmee artikel 20b in de Wegenverkeerswet 1994 is geïntroduceerd. Pas later is het verkeersveiligheids-

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 676.

derzoek niet meer bij elke nieuwe aanvraag geëist. Zoals ik uw Kamer heb geschreven in antwoord op vraag 5 van de Kamervragen van 18 oktober 2018 werd door het ministerie een veiligheidsrapport niet altijd noodzakelijk geacht daar waar voertuigen die voor aanwijzing werden aangeboden, vergelijkbaar waren met bijzondere bromfietsen die reeds waren toegelaten. Het optionele karakter van het verkeersveiligheidsonderzoek is vastgelegd in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen die op 1 januari 2015 van kracht werd.

29

Was uw ministerie, gelet op de constatering van de OvV dat in een interne mailwisseling in augustus 2011 werd geconstateerd dat de Stint niet voldeed aan de afmetingseisen, al in augustus 2011 op de hoogte van het feit dat de Stint niet voldeed aan de lengte-eis?

Antwoord 29

In een interne e-mail van het Ministerie van medio augustus 2011 werd geconstateerd dat de Stint niet voldeed aan de lengte-eis. Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd in antwoord op Kamervragen van 23 januari 2019 is bij het op een rij zetten van alle informatie, onder andere ten behoeve van het OVV onderzoek, gebleken dat de lengte van de Stint de maximaal toegestane lengte overschreed. Zoals ik toen heb geschreven is onduidelijk waarom hierover later niets is opgemerkt in het testrapport van de RDW. Ik heb niet kunnen achterhalen of deze informatie uit augustus 2011 nog aanleiding is geweest om actie te ondernemen richting de RDW of anderszins.

30

Wat is de reden dat, hoewel in mei 2011 blijkt het rapport van de OvV al bekend was dat het conceptvoorschrift met betrekking tot het keuren van de remvertragingseis niet correct was, de RDW in september 2011 desondanks de keuring volgens de foutieve methode uitgevoerd heeft?

Antwoord 30

Ik verwijs u voor het antwoord hierop naar mijn antwoord op vraag 26. Zoals aangegeven in mijn Kamerbrief van 25 september 2019 is het niet gelukt te achterhalen of destijds overwogen is om bij de beoordeling van de Stint te anticiperen op deze latere aanpassingen in de wijze van keuren. Ik kan alleen maar vaststellen dat de RDW de hen in april 2011 toegezonden concepteisen, inclusief de wijze van keuren, heeft toegepast.

31

Welke informatie had u tot uw beschikking op het moment dat u in uw brief van januari meldde dat de keuring eenduidiger had gekund?

32

Wat werd in de brief van januari precies bedoeld met de melding dat de keuring eenduidiger had gekund?

33

Vanaf welk moment had u de beschikking over de informatie op basis waarvan u in de brief van januari meldde dat de keuring eenduidiger had gekund?

Antwoord 31, 32 & 33

In mijn brief van 18 januari 2019 heb ik in het antwoord van vraag 7 aangegeven dat «de formulering van de wijze van keuren eenduidiger had moeten zijn». De RDW heeft de wijze van keuren als uitgangspunt genomen en daarbij de maximale remweg van 3,86m als absolute norm gehanteerd.

Verder is mijn antwoord op vraag 19 relevant als het gaat om de vraag wanneer ik de beschikking had over deze informatie.

34

Heeft het ministerie bij het besluit over de toelating van de Stint naast de adviezen van RDW en SWOV een eigen afweging gemaakt?

35

Zo ja, bent u bereid de afwegingen met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet?

36

Waarom heeft het ministerie afgeweken van de adviezen van de RDW en SWOV bij de toelating van de Stint?

Antwoord 34, 35 & 36

Het antwoord op deze vragen heb ik uitgebreid beschreven in antwoord op vraag 1 en 12.

37

Waarom heeft er geen aanvullend onderzoek plaatsgevonden zoals de SWOV heeft geadviseerd en waarom is er voor gekozen de verantwoordelijkheid hiervoor naar de fabrikant te verschuiven?

Antwoord 37

Ik heb dit vermeld in mijn antwoord op vraag 1. Naar aanleiding van een vraag waarom er na het advies van de SWOV in 2011 geen nader onderzoek is gedaan naar de mogelijke eisen aan (de leeftijd van) een bestuurder, die maximaal tien personen over de openbare weg kan vervoeren, heb ik uw Kamer geschreven dat ik dit heb laten uitzoeken. Dit heeft geen informatie opgeleverd die meer inzicht geeft in de overwegingen die destijds zijn gemaakt om geen nader onderzoek te laten doen.

38

Bent u bereid met de beantwoording van deze vragen de volgende brieven naar de Kamer te sturen?

- Brief van de RDW aan het ministerie dd 27 april 2011, kenmerk DIR2011/610
- Brief van het ministerie aan de RDW, dd 4 juli 2011, kenmerk IENM/BSK-2011/92662
- Brief van het ministerie aan de RDW dd 5 april 2011, kenmerk IENM/BSK-2011/52613
- Brief van de RDW aan het ministerie dd 27 april 2011 kenmerk DIR2011/610

Antwoord 38

Ja. Deze stukken zijn ook bijgevoegd bij de beantwoording van 18 oktober 2018 (Bijlagen 38, 39 en 40 bij IENW/BSK-2018/218187). Voor de volledigheid heb ik deze nogmaals toegevoegd¹⁰.

39

Op welke gronden is destijds geconcludeerd in het toelatingsbesluit van de Stint dat met de Stint voldoende veilig kan worden deelgenomen aan het verkeer, terwijl de SWOV aan de hand van beschreven veiligheidsonderzoek aan het ministerie aangaf dat met de Stint niet zonder meer veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen? Wat is destijds gedaan met het advies van de SWOV aanvullend onderzoek te doen, gezien de kanttekeningen over de breedte van het voertuig, de leeftijd van de bestuurder

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

(zestien jaar) en het feit dat deze zonder enige rijopleiding tien kinderen zou kunnen vervoeren?

Antwoord 39

Het antwoord op deze vraag heb ik opgenomen in mijn antwoorden op vraag 1 en 12.