

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'VEILIG TOELATEN OP DE WEG - LESSEN NAAR AANLEIDING VAN HET ONGEVAL MET DE STINT'

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie inzagepartij	Toelichting waarom niet/deels overgenomen door Onderzoeksraad
1	RDW	Gehele document	"Licht gemotoriseerde voertuigen" vervangen door "lichte langzame gemotoriseerde voertuigen."	Licht gemotoriseerde voertuigen betreft een verkeerde aanduiding (in conceptversie o.a. blz. 9, regelnummer 24). Graag consequent in het gehele document de wijziging doorvoeren. Licht gemotoriseerde voertuigen maakt onvoldoende duidelijk dat het om voertuigen met een lage topsnelheid gaat die ook in massa licht zijn. Het gaat om zwakkere verkeersdeelnemers.	In paragraaf 2.3 is uitgebreid omschreven wat in het rapport bedoeld wordt met licht gemotoriseerde voertuigen. Naar het oordeel van de Raad is hiermee voldoende duidelijk gemaakt wat in het rapport onder deze term wordt verstaan.
2	RDW	Gehele document	"(RDW)advies" vervangen door "bevindingen".	Er is daarmee een wezenlijk verschil tussen een testrapport en adviesrapport. Graag in het gehele rapport deze terminologie, waar gesproken wordt over advies of adviesrapport in context van RDW, aanpassen naar bevindingen en testrapport. Bijvoorbeeld (in conceptversie): Blz. 31, regel 2-6: "Bij... te kijken". Verderop in dit document wordt hiervoor een nieuw tekstvoorstel gedaan. Blz. 34, regel 15: "Het .. eisen". Het "RDW-advies" vervangen door "het RDW-testrapport". Blz. 34, regel 37-39: "Het adviezen... afwijken". "Adviezen" vervangen door "bevindingen op basis van het testrapport".	De tekst hierover is verduidelijkt. Onder figuur 4 op blz. 31 wordt uitgelegd dat onder het advies van de RDW wordt verstaan: het testrapport waaruit is aangegeven aan welke eisen het voertuig wel en niet voldeed op het moment van testen. Ook wordt aangegeven dat onder het verkeersveiligheidsadvies wordt verstaan: een rapport waarin verschillende aspecten van verkeersveiligheid worden beoordeeld, waaronder voertuigstabiliteit, plaats op de weg, inpassing in duurzaam veilig en een toetsing aan de uitzonderingen en vereisten behorende bij het gebruik.
3	RDW	Gehele document	"gewicht" vervangen door "massa".	Technisch onjuiste verwijzing: gewicht is een kracht in Newton, massa is in kg. Graag consequent in het gehele document de wijziging doorvoeren. Bijvoorbeeld (in conceptversie): Blz. 21, regel 6-8: "De voertuigen .. toepassing". "gewicht" vervangen door "massa".	De term "gewicht" is in deze context gewoon Nederlands taalgebruik en zorgt niet voor verwarring.
4	lenW	1.1	"formeel ... 2011,"	Voorstel om een voetnoot toe te voegen met een verwijzing naar de mededeling van de aanwijzing: Stcrt. 2012, 6543.	Voetnoot (12) toegevoegd. Geen verwijzing naar de Staatscourant, maar naar de aanwijzingsbeschikking van het Ministerie, omdat publicatie in Staatscourant pas zes maanden na de aanwijzing is gedaan. Dit kan verwarring opleveren over het moment van toelating van de Stint.
5	lenW	2.2	"Het ongeval ... veiligheid georganiseerd?"	Er waren ook reacties in de zin dat er niets aan de hand is met de Stint (zie o.a. de bezwaar- en beroepsprocedures die zijn ingesteld tegen het schorsings- en intrekingsbesluit). Zo was de kinderopvangbranche van mening dat de Stint veiliger is dan alternatieven zoals een elektrische bakfiets, mede omdat er nog nooit (ernstige) ongevallen hadden plaatsgevonden.	De reactie gaat voorbij aan de essentie van het bewuste tekstgedeelte (te weten: het ongeval wierp vragen op over de veiligheid van het voertuig c.q. de wijze van toelating).
6	lenW	2.2	"De resultaten ... te schorsen."	De formulering kan de suggestie wekken dat de twijfels over de veiligheid van de Stint uitsluitend zagen op de technische constructie an sich, hier speelde echter ook mee dat er zonder melding door de fabrikant technische wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van de Stint zoals die destijds is toegelaten. Dit wordt expliciet vermeld in de Kamerbrief waarin in voetnoot 17 naar wordt verwezen, maar dit wordt niet vermeld in de tekst.	In de beschikking aan de fabrikant, die als bijlage is gevoegd bij genoemd Kamerstuk, worden alleen technische tekortkomingen genoemd als onderbouwing van de twijfel over de technische constructie van de Stint. De voetnoot is aangepast zodat verwezen wordt naar de beschikking.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie inzagepartij	Toelichting waarom niet/deels overgenomen door Onderzoeksraad
7	IenW	3.1.1	"De Segway ... tweewielig motorvoertuig."	De fabrikant van de Segway heeft geen initiatief ondernomen om het voertuig Europees toe te laten. Zie het antwoord op schriftelijke vragen van de Tweede Kamer (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32225-B.html).	Het tekstgedeelte geeft aan dat de Segway niet op Europees niveau kon worden toegelaten. De reactie geeft geen feitelijke onjuistheid aan in deze tekst.
8	IenW	3.1.5	"te verbreden"	De minister heeft de door de Europese Commissie geboden mogelijkheid aangegrepen om een nationale categorie te creëren. Het woord 'verbreden' wekt een andere indruk.	Dat er een verbreding is aangebracht ten opzichte van het standpunt van de Europese Commissie wordt uitgelegd in de twee alinea's voorafgaand aan deze conclusie.
9	RDW	3.2.2	"Deze permanente ... lidstaat." De zin aanvullen met : "en permanente eisen kunnen nooit zwaarder zijn dan toelatingseisen."	De nationale permanente eisen kunnen nooit zwaarder zijn dan Europese toelatingseisen omdat dit handelsbelemmeringen per land op zou kunnen werpen.	In de tekst staat reeds aangegeven dat permanente eisen de toegang tot de markt niet mogen inperken. De gesuggereerde aanvulling is overbodig.
10	IenW	3.2.3	"De RDW ... te duur zijn."	Wij herkennen niet dat de technische beoordeling van het ministerie niet uitgebreid en te duur mocht zijn. Zie ook briefwisseling tussen het ministerie en RDW uit 2011 die ook met de Tweede Kamer is gedeeld (zie bijlagen bij de beantwoording van de feitelijke vragen aan de TK van 18 oktober 2018).	Dit wordt onder andere ook bevestigd in de brief van 13 maart 2008, VENW/DGP-2008/2387 (zie voetnoot 85). Daarnaast baseert de Onderzoeksraad deze constatering ook op onderzoek van diverse andere bronnen. Uit deze verschillende bronnen komt een duidelijk beeld naar voren dat de opdracht van het ministerie aan de RDW was om de technische beoordeling niet te streng en uitgebreid te maken.
11	IenW	3.2.3	"De ... productie."	Dit klopt, maar krijgt een andere betekenis in de context van die tijd: Zoals op pagina 27 wordt aangehaald constateerde één van de Kamerleden destijds dat de Segway is verworden tot een symbool van de strijd van de politiek tegen bureaucratie en onwillige ambtenaren en juristen. Binnen deze politieke realiteit is deze opdracht gegeven. Op pagina 47 van het rapport (30-36) worden die link en context ook onderschreven.	De context die in de reactie wordt genoemd, is - zoals ook in de reactie is aangegeven - elders in het rapport verwoord.
12	RDW	4.2.1	"Deze afstand ... waarden." Na de zin regel 23 "Deze afstand...als uitgangspunten werden genomen", vervangen door: "De RDW heeft de voorgeschreven wijze van keuren gevolgd en geconcludeerd dat de gemeten remafstand (ruim) binnen de norm van 3,86m viel. Bij de beoordeling van de Stint is geen nieuwe berekening gemaakt van de remweg bij de maximumsnelheid van de Stint, namelijk 15 km/uur. Bij de beoordeling van de remvertraging is de RDW uitgegaan van de voorgeschreven wijze van keuren."	De remvertraging/remweg van de Stint is in 2011 door de RDW beoordeeld volgens de destijds geldende eis en bijbehorende wijze van keuren. Daaraan voldeed het voertuig. Het doel van de wijze van keuren is een eenduidige uitvoering van de manier van beoordelen (zie ook artikel 5.6.0 Rv). Er was geen aanleiding voor de RDW om de wijze van keuren ter discussie te stellen of er vanaf te wijken. De minister heeft uitgesproken, dat de RDW niet is afgeweken van de voorgeschreven wijze van keuren. Deze onduidelijkheid is daarom ook in het tijdelijk beleidskader ondervangen. (Zie de beantwoording van Kamervraag 7 n.a.v. het TNO-rapport d.d. 18 januari 2019, kenmerk IENW/BSK-2019/10254 (zie link).)	De essentie van het bewuste tekstdeel is dat de RDW bij de interpretatie van het remproefresultaat is uitgegaan van een verkeerde waarde voor de maximaal toegestane remweg. De gehanteerde grenswaarde (max. 3,86 meter) is van toepassing voor een hogere uitgangssnelheid (20 km/uur in plaats van 15 km/uur). Dat die verkeerde grenswaarde (waarvan de onjuistheid overigens al wel bekend was) ten tijde van de keuring nog niet op het testformulier was gecorrigeerd, neemt niet weg dat de remvertraging van de Stint niet voldeed aan de norm (ten minste 4,0 m/s ²).
13	RDW	4.2.1	"In de beoordeling ... remvertraging." Vervangen door de zin: "In het testrapport van de RDW zat een onvolkomenheid, er is bij het afkeerpunt 'afmetingen' geen melding gemaakt van de overschrijding van de maximaal toegestane lengte van de Stint."	Zie vorige opmerking (reactie 12). Als de redenatie over de remmen wordt overgenomen dan blijft het punt van het niet vermelden van de lengteoverschrijding op het testrapport als onvolkomenheid over.	Zoals in het weerwoord bij reactie 12 is aangegeven, blijkt uit de daaromtrent beschikbare informatie dat de Stint destijds ook onterecht is goedgekeurd door de RDW ten aanzien van de remvertraging.
14	IenW	4.3	"De SWOV ... de Stint."	SWOV concludeerde dat met de Stint niet zonder meer veilig aan het verkeer kon worden deelgenomen en stipte daarbij randvoorwaarden aan.	De reactie van het ministerie omschrijft in welke zin het SWOV-advies negatief was. Deze toelichting is reeds opgenomen in de voorafgaande alinea.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie inzagepartij	Toelichting waarom niet/deels overgenomen door Onderzoeksraad
15	Stintum	4.3	"Ook werd ... typen Stints."	<p>De gehele beschikking had de vorm van een kader. Niet enkel deze zin. De intro begint met het stellen van het kader (o.a. vermogen en snelheid). In de beschikking van 14-11-2011 is niet aangegeven conform welke procedures of regels veranderingen konden worden doorgevoerd. Ook is dit niet aangegeven in de publicatie in de Staatscourant van april 2012 waarin is gesteld dat de Trikke en Stint zijn toegelaten 'conform de regels'. Zou de alinea aangepast kunnen worden? Het was niet 1 zin waarom het idee van kader is ontstaan.</p> <p>In de correspondentie die gevoerd is met het ministerie is ook aangegeven welke ontwikkelingen er waren m.b.t. andere soorten van gebruik en opbouwen. Bij het voertuig waarvan wij vermoeden dat het buiten het kader zou vallen waaronder wij toegelaten waren is daarom een keuring aangevraagd. Hierover zijn wij open geweest. Vanuit het ministerie is hier niet op ingegaan. Wellicht dat de zin iets helderder neergezet kan worden hierom.</p> <p>Andere producenten zijn ook in gesprek geweest met het ministerie over dit onderwerp. Bij vragen over wijzigingen is ook bij anderen aangegeven dat bij grote wijzigingen herkeurd moest worden. Over de correspondentie met andere producenten en hoe het ministerie met alle bijzondere bromfietsen om is gegaan (vergelijkingsmateriaal) komt niet terug in het rapport. Omdat het rapport over bijzondere bromfietsen gaat lijkt het me daarom ook verhelderend te melden hoe omgegaan werd met bijzondere bromfietsen en wat gezien werd als wijziging die gemeld diende te worden en wat niet.</p>	De tekst is verduidelijkt. De Onderzoeksraad heeft geen onderzoek gedaan naar andere producenten en wijzigingen van andere voertuigen. Daarom kan de Onderzoeksraad hierover geen uitspraken doen.
16	RDW	4.4	"Bovendien ... worden." Vervangen door de zin: "Bovendien zat in het testrapport van de RDW een onvolkomenheid met betrekking tot het niet vermelden van de lengteoverschrijding."	Zie vorige opmerking (reactie 13). Er zaten in de beoordeling door de RDW geen onvolkomenheden anders dan het niet vermelden van de lengteoverschrijding op het RDW testrapport	Zoals bij reactie 12 al is aangegeven en toegelicht, is de Stint destijds ook onterecht goedgekeurd ten aanzien van de remvertraging.
17	Stintum	4.4	"De onderzoeksraad ... kinderen."	De conclusie van de onderzoeksraad, betekent dit dat het eisenpakket van het ministerie m.b.t. de keuring van de Stint niet de zekerheid geeft over de veiligheid van het voertuig? Anders gezegd: Het doorlopen van de keuring leidt niet tot het vaststellen dat een voertuig veilig is? En dit had afgeleid kunnen worden aan de omschrijving van de aanvraag? Veiligheid is een vrij breed begrip. Wellicht kan een omschrijving van de context rondom het woord veiligheid meer duidelijkheid geven.	De uitleg van deze conclusie staat in de alinea ervoor.
18	lenW	5.1	"en ... minister"	Het werd nog wel in mandaat binnen het ministerie behandeld.	Het bewuste tekstgedeelte geeft aan dat minister (en de politiek) geen zicht had op de uitwerking van de toelatingsprocedure. Dat de behandeling van het dossier in mandaat gebeurde, bevestigt de constatering dat deze zich buiten het zicht van de minister voltrok.
19	lenW	5.1.2	"Gezien ... vereist."	De Stint valt qua beschrijving onder richtlijn 2002/24/EG, maar is tegelijkertijd een heel ander voertuig dan die waarop de richtlijn doelt. Op het moment dat de Stint werd beoordeeld was bovendien de concept-tekst van Verordening 168/2013 (genoemd op p.50) al beschikbaar en daaruit bleek dat de Stint niet onder die verordening zou vallen. Dat dit relevant is, blijkt uit de brief van de RDW aan lenW van 27 april 2011 waarin de RDW het volgende schrijft: 'De RDW spreekt de hoop uit dat lenM de aanwijzing van bijzondere bromfietsen alsnog beperkt tot voertuigen die buiten het toepassingsgebied van de conceptverordening vallen.' In de brief van de Europese Commissie van 19 juli jl. die met u is gedeeld, wordt bevestigd dat bijzondere bromfietsen niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 168/2013 vallen.	Op het moment van de aanvraag diende de Stint getoetst te worden aan de vigerende regelgeving (dus de richtlijn 2002/24/EG). Dat er concept-teksten van nieuwe regelgeving beschikbaar waren, verandert dit niet. De nieuwe verordening is pas twee jaar later (in 2013) in werking getreden. De definitie in richtlijn 2002/24/EG over de voertuigen is duidelijk, zoals ook is beschreven in het rapport. De suggestie van het ministerie dat de Stint een heel ander voertuig was waarvoor de richtlijn niet zou gelden, wordt niet onderbouwd. De aangehaalde brief van de RDW zegt niets over de toepasbaarheid van de richtlijn op de Stint, omdat de Stint volgens de definitie onder het toepassingsbereik van de richtlijn viel. Ook de genoemde recente brief van de Europese Commissie doet daar niets aan af, omdat de Stint in 2011 beoordeeld had moeten worden conform de Europese goedkeuringsprocedure en daarom niet kon worden beoordeeld als bijzondere bromfiets.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie inzagepartij	Toelichting waarom niet/deels overgenomen door Onderzoeksraad
20	lenW	5.1.2	"Het ... voertuigcategorieën."	Zie opmerking hierboven (reactie 19). Dit was wel onderwerp van bespreking en afweging.	In het onderzoek is op geen enkele manier gebleken dat bij de aanvraag van de Stint een beoordeling heeft plaatsgevonden of deze via een Europese toelatingsprocedure moest worden toegelaten. In geen enkele bron, noch in de gehouden interviews is aangegeven dat hierover een afweging is gemaakt.
21	lenW	5.1.2	"Nadat ... toegelaten."	Deze passage wekt de suggestie dat Nederland te ruim gebruik heeft gemaakt van de opening die de Europese Commissie bood en dat de EC alleen ruimte bood voor toelating van de Segway. De Commissie is steeds betrokken geweest bij de stappen die Nederland heeft gezet en de ontwerp-regelgeving is genotificeerd. De omstandigheid dat op dit dossier door de Commissie nooit een inbreuk tegen Nederland is gestart, duidt er op dat Nederland is gebleven binnen de door de Commissie aangegeven marges.	In paragraaf 5.1.2 wordt uitgebreid uitgelegd hoe en waarom Nederland een bredere toepassing heeft gegeven aan de mogelijkheid van de Europese Commissie om de Segway toe te laten. Het ministerie heeft niet aangetoond dat de Europese Commissie kennis had van of betrokken was bij de wijze waarop Nederland invulling gaf aan de toelating van de Segway. Dat is immers een interne aangelegenheid van de lidstaten. Het notificeren gaat alleen over technische eisen die gesteld worden aan de voertuigen en niet over inhoud en toepassingsbereik van een beleidsregel. Voor de Onderzoeksraad is niet duidelijk om welke reden de Europese Commissie geen inbreukprocedure heeft aangespannen.
22	lenW	5.1.2	"Bij ... volgen."	Zie opmerking hierboven (bij reactie 19).	Zie weerwoord op reactie 19.
23	lenW	5.1.3	"Daarbij genomen."	Dit klopt, maar het verdient wel aanbeveling om erbij te vermelden dat dit conform de destijds geldende mandaatregeling was (Organisatie- en mandaatbesluit Verkeer en Waterstaat 2010, gepubliceerd in de Staatscourant).	Dat de uitvoering voldeed aan de betreffende mandaatregeling is reeds aangegeven in voetnoot 97.
24	lenW	5.2.1	"De ... zijn."	Bij gebrek aan bronvermelding is dit niet te verifiëren.	Zie weerwoord op reactie 10.
25	lenW	5.2.1	"Uit ... voertuigen."	In de brief van 27 april 2011 waarnaar wordt verwezen staat niet dat de RDW vreesde dat een beperkt toelatingskader afbreuk zou doen aan de voertuigveiligheid van de nieuwe voertuigen.	De Onderzoeksraad heeft deze conclusie getrokken op basis van onderzoek van diverse bronnen, waaronder genoemde brief. Uit diverse bronnen komt duidelijk naar voren dat de RDW vreesde dat een beperkt toelatingskader afbreuk zou doen aan de verkeersveiligheid.
26	lenW	5.2.1	"eisen"	Redactioneel: om de tekst te verduidelijken kan 'eisen' vervangen worden door 'permanente eisen'.	De reactie geeft geen verduidelijking. In de brief uit de voetnoot (151) wordt ook niet gesproken over permanente eisen. Bovendien is de hele procedure in detail besproken in hoofdstuk 3.
27	lenW	5.2.1	"De RDW ... te vullen."	In de brief waarnaar wordt verwezen in voetnoot 52 staat niet dat de RDW besloot om zijn toetsende rol strikt in te vullen.	In de brief staat: " <i>lenM heeft besloten om de RDW in het inmiddels vastgestelde toelatingsproces een beperkte rol te laten vervullen, namelijk het beoordelen van één voertuig op basis van de (nu nog concept) permanente eisen. De RDW respecteert deze keuze (...)</i> ". Hieruit, bevestigd door andere bronnen binnen het onderzoek, blijkt dat de RDW zijn rol daarmee beperkt opvatte tot alleen het beoordelen van de aangeboden voertuigen aan de hand van de (concept) permanente eisen en voor zichzelf geen rol zag in het adviseren over zaken die buiten het toetsingskader vielen.
28	lenW	5.2.2	"Het ... voertuigen."	Het is onduidelijk waarop deze conclusie is gebaseerd nu een bronvermelding ontbreekt. Afgezien daarvan lijkt deze conclusie ook niet te worden gestaafd in het licht van een interne mail van 16 oktober 2012. Daarbij werd gekeken wat een duurdere veiligheidstest betekende voor de fabrikant. Moet een fabrikant bijvoorbeeld opdraaien voor de kosten op het moment dat zijn aanvraag na de veiligheidstest alsnog werd afgewezen was één van de vragen die werd gesteld. Dit schetst een genuanceerder beeld van de afwegingen die zijn gemaakt over deze uitgebreidere veiligheidstest.	De Onderzoeksraad heeft deze conclusie getrokken op basis van onderzoek in diverse bronnen. Uit de onderzochte bronnen wordt duidelijk dat het ministerie van mening was dat het zelf een inschatting kon maken van de verkeersveiligheid van een voertuig, hetgeen ook is beschreven in het rapport. Relevant hiervoor zijn onder andere een interne mail van 30 oktober 2012 en een mail aan de RDW van 15 november 2012. De aangehaalde interne email van 16 oktober 2012 betreffende de gevolgen van een duurdere onderzoek voor de aanvrager is niet relevant voor de conclusie, omdat, tot de komst van de Beleidsregel in 2015, het ministerie de kosten voor de hele procedure inclusief verkeersveiligheidsonderzoek zelf droeg.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie inzagepartij	Toelichting waarom niet/deels overgenomen door Onderzoeksraad
29	IenW	6	"krijgt"	Geldt deze conclusie voor de situatie zoals die nu is met het nieuwe toelatingskader of zoals die gold ten tijde van het ongeval?	Deze conclusie geldt zowel voor de situatie ten tijde van het ongeval als de huidige situatie. Dit is op meerdere plekken in het rapport uitgelegd, evenals in het tekstgedeelte onder deze conclusie. Veiligheid omvat meer dan alleen de voertuigveiligheid die in het toetsingskader wordt gereguleerd. In het rapport is aangegeven dat ook andere aspecten meespelen, zoals een gebrek aan zicht op de effecten in het verkeerssysteem, een procedure met hiaten en onvoldoende gebruik van de kennis en ervaring van deskundigen.
30	Stintum	6	"Voor ... worden."	De eisen die gesteld worden aan de elektrische bakfiets zijn terug te vinden in de Machinerichtlijn. Hierin wordt ook toezicht beschreven. Wellicht is het verhelderend voor de lezers om niet alleen introductie te vermelden maar vanuit welk uitgangspunt voertuigen toegelaten mogen worden door producenten en hoe het toezicht geregeld is.	De geldende regelgeving voor de elektrische bakfiets staat genoemd in paragraaf 2.3. Hierin staat ook de Machinerichtlijn genoemd, die in Nederland is geïmplementeerd in de Warenwet. De Onderzoeksraad heeft geen onderzoek gedaan naar de toepassing van de Machinerichtlijn en het toezicht daarop.
31	Stintum	Bijlage A	"Op grond van het toelatingskader bijzondere bromfietsen"	Het woord toelatingskader in combinatie tot de bijzondere bromfiets en toelating wordt hier gebruikt. Kunnen we hieruit concluderen dat de interpretatie (van de producent) m.b.t. de beschikking bijzondere bromfiets een kader betrof?	In het rapport is op diverse plaatsen de term toelatingskader gebruikt om het gehele toelatingsproces aan te duiden. De Raad spreekt zich daarmee niet uit over de vraag of de beschikking een kader betrof.