

ILT
Marktordening
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
Contactpersoon

Datum
5 oktober 2018

Onderzoeksverslag

Betreft Stint
Datum 5 oktober 2018

Van [REDACTED], ILT Inspecteur producttoezicht 2

Korte chronologische weergave van de gebeurtenissen rondom ongeval met Stint in Oss

Kort chronologisch verslag naar het onderzoek van de Stint als product. Dit onderzoeksverslag ziet op de periode van 20 september tot moment dat de ILT haar eerste bevindingen naar aanleiding van het onderzoek n.a.v. het ongeval met de Stint te Oss aan de Minister heeft kenbaar gemaakt.

AANLEIDING

Donderdag 20 september 2018 omstreeks 12:33 uur.

Ik word benaderd door NVWA. Of een ongeval met een elektrische bolderkar voor ILT is. Na mijn vraag of het voertuig een kentekenplaat had, kreeg ik het antwoord dat het was goedgekeurd door de RDW.

Waarop ik heb aangegeven dat het dan voor ILT is.

Omstreeks 14:00 word ik gebeld door [REDACTED], afdelingshoofd, ([REDACTED]) ivm datzelfde voertuig. Met de informatie die ik van NVWA had gekregen, gaf ik aan dat dit een zaak voor ILT is. KB gaf aan dit op te nemen met de IG en de pIG.

KB neemt weer contact op en geeft aan dat wij een onderzoek starten.

De politie is inmiddels met het eerste onderzoek begonnen ter plaatse van het ongeval. De Stint is in beslag genomen en veilig gesteld bij een opslagplaats van de Politie Beverspijken 1 te Den Bosch. Collega's van de afdeling Veilige Mobiliteit zijn eveneens ter plaatse in verband met piket rail.

Ik maak telefonisch een afspraak met de politie om de volgende dag te samen met collega en teamleider, [REDACTED], ([REDACTED]) in den Bosch het voertuig te bekijken.

Vrijdag 21 september 2018 omstreeks 13:00

Locatie Politie Beverspijken 1 Den Bosch.

Ism contactpersoon/ onderzoeksleider van politie en collega [REDACTED] de gebeurtenissen van het voorval de vorige dag doorgenomen.

Onderzoeksleider (OL) geeft aan dat getuigen/omstanders die de gebeurtenis hebben waargenomen dat de bestuurster niet kon remmen voor de spoorwegovergang, waarbij de spoorboom was gesloten ivm een aankomende trein.

[REDACTED]

Vervolgens heb ik het voertuig zelf bekeken en er foto's van genomen.

[REDACTED]

[REDACTED]. Ik heb foto's genomen van het voertuig identificatie nummer (VIN). De laatste cijfers van het serienummer zijn H303. Het VIN is afwijkend van de gebruikelijke typeplaatje die op een getypekeurd voertuig (voertuig met een E-merk) staat. Ik heb ook foto's genomen van de gordels. [REDACTED]

[REDACTED].

Vrijdag 21 september omstreeks 16.00 uur.

Op vrijdag 21 september een afspraak voor diezelfde dag met de fabrikant gemaakt. Gesproken met fabrikant en zijn advocate op het kantoor van de ILT, Graadt van Roggenweg 500te Utrecht.

De fabrikant geeft aan dat het voertuig geen typegoedkeuring heeft en als bijzonder voertuig is aangewezen door de minister. Het heeft de status gekregen van een "Bijzondere bromfiets". Hierdoor zijn afwijkende keuringseisen mogelijk tov gebruikelijk keuringseisen aan een bromfiets. Dit verklaart tevens het afwijkende VIN. In dit geval wordt ook niet gesproken van een getypekeurd voertuig maar een toegelaten voertuig. De keuring is uitgevoerd door de RDW bij een eigen keuringstation in Waddinxveen. Er heeft geen andere gecertificeerde instantie een keuring op het voertuig uitgevoerd.

Fabrikant geeft aan problemen te hebben met de accu's. Die zijn snel leeg. Hierdoor stopt de Stint. Dit is juist het omgekeerde wat uit het relaas van de omstanders blijkt. Er zijn meerdere keren problemen met de gashendel geweest; een veer in de hendel blijkt af te breken. Maar dan is de hendel altijd nog handmatig terug te draaien en de Stint komt dan direct tot stilstand, aldus fabrikant. De elektromotor dient tevens als rem: Indien de gashendel wordt teruggedraaid, neemt de snelheid af, vanwege de maximum snelheid van maar 17

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

km/u, staat de Stint al na enkele meters stil. Fabrikant heeft moeite zich voor te stellen wat er dan gebeurd is.

Een terugkoppeling van de RDW over de wijze waarop de keuring heeft plaatsgevonden om de toelating te krijgen heeft Fabrikant nooit gehad. Slechts een uitslag van het testrapport. (geen onderliggende documenten)

De fabrikant zegt alle medewerking toe in het lopende onderzoek en zal onderhoudsinformatie, alsmede serienummer van andere Stints, toelating en testrapport van RDW, technische tekeningen en andere informatie die het onderzoek helpt, zsm toesturen. Ook kunnen andere voertuigen die het dichtst op het serienummer zitten van de verongelukte Stint worden tot onze beschikking worden gesteld en zal de fabrikant zorgen dat zij bij de betreffende school/ BSO worden opgehaald. Fabrikant zal daarvoor een medewerker vrijmaken om ze om te ruilen bij de BSO voor een andere Stint en afleveren bij de Den Bosch.

Zondag 23 september 2018.

Bestudering van de stukken en informatie.

Focus op de toelating van RDW:

RDW heeft voor het maken van een testrapport (september 2011) haar bevindingen gebaseerd op de basis van de permanente eisen van bromfietsen die zijn gesteld in de Regeling voertuigen. Dat is een speciale paragraaf die gebruikt wordt voor voertuigen die afwijkend zijn van gebruiken voertuigen die bij de keuring normaal gesproken onder de categorie "L" (twee, drie en vierwielige motorvoertuigen, verordening 168/2013 en tijdens de keuring was dit nog richtlijn 2002/24) valt.

De permanente eisen van bromfietsen zijn eisen die voor alle bromfiets-achtige voertuigen geldt. Dus ook voor de Stint.

In het testrapport van de RDW wordt gesproken over het remsysteem. Rapport geeft aan dat het remsysteem aan de gestelde eisen om tijdig te stoppen, voldoet: 4m/s². Er staat niet vermeld waar de RDW met het geteste remsysteem naar refereert: de remhendel of de elektromotor. De elektromotor is in principe een motoronderdeel. De gashendel regelt de snelheid. Door terugnemen van de gashendel remt de Stint sterk af. Elk voertuig kan remmen op de motor; daarmee is dit nog geen remsysteem. Een remsysteem is een separate inrichting. (voetpedaal of remhendel.

In het testrapport wordt over lading (waarvan is aangegeven 'nvt') gesproken, niet over passagiers.

Lading dient goed vastgezet te kunnen worden. Dat kan met sjobanden o.i.d. Over de inrichting van passagiers wordt niet gesproken. Bij de aanlevering van de Stint voor de toelating heeft fabrikant aangegeven dat het voertuig speciaal bedoeld is voor het vervoer van maximaal 10 kinderen in de categorie van 4- 11 jaar (passagiers) .

De RDW geeft in het rapport aan dat het voertuig maximaal 75 cm breed mag zijn en het is daadwerkelijk 110,5cm. Op dit onderdeel heeft de RDW het voertuig afgekeurd.

DGMO geeft in haar brief (21 september 2018) een maximale breedte van 110 cm aan. Een halve centimeter wordt niet als onoverkomelijk gezien. De minister staat het voertuig toe voor gebruik op de openbare weg en wijst deze aan als bijzondere bromfiets.

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

Maandag 24 september.

Ism. medewerker van Stint, zijn drie Stints op mijn aanwijzing en in mijn bijzijn bij BSO's opgehaald en vervoert naar de opslagplaats in den Bosch. Dit betroffen Stints met framenummers H304, H305 en H318. Het vervoer is goed verlopen. De Stint hebben onderweg geen beschadigingen opgelopen.

Woensdag 26 september.

Omstreeks 10:00u bij de RDW geweest mbt tot de vragen die mij oprezen bij het lezen van het testrapport. M.n. de vraag wat in het testrapport is beoordeeld als remsysteem in de Stint. Ik heb nader een toelichting gegeven, wat ik onder remsysteem versta. Ik heb tevens vragen gesteld over de kracht van de accu's en de gordels.

Vervolgens heb ik nog vragen gesteld over wijze van de keuring. RDW geeft aan dat de keuring inderdaad in eigen huis heeft plaatsgevonden. Hiermee staat voor ILT de mogelijkheid om een ander gecertificeerd instituut te vragen andere Stints objectief te onderzoeken. Ook heb ik een vraag gesteld over de lading.

De RDW geeft verder aan de door mij gestelde de andere vragen schriftelijk te beantwoorden. De antwoorden zullen uiterlijk 5 oktober worden toegezonden.

Omstreeks 13:00u bij een samengesteld multidisciplinair onderzoeksteam geweest te Eindhoven. Dit was georganiseerd door de politie. Hierbij waren politie, OM, ILT, NFI en OVV aanwezig.

Ik heb de eerste bevindingen van mijn onderzoek inzake het testrapport van de RDW gedeeld met de anderen. Tevens aangegeven dat de Stints nu veilig waren gesteld, die gebruikt konden worden als referentie op de verongelukte Stint en in Den Bosch stonden.

Belangrijk voor mijn onderzoek is verder de vermelding dat de politie inmiddels nog een aantal Stints 'in beslag' heeft genomen.

Dit zijn nog twee Stints van dezelfde BSO al waarbij het ongeval had plaatsgevonden en een Stint die storingen zou hebben vertoond in een niet nader te noemen plaats. De directeur van de BSO heeft de Stint afgestaan aan de politie voor nader onderzoek. De reden is een gevoel van onveiligheid en eerdere nare ervaringen met Stints bij de BSO.

In totaal staan er nu 6 Stints te gebruiken voor onderzoek en de Stint van het ongeval ter beschikking. De ongevalsstin zal echter eerst nog niet nader worden

onderzocht om te voorkomen dat onomkeerbare veranderingen tijdens een test gebeuren en reconstructie kan belemmeren.

ILT
Marktordening

Afgesproken wordt de volgende dag een eerste onderzoek op de Stints te verrichten in het bijzijn van alle betrokken instanties.

Datum
5 oktober 2018

Donderdag 27 september.

Omstreeks 9.00u iedereen aanwezig bij locatie Beverspijken 1 te Den Bosch, waar alle Stints staan opgeslagen.

Een aantal eerste werkhypothesen ten behoeve van het uitgebreidere onderzoek zijn bij het onderzoek naar boven gekomen.

-de bedrading in de kastjes waarin zich ook de module bevindt die de motor aanstuurt, zijn warrig en er gaat door verschillende kabels een hoge stroomsterkte. (dit kan gemakkelijk >16 ampère worden) hierbij ontstaat warmte en het is de vraag in hoeverre deze warmte afgevoerd kan worden. De kastjes zijn een afgesloten geheel.

De potmeter, een onderdeel dat zich in de gashendel bevindt en bij het verdraaien van de gashendel de snelheid doet toenemen of afnemen, kan bij een breuk met de 0-kabel volluit slaan op maximum vermogen. Vervolgens zal de Stint 'op hol' slaan en vol gas vooruit gaan. In een reflex van de bestuurder zal als eerste de remhendel worden ingeknepen, maar dit geeft niet voldoende remkracht om binnen enkele meters tot stilstand te komen.

Een kabelbreuk zou op kunnen treden zowel in de gashendel als aan de onderzijde in het kastje waar alle kabels samenkomen. Ook indien er een soldeerpunt loslaat door wegsmelten bij te hoge warmte ontwikkeling of breekt indien (veelvuldig) over een hobbelige weg wordt gereden, kan een kabelbreuk optreden.

De gasveer in de hendel kan afbreken waardoor eenzelfde probleem kan ontstaan als in het geval dat het stroompad wordt onderbroken. Bij het testen ter plaatse, kan bij volgas onvoldoende geremd worden en rijdt de Stint met ingehouden handrem nog steeds door.

De contactsleutel zit aan de linkerkant van de Stint. De handrem zit aan de linkerkant van het stuur en de gashendel aan de rechterkant van het stuur. Bij een panieksituatie is het niet natuurlijk om de handrem los te laten en met die hand de contactsleutel om te draaien.

Met de software die door de fabrikant is aangeleverd, wordt de data afgelezen. Door een mogelijke bug in het softwareprogramma ziet de tekst er chinees uit. Dit kan niet ter plaatse bekeken worden. De data is van belang om de foutcodes te herkennen en mogelijk een oorzaak te vinden wat de storing heeft veroorzaakt.

Ik heb de beelden van de treincamera gezien die het ongeval heeft gefilmd.

Omstreeks 15:30u

Verslag uitgebracht van de eerste bevindingen tijdens intern overleg met ILT team.

Vrijdag 28 september

Kantoor Zwolle.

Informatie verkregen van een niet nader te noemen bedrijf is via de politie aan ILT toegezonden. Uit deze informatie blijkt het volgende.

Het bedrijf heeft de fabrikant van Stint op de hoogte gesteld van enkele geconstateerde gebreken.

Hierbij zijn tevens twee foto's gestuurd van een gebroken gashendelveer.

En twee korte filmpjes van een Stint die blijft rijden wanneer de gashendel wordt losgelaten. Het lijkt erop dat dit voortkomt uit de gebroken gasveer; er is dan geen automatische terugname van de gashendel.

Tevens geeft het bedrijf een mogelijke ontwerpfout aan: de gashendel en rem kunnen tegelijkertijd worden gebruikt. Bij volgas blijkt de handrem onvoldoende te kunnen remmen.

De informatie is door het bedrijf naar de fabrikant gestuurd en deze heeft hierop gereageerd, in woorden van gelijke strekking, dat het tegelijk gebruiken van de remhendel en gashendel niet juist is en dat door terugname van de gashendel de Stint al tot stilstand komt.

Omstreeks 17.30 uur melding ontvangen over problemen met 2 Stints in een hier niet nader te noemen plaats. Informatie wijst op accuproblemen.

Zaterdag 29 september

Gebeld door KB over een nieuwe melding. 's Middags telefonisch gesproken politie. Er is nog een Stint in een niet nader te noemen plaats in beslag genomen die op hol zou zijn geslagen. Volgens het PV van bevindingen, heeft een medewerker van de beschreven BSO de gashendel losgelaten maar verminderde de Stint geen vaart, ook de rem kon het voertuig niet tot stilstand brengen. Hierop heeft de medewerker de sleutel omgedraaid en kwam het voertuig tot stilstand. Dezelfde dag is contact opgenomen met de fabrikant en ben ik in het bijzijn van het afdelingshoofd naar Tiel gereisd, alwaar de fabrikant ons heeft ontvangen in het bijzijn van zijn advocaat. We hebben onze bevindingen aan fabrikant voorgelegd. De fabrikant is voorgehouden zelf verantwoordelijkheid te nemen. Een terugroepactie is een mogelijkheid. Dit wil de fabrikant niet. Aangedrongen op stilzetten stints.

De fabrikant geeft aan voor 12 u de volgende dag (zondag 30 september) uitsluitel te geven.

Zondag 30 september

Gebeld door fabrikant. Fabrikant deelt mee dat de persoon van de verklaring die ik zaterdag heb ontvangen contact met mij wil. Persoon heeft mij gebeld en gezegd de verklaring die aan de politie is gegeven weer in te willen trekken. Heb de persoon naar de politie verwezen omdat dit hun proces verbaal is.

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

Gebeld door fabrikant. Hij wil nog een spoedoverleg omdat hij nog niet alles op een rij heeft. Afspraak gemaakt voor 15.30 uur op het kantoor van de advocaat in Tiel. Gesprek met fabrikant, advocate, [REDACTED]. Fabrikant geeft aan geen terugroepactie te willen doen en de Stints niet te willen stilzetten.

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

Maandag 1 oktober

Minister besluit het toelatingsbesluit te schorsen.