

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 643

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2018

Inleiding

Op 1 oktober jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn besluit om de toelating van de Stint te schorsen (Kamerstuk 29 398, nr. 613). Ik heb daartoe besloten gelet op de twijfels over de veiligheid van de Stint die voortvloeiden uit een eerste verkennend onderzoek van de politie, het Nederlands Forensisch Instituut en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Aanleiding voor dit eerste verkennend onderzoek was het tragische ongeval in Oss. De ILT heeft vervolgens nader onderzoek laten doen naar de technische werking en veiligheid van de Stint door TNO. Gisteren heeft de ILT mij het onderzoek van TNO toegestuurd naar de technische werking en veiligheid van de Stint. Dit rapport gaat niet over de toedracht van het ongeval. Dat laatste wordt uitgezocht in het kader van het ongevalsonderzoek.

TNO concludeert dat het veiligheidsniveau van de onderzochte Buitenschoolse Opvang Stints (hierna «BSO-Stint») ontoereikend is voor personenvervoer. Gelet op de wens van uw Kamer¹ om vaart te laten maken met het onderzoek van TNO en om hier vervolgens zo snel mogelijk over geïnformeerd te worden, zend ik u hierbij het rapport toe². Op basis van het rapport van TNO stel ik vast dat de eerdere twijfels over de veiligheid van de Stint in dit rapport worden bevestigd. Daarom ben ik dan ook voornemens over te gaan tot een intrekking van het aanwijzingsbesluit van de Stint.

Verder stuur ik u het TNO-rapport «Analyse verbetervoorstellen BSO Stint»³ met daarin de bevindingen van de 16 november jl. georganiseerde bijeenkomst voor verbetervoorstellen voor de Stint. Daarnaast zend ik uw

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 626.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Kamer het rapport van de ILT toe over de modificaties en modellen in relatie tot de Stint⁴.

Rapport TNO

De ILT heeft op 15 oktober jl. TNO gevraagd onderzoek te doen naar het veiligheidsniveau van de BSO-Stint. De ILT heeft in dat kader TNO ook gevraagd te kijken naar de mogelijkheden die TNO aanwezig acht om het veiligheidsniveau op een aanvaardbaar niveau te krijgen mocht dit als onvoldoende worden beoordeeld.

Uit het onderzoek blijkt dat de drie onderzochte voertuigen aan geen van de door TNO geformuleerde veiligheidsdoelstellingen voldoen. TNO concludeert dat het veiligheidsniveau van de onderzochte voertuigen daarmee ontoereikend is voor personenvervoer. Op hoofdlijnen betreft het de volgende punten.

- Geen van de onderzochte voertuigen halen de wettelijk vereiste remvertraging. Daarmee is dit punt een andere constatering dan destijds door de Dienst Wegverkeer (RDW). Bij één van de onderzochte voertuigen valt op dat er geen bedrijfsrem is gemonteerd waarmee het voertuig kan worden afgeremd als de aandrijving niet meer beschikbaar is of niet goed functioneert. De andere twee voertuigen hebben wel een bedrijfsrem maar die is onvoldoende krachtig.
- De automatische parkeerrem kan leiden tot gevaarlijke situaties wanneer deze ongewenst geactiveerd wordt tijdens het rijden. De kans dat dit gebeurt is vrij groot omdat veel faalmodi leiden tot dit ongewenst activeren. Bovendien kan een stilgevallen voertuig pas van een gevaarlijke plek verwijderd worden nadat de parkeerrem handmatig gelicht wordt en het contact uitgeschakeld wordt. Dit zijn geen intuïtieve handelingen, zeker niet in een panieksituatie.
- Het losraken van de nuldraad naar de gashendel leidt tot ongewenst versnellen van het voertuig en een oncontroleerbare situatie voor de bestuurder. Bij twee voertuigen is deze faalmodus wel controleerbaar door het terugdraaien van de gashendel tot de nulstand. Het is echter niet waarschijnlijk dat een bestuurder in een panieksituatie altijd de goede actie onderneemt als deze situatie zich voordoet.
- Voor alle onderzochte voertuigen geldt dat het ontbreken van een zitplaats leidt tot veiligheidsrisico's voor remmen en sturen door de grotere kans dat de bestuurder van het voertuig valt. Dit leidt in alle rij situaties tot een onbeheersbare situatie. Er is immers geen bestuurder op het (rijdende) voertuig.

Intrekken aanwijzing

Eerder heb ik aangegeven dat ik een besluit over de duur van de schorsing op zijn vroegst neem na het vernemen van de uitkomsten van het TNO-onderzoek.⁵ De eerdere twijfels over de veiligheid van de Stint, die aanleiding vormden voor mijn besluit tot schorsing, worden in dit rapport bevestigd. Daarom ben ik voornemens het aanwijzingsbesluit van de Stint in te trekken, waarmee het schorsingsbesluit zal komen te vervallen. Ik heb de fabrikant op de hoogte gebracht van dit voornemen en hem in de gelegenheid gesteld hierop zijn zienswijze te geven. Een intrekking betekent dat opnieuw beoordeeld moet worden of de Stint kan worden toegelaten tot de openbare weg. Deze beoordeling zal per type Stint moeten gebeuren.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 616.

Vervolgstappen

Ik besef dat de Stint voor met name de kinderopvangbranche, maar ook bijvoorbeeld voor de postsector in een behoefte voorziet. De veiligheid van de bestuurder, passagiers en mede-weggebruikers staat voor mij echter voorop. Om een eventuele terugkeer van de Stint of een vergelijkbaar product op de weg mogelijk te maken zijn de volgende stappen nodig. Allereerst dienen de problemen die beschreven staan in het rapport van TNO, te worden verholpen. Vervolgens zal de Stint, net als bij iedere andere nieuwe toelating voor een bijzondere bromfiets, moeten voldoen aan de eisen die volgen uit het nog te herijken toelatingskader. Zoals ik uw Kamer heb gemeld in mijn brief van 5 december jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 637) ben ik voornemens het huidige toetsingskader te herijken op basis van het advies van de RDW en de SWOV en de wensen uit uw Kamer, zoals de aangenomen moties. Omdat dit een zorgvuldig opgesteld en helder kader moet zijn dat toepasbaar is voor verschillende soorten innovatieve voertuigen, met ieder hun eigen kenmerken, kost dit enige tijd. Zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk begin februari 2019, zal ik een voorstel daarover naar uw Kamer sturen. Ik wil in dit voorstel in ieder geval de volgende punten meenemen. Het eisen van een verklaring waarin de fabrikant bevestigt dat de duurzaamheid («durability») van de systemen, voertuigdelen en uitrustingsstukken die essentieel zijn voor de functionele veiligheid afdoende is getest en wordt gegarandeerd door goed vakmanschap en het eisen van een risicobeoordeling. Daarnaast ziet dit op het aanscherpen van een aantal technische eisen en de wijze van keuren op het gebied van reminrichting, maximale toegestane massa van het beladen voertuig (inclusief laadvermogen) en de maximale afmetingen. Verder overweeg ik ook een verplicht kwaliteitssysteem bij fabrikanten en toezicht op de fabricage door middel van jaarlijks bezoek en evaluatie, en een steekproefsgewijze controle.

Zoals ik uw Kamer eerder heb geschreven brengen sommige voorstellen uit de adviezen dilemma's met zich mee. Zo kijk ik nog naar de betekenis van een verschil in de toelatingseisen tussen particulier vervoer (dus alleen voor eigen gebruik), personenvervoer en goederenvervoer. Daarnaast zal ik onder meer kijken naar de relatie van het toepassingskader met onder meer de Machinerichtlijn. Op deze twee punten is nadere toelichting gevraagd aan de RDW en dat verwacht ik nog deze maand. Verder kijk ik ook naar de suggestie om de toelating tot de weg in eerste instantie voor een tijdelijke duur toe te staan, mede in het licht van het feit dat ook de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) onderzoek doet naar het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen. Een ander specifiek voorstel betreft de opmerkingen die SWOV maakt in relatie tot de plek op de openbare weg waar bijzondere bromfietsen mogen rijden. Dat is ingrijpend en niet realiseerbaar op de korte termijn, en zal ik ook bezien bij de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Tegelijk vind ik het advies om onveilige situaties zoveel mogelijk te vermijden en extra voorzichtig te zijn daar waar dat niet mogelijk is, bijzonder behartigenswaardig. Ik zal daarom een gezamenlijk overleg organiseren met de kinderopvangbranche en SWOV waarin ik hen uitnodig een plan van aanpak op te stellen hoe hieraan invulling kan worden gegeven. Gedacht kan worden aan het verkennen van veilige routes en betere informatievoorziening aan de bestuurder. Daarnaast zal ik bezien of we via de fabrikant nadere voorwaarden kunnen afspreken aan het gebruik van de Stint ten behoeve van de verkeersveiligheid zoals het verplicht organiseren van een rijopleiding.

Andere onderdelen uit de voorlopige adviezen van de RDW en SWOV en sommige voorstellen vanuit uw Kamer vergen aanpassing van wet- en

regelgeving, waardoor deze niet op korte termijn te realiseren. Zoals ik mijn brief van 5 december jl. aan uw Kamer heb geschreven, kom ik daarom later nog met een tweede fase van de herijking. Hierin betrek ik de aanvullende punten uit het definitief advies van de RDW en SWOV. Daarnaast neem ik de uitkomsten mee van de overige onderzoeken, waaronder het onderzoek van de OVV.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga