

ILT

Marktordening
Producttoezicht 2
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

Datum

5 oktober 2018

Onderzoeksverslag

Betreft Stint
Datum 5 oktober 2018
Van [REDACTED], ILT teamleider producttoezicht 2

Kort chronologisch onderzoeksverslag van het onderzoek naar het product Stint. 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.

Donderdag 20 september 2018 (rond 15:00 uur).

Ik word door mijn afdelingshoofd op de hoogte gebracht van een ongeluk tussen een vervoermiddel van/met kinderen en een trein. Mensen van de afdeling Veilige Mobiliteit (Rail) waren ter plaatse. En vanaf nu is ook mijn team betrokken.

Globale informatie: het betreft een verkeersproduct en onze Minister heeft het product op de openbare weg toegelaten. Daarmee heb ik voldoende informatie om te kunnen gaan starten.

De IG, zijn plaatsvervanger en het afdelingshoofd geven mij de opdracht om een onderzoek te starten.

Er wordt gekozen voor twee sporen:

- Informatie van- en rondom het verkeersproduct, de toedracht van het ongeval en onderzoek doen naar alles dat daaromheen relevant lijkt
- Juridische kaders, relevante wetgeving

Het praktisch onderzoek wordt uitgevoerd door [REDACTED] (inspecteur en deskundige voor verkeersproducten) en mij ([REDACTED], teamleider en ervaren

handhaver). Het onderzoek naar de Juridische kaders wordt uitgevoerd door [REDACTED] (Juriste). Het afdelingshoofd ([REDACTED]) heeft de algehele leiding. Beide sporen moeten/zullen ergens samen komen, maar de twee inspecteurs moeten los daarvan nu even het onderzoek kunnen uitvoeren; in dit stadium wordt het van belang geacht direct te handelen.

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

Status onderzoek: Toezicht (bestuursrechtelijk)

Onderbouwing: op dit moment geen redelijke vermoeden van een strafbaar feit

[REDACTED] en ik maken beide een verslag; dat van [REDACTED] zal veelal technische details bevatten en het mijne vooral onderzoeks- informatie.

[REDACTED] ontvangt alle stukken van het onderzoek en zet deze op een centrale plaats weg.

Vrijdag 21 september 2018.

Rond 13.00 uur.

Bezoek Politie Beverspijken 1 Den Bosch.

- Gesproken met onderzoeksleider die ter plaatse op de ongevalslocatie is geweest en aldaar coördinatie heeft verricht.
- Op afstand het onderzoeksvoertuig (hierna genoemd OV) geschouwd.
- Identificatiecodes genoteerd vanaf het (OV) → verkorte code H303
- OV gefotografeerd

Er is nog weinig concrete informatie.

Omstanders hebben aangegeven dat de bestuurder van de Stint duidelijk maakte dat de Stint niet kon remmen (of woorden van gelijke strekking) [REDACTED]

[REDACTED]. Het onderzoek is in volle gang.

Rond 16.00 uur.

Gesproken met fabrikant.

- Afspreken bij het bedrijf in Bilthoven lukte niet (vanwege drukte door de pers) , dus zijn we naar de dienst aan de GVR in Utrecht uitgeweken (kantoor ILT).
- Fabrikant was vergezeld door advocate die zich voorstelde als Juridisch adviseur.
- Aangegeven dat het op dat moment een Bestuursrechtelijk onderzoek in het kader van Toezicht betrof.
- In algemene zin informatie uitgewisseld in een gesprek en stukken gevraagd om meer inzicht te geven in het verkeersproduct (Stint).
- De fabrikant stelde zich open en kwetsbaar op en verleende alle medewerking.

De Stint is op de openbare weg toegelaten als 'bijzonder bromfiets'. Het bedrijf heeft toelating gevraagd en gekregen in 2011.

Het OV (H303) is van juli 2017, heeft 2808 km gereden; kende volgens de fabrikant geen grote problemen. Begin september is er een accu vervangen. Stints rijden tussen de 1200 en 1800 km per jaar; deze iets meer omdat hij zowel werd ingezet voor VSO als NSO. De Stint is eigendom van de fabrikant en wordt via een abonnement (waar onderhoud en verzekering in zitten) gehuurd.

Desgevraagd gaf de fabrikant aan dat er wel af en toe wat zaken spelen rond de Stints, maar dat dat vooral gaat om accu's, af en toe iets met een remkabel en een enkele keer iets met de gashendel (is iets van de laatste tijd), maar dat dat niet verontrustend is, gezien het aantal Stints dat er op de weg is.

Als er storingen zijn, worden die verholpen, als het kan ter plaatse en anders wordt de Stint vervangen/omgeruild.

Er heeft wel iets gespeeld met de veertjes in de gashendel, maar dat was inmiddels opgelost; er worden nu andere veertjes gebruikt. Het grootste deel van de veertjes is uit voorzorg vervangen, zijn zo'n 500 stuks. Het gevaar van een veertje dat breekt, is dat de gashendel niet meer automatisch teruggaat en dat de Stint blijft rijden tot de gashendel handmatig terug wordt gedraaid.

Als de gashendel niet terug gedraaid wordt of kan worden remt de Stint niet meer uit zichzelf.

De Stint remt op de motor; als de gashendel wordt losgelaten, staat deze binnen 3-4 meter stil. Er zit een handrem aan de linkerkant, maar die is bedoelt om 'extra' of 'bij' te remmen. Het 'op hol slaan' van een Stint was niet herkenbaar.

De fabrikant stelt informatie ter beschikking via een Drop Box en die zullen we bestuderen.

Diezelfde dag ontvangen we ook de informatie over de toelating van de Stint.

Zaterdag en zondag 22 en 23 september 2018.

Bestudering van de stukken en informatie.

Globale weergave met betrekking tot de toelating:

Zowel de RDW als de SWOV hebben onderzoek gedaan naar de Stint.

De SWOV heeft – onder meer - opmerkingen gemaakt over:

- De hoogte van de snelheid (25 km/uur)
 - o Deze is bijgesteld naar 17,2 km/uur (gesprek 20/9 fabrikant)
- De minimale leeftijd van de bestuurder (16 jaar)
 - o Deze is bijgesteld naar 18 jaar (gesprek 20/9 fabrikant)

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

De RDW heeft opmerkingen gemaakt over de breedte van het voertuig:

- Was aangeboden als 110 cm en bleek 110,5 cm te zijn
- Wettelijk was het op dat moment 75 cm maar dat ging veranderen naar 110 cm (gesprek 20/9 fabrikant)
- De 0,5 cm was derhalve een marginaal verschil

De minister heeft op basis van deze informatie de toelating afgegeven.

Door beide onderzoeksinstituten zijn de remmen en het remsysteem onderzocht en er zijn geen opmerkingen gemaakt waaruit zou kunnen blijken dat de Stint op dit aspect afgekeurd zou moeten worden.

Globale informatie over de ontvangen stukken:

Er is naast de besproken accu problemen met het OV ook een storing geweest met betrekking tot de gashendel. Op 24 juli 2018 is de gashendel vervangen omdat de veer stuk was. Vraag is wat het gevolg kan zijn van een veer die breekt tijdens het rijden. En of de vervangen veer een rol gespeeld kan hebben bij het ongeval (een te strakke veer kan breken).

Maandag 24 en dinsdag 25 september.

Andere werkzaamheden.

Woensdag 26 september.

Naast andere (algemene) werkzaamheden voor het onderzoek, een bijeenkomst van een multidisciplinair team in Eindhoven.

Aanwezig:

- o Politie
- o OM
- o ILT
- o NFI
- o OVV

De zaak doorgenomen.

Vermeldenswaardig:



ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Het onderzoek van de politie richt zich op de vraag wat er gebeurd is met de Stint van het ongeval.

Met dat doel voorop (daar draait het uiteindelijk allemaal om), zijn er voor ons (ILT) twee aandachtspunten:

1. Het OV zelf
2. De Stint als product

We hebben voor het onderzoek een aantal Stints ter beschikking:

- 3 Stints die door de fabrikant ter beschikking zijn gesteld
 - 1 uit dezelfde batch (net voor het OV)
 - 1 uit dezelfde batch (net na het OV)
 - 1 uit een willekeurige batch
- 1 Stint van een niet nader te noemen KDV uit het Noorden waar mogelijk iets mee aan de hand is
- 2 Stints van de VSO waar ook het OV toe behoorde

Aangezien het OV nog niet (en zeker niet op korte termijn) kan worden vrijgegeven voor onderzoek – omdat elke handeling aan het OV onomkeerbaar kan zijn en het totale onderzoek nadelig kan beïnvloeden – [REDACTED] op korte termijn het onderzoek naar de Stint als product te gaan kijken.

De uitkomsten van dat onderzoek kunnen dan dienen als input voor het uitgebreide onderzoek naar het OV en tevens kan op basis daarvan een uitspraak worden gedaan over de Stint als product.

Onderzoek naar de Stints kan op korte termijn. Toch duurt dit ook nog wel een paar weken (voordat er resultaten zijn).

Besloten wordt dat op 27 september een kort onderzoek (Quick scan) wordt uitgevoerd aan een aantal referentiesmonsters ; het onderzoek wordt uitgevoerd door medewerkers van het NFI, samen met [REDACTED].

Donderdag 27 september.

Overdag andere werkzaamheden tot 15.30 uur
Vervolgens overleg met het Topic Team in Utrecht.
Hierbij worden de deelnemers bijgepraat.

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

Vandaag wordt het afgesproken onderzoek door het NFI en [REDACTED] uitgevoerd.

Vrijdag 28 september

Bestudering van de quick scan door NFI/ILT.

Het onderzoek is uitgevoerd als quick scan om een aantal kritische punten te benoemen (werkhypothese) voor het uitgebreidere onderzoek en om te zien of er zo direct een aantal risico's te benoemen zijn op basis waarvan ingrijpen nodig is.

De resultaten van het onderzoek zijn op 28 september door het NFI aan de politie gestuurd en de ILT heeft hiervan een kopie gekregen.

Uit dit onderzoek bleek dat er een aantal zwakke plekken zijn, die risico's met zich mee brengen. De uitkomsten wijzen enigszins in de richting van 'niet kunnen stoppen' en dat heeft te maken met gashendel, gaskabel, een switch en het remsysteem.

"Als de microswitch continu in de geschakelde toestand blijft ("enabled")², dan wordt dat door het systeem niet als fout herkend, en is er ook geen merkbare invloed op de werking van het voertuig.

Dit is voorstelbaar als de microswitch zelf defect is, of als de controller defect of verkeerd geconfigureerd is, of als de gashendel door een mechanische blokkering niet helemaal in de ruststand kan terugkeren.

Het kan leiden tot het versnellen van het voertuig tot de hoogst ingestelde snelheid."

Als de gashendel niet of niet helemaal in de ruststand komt, blijft het voertuig dus rijden of versnelt zelfs. Als het veertje in de gashendel breekt komt de gashendel niet vanzelf terug in de ruststand. Dat geldt ook als de gashendel om welke reden dan ook blokkeert. [REDACTED]

Bestudering rapport van een bedrijf.

Uit een rapport/brief van 23 september (bij mij binnengekomen per mail op 28 september en bestudeerd), twee foto's en bewegende beelden van een bedrijf blijkt dat een Stint tijdens het rijden niet reageert of stopt. De mogelijke tekortkoming wijst in dezelfde richting als de werkhypothese met betrekking tot de gashendel.

ILT
Marktordening

Datum
5 oktober 2018

Er werd bij het bedrijf met een aantal Stints tegelijk een extra gashendel afgeleverd (in maart 2018), dit omdat 'de veer zou kunnen breken vanwege metaalmoeheid'. Bij 1 van de Stints is dat ook gebeurd en uit het bijgevoegde filmpje blijkt dat de gashendel niet uit zichzelf teruggaat en dat de Stint blijft rijden.

Verder vermeld het rapport dat uit de gebruiksaanwijzing wèl blijkt hoe je met een Stint onder normale omstandigheden moet remmen, maar niet (in de vorm van een noodprocedure) wat je moet doen als de Stint niet wil afremmen doordat bijvoorbeeld het gas blijft hangen om welke reden dan ook.

In het rapport staat ook dat het erg moeilijk en onlogisch is om het contact uit te zetten omdat het contact links op de Stint zit, waar ook de rem zich bevindt. Men zal – zo is de verwachting – in nood de rem niet loslaten om het contact uit te zetten, maar uit alle macht blijven remmen. Met de rechterhand naar links gaan om het contact uit te zetten is in een panieksituatie onnatuurlijk.

Zaterdag 29 september 2018

S' morgens stukken bestudeerd

Melding vanuit midden Nederland (bij mij binnengekomen op 29 september)

Vanuit midden Nederland wordt bij de politie een melding gedaan van een Stint die niet wil stoppen. De meldster werkt bij een kinderdagverblijf (KDV). Na overleg met haar manager wil de medewerkster alle medewerking verlenen.

Er zijn 7 Stints bij het KDV en bij 2 ervan er doen zich regelmatig 'rem- en stopproblemen' voor. Na controle en reparatie bleven 2 Stints problemen geven met remmen en stoppen. Deze zijn uit de running genomen.

Daarna is op 27 september bij een vervangende Stint opnieuw vastgesteld dat deze geen vaart minderde als het gas werd losgelaten.

De mogelijke tekortkoming wijst eveneens in de richting van de werkhypothese met betrekking tot de gashendel en dergelijke.

De meldster heeft [REDACTED] op een gegeven moment gemeld dat zij de melding weer intrekken omdat zij de indruk heeft gekregen dat haar melding gaat leiden tot

het van de weg halen van de Stint. Er is mogelijk contact geweest tussen de fabrikant en de meldster of haar werkgever/manager.

ILT
Marktordening

Er is wel een Stint bij de politie terechtgekomen, maar het is onduidelijk of dit het goede exemplaar is.

Datum
5 oktober 2018

Om 17.30 uur een gesprek met de fabrikant. Ik ben hierbij niet zelf aanwezig.

Zondag 30 september 2018

Om 15.30 uur een gesprek met de fabrikant en zijn advocate.

Door het afdelingshoofd en de Juriste wordt een gespreksverslag gemaakt. Derhalve alleen een persoonlijk waarneming.

Tijdens het gesprek heeft de fabrikant meerdere keren aangegeven de informatie niet voldoende en niet concreet genoeg te vinden om de Stints stil te zetten. De verbinding tussen het ongeval, de werkhypothese en zijn eigen waarnemingen is er niet in zijn ogen.

Fabrikant blijft herhaaldelijk terugkomen op de veronderstelde kabelbreuk uit de quick scan en dat dat niet herkenbaar was. Kabelbreuk komt volgens de fabrikant eigenlijk niet voor. De quick scan en alle informatie gaan echter niet alleen over een kabelbreuk (dit wordt in de quick scan wel genoemd maar niet als enige) maar vooral over de risico's van de microswitch, de gashendel met de veer en de onderbreking van de stroompad in de brede zin.

Tijdens het gesprek kwam het kruis/plusteken op het rechterhandvat aan de orde. Fabrikant vertelde dat dat betekent dat het veertje uit de gashendel vervangen is. Ik heb de fabrikant gevraagd of dat ook in het onderhoudsdossier opgetekend wordt en die bevestigde dat.