



# beschikking

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW  
Rijnstraat 8  
Den Haag  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

---

Datum	5 februari 2019
Nummer	IENW/BSK-2019/18460
Betreft	Intrekking aanwijzing Stint

---

Datum  
5 februari 2019

Geachte bestuurders van Stintum B.V.,

Op 1 oktober 2018 heb ik bij beschikking met kenmerk IENW/BSK-2018/203972 de aanwijzing van 14 november 2011, kenmerk IENW/BSK-2011/155241, van de Stint als (bijzondere) bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: aanwijzingsbesluit) voor onbepaalde tijd geschorst. De reden daarvoor was dat op basis van de resultaten van het eerste verkennend technisch onderzoek van de politie, het Nederlands Forensisch Instituut en de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), naar aanleiding van het ongeval met de Stint in Oss op 20 september 2018, twijfels waren gerezen over de veiligheid van de Stint.

Op mijn verzoek is door de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (hierna: TNO) in opdracht van de ILT nader onderzoek uitgevoerd naar de veiligheid van de Stint in het algemeen en – in het geval het veiligheidsniveau onvoldoende zou worden beoordeeld – naar hetgeen nodig is om de Stint weer veilig te maken. De opdracht hield vier onderzoeksvragen in:

1. Hoe beoordeelt TNO het veiligheidsniveau van het voertuig voor het beoogde gebruik (personenvervoer)?
2. Welke mogelijkheden acht TNO aanwezig om een eventueel onvoldoende veiligheidsniveau alsnog op een aanvaardbaar niveau te krijgen?
3. Wat is de mogelijke invloed van elektromagnetische straling op het functioneren van het voertuig?
4. Welke modificaties hebben de voor het onderzoek ter beschikking staande nieuwere voertuigen ondergaan ten opzichte van het keuringsvoertuig en wat is de invloed van die modificaties op de veiligheid?

Het onderzoeksrapport heeft u reeds van mij ontvangen. De resultaten van het onderzoek van TNO geven mij aanleiding het aanwijzingsbesluit tot toelating van de Stint tot het verkeer op de weg in te trekken. Het voornemen tot dit besluit heb ik u op 13 december 2018 toegestuurd. Ik heb u in de gelegenheid gesteld daarop uw zienswijze te geven. Van die mogelijkheid heeft u op 9 januari 2019 gebruik gemaakt. Die zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander besluit.



### Grondslag voor aanwijzing

De aanvraag tot aanwijzing van de Stint voor toelating tot het verkeer op de weg, die tot het aanwijzingsbesluit heeft geleid, is destijds op grond van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 getoetst aan vier voorwaarden:

1. Het voertuig voldoet aan een aantal technische eisen.
2. Met het voertuig kan veilig aan het verkeer worden deelgenomen.
3. De toelating van het voertuig stemt overeen met artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid en derde lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994.
4. Voor de toelating van het voertuig is geen goedkeuring overeenkomstig de in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

Datum  
5 februari 2019

Na een toets aan deze voorwaarden heb ik destijds mede op basis van de adviezen van de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV) besloten tot aanwijzing van de Stint als zogenoemde bijzondere bromfiets, om deze toe te laten tot het verkeer op de weg.

Op grond van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 geldt de aanwijzing voor een type voertuig. In de aanwijzing is nader geëxpliciteerd dat alle op de markt gebrachte voertuigen naar vormgeving, technische specificaties en wat betreft hun verkeersveiligheid aan de door de RDW en de SWOV beoordeelde eisen dienen te blijven voldoen. Alleen voertuigen die daaraan voldeden, waren dus aangewezen voor toelating tot het verkeer op de weg.

### Uitkomsten onderzoek

Het onderzoeksresultaat van TNO is gebaseerd op het onderzoek van drie voertuigen: het voertuig waarvan wordt aangenomen dat dit destijds aan de RDW ter beoordeling is aangeboden en twee nieuwere modellen van de Stint met een aantal technische modificaties. De belangrijkste bevindingen en conclusies zijn neergelegd in het rapport van TNO van 12 december 2018. Deze luiden als volgt:

*"Een functionele veiligheidsanalyse heeft geleid tot een overzicht van de functionele risico's en de daarbij behorende veiligheidsniveau 's. Bij de gevonden risico's zijn zes veiligheidsdoelstellingen geformuleerd waaraan de voertuigen zouden moeten voldoen:*

1. *Tijdens het rijden moet het voertuig te allen tijde veilig tot stilstand gebracht kunnen worden.*
2. *Het moet te allen tijde worden voorkomen dat het voertuig onverwacht accelereert zodat de bestuurder de controle verliest over het voertuig.*
3. *Het moet te allen tijde mogelijk zijn om het voertuig handmatig naar een veilige plek te duwen zonder additionele handelingen.*
4. *Het voertuig moet te allen tijde bestuurbaar zijn.*
5. *Tijdens het rijden moet te allen tijde worden voorkomen dat het voertuig onverwacht zodanig hard remt dat de bestuurder de controle over het voertuig verliest.*
6. *Als de bestuurder niet aanwezig is moet het voertuig in de parkeerstand staan.*

*Bij evaluatie van het keuringsvoertuig en de nieuwere voertuigen ( [REDACTED] ) blijkt dat beide typen voertuigen aan geen van deze veiligheidsdoelstellingen voldoen. Het veiligheidsniveau van beide voertuigen is daarmee ontoereikend voor personenvervoer:*



- *Geen van de onderzochte voertuigen halen de wettelijk vereiste remvertraging van 4 m/s<sup>2</sup>. Bij het keuringsvoertuig 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. Voertuigen [REDACTED] hebben wel een bedrijfsrem maar die is onvoldoende krachtig.*
- *Voor alle onderzochte Stints 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.*
- *Bij het keuringsvoertuig leidt losraken van de nuldraad naar de gashendel in een technisch oncontroleerbare en voor een bestuurder onbeheersbare versnelling van het voertuig. Het losraken van de nuldraad naar de gashendel leidt ook bij [REDACTED] tot ongewenst versnellen. Hier 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.*
- *Ook de automatische parkeerrem kan leiden tot gevaarlijke situaties wanneer deze ongewenst geactiveerd wordt tijdens het rijden. De kans dat dit gebeurt is te 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."*

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

Datum  
5 februari 2019

TNO heeft daarnaast aanbevelingen gedaan om de veiligheid tijdens het gebruik van de Stint voor personenvervoer op een acceptabel niveau te krijgen.

### **Toets aan artikel 20b Wegenverkeerswet aan de hand van uitkomsten onderzoek TNO**

#### *Kader*

Artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 geeft mij de bevoegdheid om bijzondere bromfietsen aan te wijzen voor toelating tot het verkeer op de weg. Uit artikel 20b, eerste lid, onderdeel a, volgt de algemene toelatingseis dat de toelating van de bijzondere bromfiets overeen dient te stemmen met onder meer de doeleinden van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers. Om dat te kunnen beoordelen zijn in het kader van de verkeersveiligheid een aantal technische eisen ontwikkeld waaraan de bijzondere bromfiets dient te voldoen. Deze eisen zijn gerelateerd aan de inmiddels sinds 1 januari 2012 voor alle (dus ook voor de al eerder toegelaten) bijzondere bromfietsen geldende permanente eisen uit hoofdstuk 5, afdeling 6, paragraaf 13, van de Regeling voertuigen, waaronder de eis dat de bijzondere bromfiets dient te beschikken over een goedwerkend remsysteem waarvan de remvertraging ten minste 4 m/s<sup>2</sup> bedraagt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Deze eis gold ten tijde van de toelating van de Stint op grond van artikel 5.6.85 en 5.6.86 van de Regeling voertuigen (oud) voor de voorloper van de categorie bijzondere bromfietsen, de zelf-balancerende bromfietsen. De desbetreffende afdeling van de Regeling voertuigen is per 1 januari 2012 aangepast om te voorzien in permanente eisen voor bijzondere bromfietsen. De eisen voor zelf-balancerende bromfietsen zijn als uitgangspunt genomen en de nieuwe eisen zijn in concept aan de RDW toegezonden om de technische beoordeling uit te voeren. Thans zijn de eisen voor de remmen opgenomen in de artikelen 5.6.89 en 5.6.90 van de Regeling voertuigen en artikel 31 van de Beleidsregel van 2015.



De bevoegdheid tot aanwijzing van de bijzondere bromfiets impliceert de bevoegdheid tot intrekking op het moment dat niet meer aan de algemene en technische toelatingseisen wordt voldaan.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

#### *Onderzoek TNO*

In het kader van artikel 20b, eerste lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994 is beoordelingsruimte aan mij toegekend om te bepalen wanneer een toelating overeenstemt met de in artikel 2, onderdelen a en b, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde doeleinden.<sup>2</sup> Er zijn geen Europese voorschriften op dit punt. De door TNO voor haar onderzoek gebruikte ISO-norm 26262 is een objectieve methode om te kunnen beoordelen of aan de wettelijke eis wordt voldaan dat toelating van de Stint tot het verkeer op de weg overeenstemt met de doeleinden van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers. Ik licht dat als volgt toe.

Datum  
5 februari 2019

TNO is de onafhankelijke organisatie die zich bezighoudt met op toepassing gericht technisch- en natuurwetenschappelijk onderzoek en daarmee te verbinden sociaalwetenschappelijk en ander op toepassing gericht onderzoek. TNO heeft tot doel dat onderzoek op doelmatige wijze dienstbaar te maken aan het algemeen belang en de daarbinnen te onderscheiden deelbelangen (artikel 4 van de TNO-wet). In het kader van de op mij rustende vergewisplicht stel ik vast dat TNO gezien haar taak en doel ter zake kundig is, dat het onderzoek van TNO op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen en dat het inzichtelijk en concludent is.

TNO is als externe onafhankelijke deskundige ingeschakeld voor het onderzoek naar de veiligheid van de Stint. Onderdeel van die onafhankelijkheid en deskundigheid is dat TNO zelf het technisch kader waarbinnen het onderzoek zou worden uitgevoerd vanuit haar professionaliteit kon en mocht bepalen.

De door TNO toegepaste ISO-norm 26262 is bekend en erkend in de voertuigsector en betreft onder meer de functionele veiligheid van voertuigen. De ISO-norm wordt wereldwijd gebruikt voor de veiligheidsanalyse van voertuigen. TNO heeft slechts een deel van de ISO-norm gebruikt, te weten het deel dat de algemene methodiek om risico's voor voertuigen in kaart te brengen bevat (deel 3, hoofdstuk 7). Dat deel van de norm ziet op "road vehicles", oftewel wegvoertuigen. De methode van functionele veiligheidsanalyse is generiek toepasbaar op alle wegvoertuigen en dus ook op bijzondere bromfietsen.

Met gebruikmaking van ISO 26262 heeft TNO functionele veiligheidsdoelstellingen geformuleerd en die vervolgens toegepast. Die veiligheidsdoelstellingen zijn afgeleid uit een analyse van de specifieke functies van de Stint, zoals remmen, sturen en snelheid regelen. Een veiligheidsdoelstelling is opgesteld indien het falen van een functie tot een veiligheidsrisico leidt. Ik beschouw de veiligheidsdoelstellingen als een onderbouwde concretisering van de doelstellingen zoals die in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wegenverkeerswet 1994 zijn geformuleerd. Het onderzoek van TNO, inclusief de in dat onderzoek gehanteerde methode, maken het immers mogelijk om de basale vraag of met de Stint veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen te beantwoorden. De ISO-norm betreft uitdrukkelijk geen nieuw kader of een nieuwe eis waaraan de bijzondere bromfiets moet voldoen. ISO 26262 is

<sup>2</sup> In artikel 11 van de Beleidsregel is thans overigens eveneens opgenomen dat voldaan moet worden aan de doeleinden van de wet, zoals (onder meer) het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers.





uitsluitend een – internationaal erkende – manier om de veiligheid van toelating van een wegvoertuig tot het verkeer op de weg vast te stellen. De uitkomsten van het onderzoek van TNO betrek ik daarom in mijn besluit.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

#### *Bevindingen TNO in relatie tot wettelijk kader*

Voor de vraag of de aanwijzing al dan niet dient te worden ingetrokken is uitsluitend relevant of de Stint op *dit* moment nog voldoet aan de eisen die aan een bijzondere bromfiets worden gesteld, oftewel dat de toelating tot het verkeer op de weg overeenstemt met de genoemde doeleinden in de Wegenverkeerswet 1994. TNO heeft dat zorgvuldig onderzocht. De bevindingen uit het rapport van TNO geven mij aanleiding om te concluderen dat aan de algemene eis uit artikel 20b, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet wordt voldaan.

Datum  
5 februari 2019

Een belangrijke reden daarvoor is dat geen van de geteste Stints de vereiste remvertraging van  $4 \text{ m/s}^2$  haalt, zo heeft TNO in haar onderzoek vastgesteld. Deze remvertraging moet te allen tijde door alle Stint worden gehaald op grond van het vigerende artikel 5.6.90 van de Regeling voertuigen. De verkeersveiligheid is het criterium op basis waarvan moet worden beoordeeld of een voertuig als bijzondere bromfiets wordt of kan blijven toegelaten tot het verkeer op de weg. Omdat uit onderzoek van TNO is gebleken dat geen van de geteste Stints aan de vereiste remvertraging van  $4 \text{ m/s}^2$  voldoet, wordt reeds hierom niet langer aan het criterium van verkeersveiligheid voldaan.

Het rapport van TNO bevat daarnaast nog andere bevindingen ten aanzien van de verkeersveiligheid. Deze houden in:

- dat de bestuurder van het voertuig kan vallen, dat in alle rijsituaties tot een onbeheersbare situatie kan leiden;
- dat het losraken van de nuldraad naar de gashendel leidt tot ongewenst versnellen, dat niet (intuïtief) te controleren is;
- dat de automatische parkeerrem kan leiden tot gevaarlijke situaties wanneer deze ongewenst geactiveerd wordt tijdens het rijden, waarbij de kans dat dit gebeurt te groot is; en
- dat een stilgevallen voertuig pas van een gevaarlijke plek verwijderd kan worden nadat de parkeerrem handmatig gelicht en het contact uitgeschakeld wordt, wat zeker in een panieksituatie geen intuïtieve handelingen zijn.

Ook deze bevindingen leiden tot het oordeel dat de veiligheid op de weg niet voldoende is verzekerd en weggebruikers en passagiers onvoldoende worden beschermd. De risico's dat het voertuig onbeheersbaar wordt of anderszins een verkeersonveilige situatie creëert, acht ik op basis van de uitkomsten van het onderzoek van TNO te groot.

Gelet op de bevinding ten aanzien van de remvertraging en de overige bevindingen kom ik tot de conclusie dat de Stint niet (langer) aan de wettelijke eis voldoet dat de toelating tot het verkeer op de weg overeenstemt met de doeleinden van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wegenverkeerswet 1994. Dit betekent dat de Stint niet langer voldoet aan de eisen die artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 aan de toelating van een bijzondere bromfiets tot het verkeer op de weg stelt.

Op basis van de bevindingen uit het rapport van TNO kan ik daarom niet anders dan vaststellen dat het veiligheidsniveau van de Stint ontoereikend is en dat de



Stint in zijn huidige vorm en met zijn huidige modificaties niet terug de weg op kan.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

*Gehanteerde methode TNO: ISO 26262*

In uw zienswijze betoogt u dat het rapport van TNO geen grondslag kan bieden voor het voorgenomen besluit, omdat in dat rapport zou worden uitgegaan van een onjuist kader. De Stint zou volgens u niet getoetst mogen worden aan de doelstellingen op basis van ISO 26262, die is gebruikt als technisch kader in het rapport van TNO. Tevens geeft u aan dat de ISO-norm slechts is bedoeld voor toepassing bij personenauto's en in geen geval voor bijzondere, elektrische voertuigen. In dit besluit heb ik nader toegelicht waarom ik van oordeel ben dat ik de uitkomsten van het TNO onderzoek in mijn besluitvorming kan betrekken.

Datum  
5 februari 2019

Over het gebruik van ISO 26262 voert u in uw zienswijze ook aan dat die norm geen krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde regel is en dat daar niet naar verwezen wordt in de regelgeving, zoals artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 volgens u zou vereisen.

Ten aanzien daarvan merk ik het volgende op. U stelt terecht dat de intrekking uitsluitend kan plaatsvinden wanneer niet langer wordt voldaan aan de eisen die artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 stelt. Naar mijn oordeel is dat hier het geval. De verwijzing naar artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 in artikel 20b van die wet houdt in dat met de toelating van bijzondere bromfietsen tot het verkeer op de weg gewaarborgd moet worden dat aan de veiligheidsdoelstellingen als geformuleerd in artikel 2, onderdelen a en b, van de Wegenverkeerswet 1994 wordt voldaan. De verwijzing houdt niet in dat wordt voorgeschreven aan welke specifieke eisen daartoe moet worden getoetst.

Voor de beoordeling of wordt voldaan aan artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 wordt niet (uitsluitend) aan technische eisen getoetst, zoals de eisen die de RDW bij de beoordeling in 2011 heeft gehanteerd.<sup>3</sup> Dat volgt rechtstreeks uit de norm van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994. Naast de technische eisen dient de op de weg te brengen bijzondere bromfiets immers ook in algemene zin te voldoen aan het vereiste dat de toelating overeenstemt met artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wegenverkeerswet 1994. In uw zienswijze gaat u hier aan voorbij.

**Gronden voor het besluit**

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat met het voortduren van de aanwijzing voor toelating tot het verkeer op de weg van de Stint de verkeersveiligheid onvoldoende is gewaarborgd. Daarmee voldoet de aanwijzing van de Stint niet aan de in artikel 20b, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde voorwaarde dat de toelating moet overeenstemmen met de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid en derde lid, onderdeel a, van die wet genoemde doeleinden. Dit betekent dat de grondslag is komen te ontvallen aan het aanwijzingsbesluit, waarmee de Stint als (bijzondere) bromfiets tot het verkeer op de weg is toegelaten.

Anders dan u in uw zienswijze heeft gesteld, is dit besluit niet disproportioneel. Een ander, minder ingrijpend besluit dan intrekking van het aanwijzingsbesluit bereikt niet hetzelfde doel van het zo snel mogelijk verzekeren van de

<sup>3</sup> Namelijk de eisen die waren afgeleid van de destijds geldende Regeling voertuigen en die thans zijn opgenomen in de Beleidsregel.



verkeersveiligheid. Een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom zouden niet afdoende zijn. Gedurende de begunstigingstermijn van een dergelijke last kunnen namelijk nog altijd Stints worden geproduceerd, geleverd en gebruikt die niet aan de door TNO voorgestelde verbeteringen (die ik noodzakelijk acht om de verkeersveiligheid te verzekeren) voldoen. Indien verbeteringen zijn doorgevoerd kan een nieuwe aanwijzing voor toelating tot het verkeer op de weg worden aangevraagd. Het is geheel aan u om te bepalen welke termijn u daarvoor neemt. Het maakt voor u materieel geen verschil dat u niet de gelegenheid wordt geboden gedurende een door mij bepaalde begunstigingstermijn aan een last te voldoen. Vanuit het belang van de verkeersveiligheid is intrekking (met het vooruitzicht dat een nieuwe aanvraag om aanwijzing kan worden gedaan) effectiever en – gelet op de betrokken belangen – niet onevenredig.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

Datum  
5 februari 2019

### **Reactie op overige punten zienswijze**

Tot slot wil ik nog afzonderlijk stilstaan bij enkele meer algemene stellingen in uw zienswijze voor zover die hiervoor nog niet aan de orde zijn gekomen.

#### *Détournement de pouvoir*

U geeft in uw zienswijze aan, met een beroep op het verbod van détournement de pouvoir, dat de intrekking niet als motief kan hebben om de Stint onder de vigeur van een nieuw, nog op te stellen, kader opnieuw te keuren, omdat de wet daarin niet voorziet. In reactie daarop merk ik op dat de intrekking uitsluitend verband houdt met het feit dat de Stint vanwege de geconstateerde veiligheidsrisico's niet (langer) voldoet aan de huidige vereisten en dat daarmee niet langer aan de aanwijzing wordt voldaan. Het doel van de intrekking is dus niet om een eventuele nieuwe variant van de Stint te doen keuren – dat is geheel aan u –, maar om nu de verkeersveiligheid te waarborgen. Ik beschik over de bevoegdheid daartoe en ik gebruik deze bevoegdheid ook uitsluitend met dat doel.

#### *Willekeur en ongelijke behandeling*

In reactie op uw stelling dat sprake is van willekeur en ongelijke behandeling merk ik op dat uitsluitend ten aanzien van de Stint is komen vast te staan dat daaraan veiligheidsrisico's kleven, waardoor de verkeersveiligheid niet langer kan worden verzekerd als de Stints zijn toegelaten tot het verkeer op de weg. Ten aanzien van de andere aangewezen bijzondere bromfietsen zijn geen veiligheidsrisico's geconstateerd. In dit licht moet ook de mededeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Dutch Organisation for Electric Transport (DOET) worden gezien.

#### *Rapport TÜV SÜD*

Voor zover het door u ingebrachte TÜV-rapport van 12 november 2018 als contra-expertise is bedoeld, merk ik het volgende op. Of hieruit volgt dat wat TÜV 'de huidige Stints' noemt voldoen aan de wettelijke criteria, staat voor mij geenszins vast. De RDW heeft ten tijde van de toelating in 2011 een Stint met een elektromotor DC 800 Watt en met VIN [REDACTED] getest en goedgekeurd. Het type dat nu in opdracht van de fabrikant door TÜV is getest wijkt daarvan af. Uit het TÜV-rapport volgt dat een 1200 Watt Stint is getest. Door overneming van de permanente eisen en de vermelding "RDW approval" suggereert het TÜV-rapport dat de RDW het afwijkende type niettemin heeft (goed)gekeurd. Op grond van (thans) artikel 5 van de Beleidsregel is echter alleen de RDW de bevoegde testinstantie. Aan de toetsing door TÜV kunnen dan ook geen rechten worden ontleend voor wat betreft de conformiteit aan wettelijke





eisen. Het rapport gaat overigens uit van een keuring van een voertuig van de categorie L6e, waarvoor een Europese typegoedkeuring moet worden afgegeven. Voor een bijzondere bromfiets als de Stint is juist kenmerkend dat geen Europese typegoedkeuring vereist is. Een Europese typegoedkeuring is in de huidige vorm ook niet mogelijk voor de Stint. In het commentaar van TÜV ten aanzien van het remsysteem en de remvertraging wordt daarnaast duidelijk dat uitgegaan wordt van een snelheid van 15 km/u, terwijl uit het TÜV-rapport, eerder door uzelf verstrekte informatie en het rapport van TNO blijkt dat de Stint met een motor met een vermogen van 1200 Watt een hogere maximumsnelheid heeft. Dit rapport werpt dan ook geen ander licht op de bevindingen van TNO dat de wettelijk vereiste remvertraging van 4 m/s<sup>2</sup> niet wordt gehaald en geeft mij geen aanleiding om van intrekking van het aanwijzingsbesluit af te zien.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

Datum  
5 februari 2019

#### *Remvertraging*

In reactie op uw zienswijze dat de bevinding van TNO ten aanzien van de remvertraging wordt weersproken door het originele keuringsrapport van de RDW ten tijde van toelating van de Stint, dat daarbij opvallend is dat TNO en RDW exact hetzelfde voertuig hebben gekeurd en dat daarom niet op basis van het ene of het andere rapport gezegd kan worden wat feitelijk juist is, merk ik het volgende op.

De conclusie die in 2011 is getrokken met betrekking tot de remvertraging is in zoverre voor dit besluit niet relevant, dat de toelating van de Stint tot het verkeer op de weg naar de huidige inzichten moet worden beoordeeld en vóór alles moet worden getoetst aan de verkeersveiligheid. Destijds heeft de RDW bij de toelating van de Stint de remweg gemeten, in lijn met de set van eisen en de bijbehorende wijze van keuren die de RDW diende te hanteren bij de uitvoering van de technische beoordeling. Daarbij gold voor de wijze van keuren van de vereiste remvertraging: "Als de bromfiets op topsnelheid (maximaal 20 km/u) binnen 3,86 meter stilstaat voldoet het". Omdat een remweg van 3,5 meter is gemeten (bij een maximumsnelheid van het geteste voertuig van 15 km/u), is geconcludeerd dat aan de eis voor de remvertraging is voldaan. De Stint voldeed met die remweg en maximumsnelheid echter ook in 2011 niet aan de eis van 4m/s<sup>2</sup> wanneer deze op zichzelf zou zijn beoordeeld, los van de voorgeschreven wijze van keuren.

#### *Nadeelcompensatie*

Het besluit tot intrekking is noodzakelijk met het oog op de belangen van het verzekeren van de veiligheid op de weg en de bescherming van weggebruikers en passagiers. Die belangen kunnen niet worden gediend door een minder verstreckende maatregel. Ik ben dan ook van oordeel dat intrekking een evenredige maatregel is in het licht van de eerdergenoemde belangen. In uw zienswijze stelt u dat u gecompenseerd dient te worden voor de schade/het nadeel die het gevolg is van de intrekking van de aanwijzing. U geeft aan bereid te zijn toe te lichten voor welke schade en voor welke omvang daarvan compensatie dient te worden geboden.

Wanneer u meent daadwerkelijk aanspraak te kunnen maken op nadeelcompensatie, kunt u daartoe een afzonderlijk gemotiveerd verzoek bij mij indienen. Een dergelijk verzoek zal worden behandeld aan de hand van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019. In deze procedure zal worden onderzocht in hoeverre er daadwerkelijk sprake is van nadeel en in hoeverre u in aanmerking komt voor een vergoeding.





### Besluit en gevolgen

Hierbij trek ik het aanwijzingsbesluit van 14 november 2011, met kenmerk IENM/BSK-2011/155241, in. Dit betekent dat voertuigen van het merk Stint die onder het betreffende aanwijzingsbesluit vallen niet meer tot het verkeer op de weg zijn toegelaten.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling AWW

Datum  
5 februari 2019

Voor andere Stints die niet onder het betreffende aanwijzingsbesluit vallen, zoals Stints met een motor met een vermogen van 1200 Watt danwel Stints die niet zijn bedoeld voor personenvervoer, geldt dat deze hoe dan ook niet op de openbare weg zijn toegelaten. Deze Stints vielen niet onder het aanwijzingsbesluit, zijn derhalve nooit toegelaten tot het verkeer op de weg en worden door dit besluit dus niet geraakt. Het betreft alle modellen Stint en gemodificeerde Stints die naar vormgeving, technische specificaties en verkeersveiligheid afwijken van het model dat door de RDW en de SWOV in 2011 is beoordeeld. Hiervoor verwijs ik naar het rapport van de ILT "Onderzoek Stint, Modificaties en modellen" van 11 december 2018, waarover u met de ILT heeft gecorrespondeerd.

Ten slotte merk ik op dat ik bij afzonderlijk besluit van **05 FEB. 2019** met kenmerk IENW/BSK-2019/18437, gelijktijdig heb beslist op de tegen het schorsingsbesluit van 1 oktober 2018 ingediende bezwaren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,



drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag, waarop dit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag. Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt; en
- een opgave van de redenen waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.