



Afbeelding 2. De STINT op een fietspad

A3. Beoordeling aanwezigheid scherpe delen

- a. voor andere verkeersdeelnemers: (zie beoordeling door RDW)
- b. voor de eigen berijder: goed.

A4. Signalering

Bel: onder handbereik links op het stuur

Knipperlichtsysteem: bediening onder handbereik op het stuur

B. Toetsing aan de principes van Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een leidende visie bij het veilig maken van het verkeer in ons land. Volgens de beginselen van Duurzaam Veilig kunnen risico's in het verkeer worden gereduceerd door het verkeerssysteem te laten voldoen aan vijf principes (Wegman & Aarts, 2005). Voor de beoordeling van de STINT zijn deze vijf algemene principes 'vertaald' in principes voor het gebruik van het fietspad.

De SWOV hanteert deze toetsing om mede te kunnen beoordelen of de STINT voldoet aan het volgende algemene artikel opgenomen in de voorwaarden van Bijlage 1: "het verzekeren van de veiligheid op de weg".

Principe 1. Monofunctionaliteit van wegen

Hier wordt bedoeld dat een weg in principe maar één hoofdfunctie heeft. Voetpaden hebben voor een belangrijk deel een verblijfsfunctie; fietspaden daarentegen hebben meer een verbindingsfunctie (bijvoorbeeld van station naar een kantorencomplex). In deze zin past de STINT wel op het fietspad en niet op het voetpad.

Principe 2. Homogeen gebruik van wegen naar snelheid, richting en massa

De STINT past qua snelheid en massa op het fietspad. De STINT is het beste te vergelijken met een bakfiets die niet harder rijdt dan 15 km/uur. Zolang de menging van diverse voertuigen met uiteenlopende kenmerken (bakfiets, snorfiets, en dergelijke) op het fietspad gedoogd wordt, is er geen reden om voor de STINT een uitzondering te maken. Echter, de snelheid van het overig verkeer zal gemiddeld net wat hoger liggen

dan de STINT waardoor er een grote inhaalbehoefte zal zijn. Dit inhalen is echter lastig in verband met de breedte van het voertuig.

Principe 3. Voorspelbaarheid van gedrag van weggebruikers

Voorspelbaar gedrag van weggebruikers betekent dat weggebruikers weten welk gedrag ze van andere (typen) weggebruikers kunnen verwachten. Een eerste vereiste hiervoor is dat een voertuigtype herkend wordt en dat bekend is welke gedrags- en verkeersregels daarbij horen. Naarmate er meer voertuigtypen zijn waarvoor afwijkende regels gelden, neemt de onvoorspelbaarheid in het verkeer toe. Daarom is een van de consequenties van het voorspelbaarheidsprincipe dat het aantal voertuigtypen beperkt blijft. Als er toch een nieuw type wordt toegelaten, is het belangrijk dat dit type goed is gecategoriseerd en dat de bijbehorende gedrags- en verkeersregels simpel zijn en dat alle weggebruikers die regels kennen. Voor motorrijtuigen als de STINT bestaat nu een nieuwe voertuig-categorie. Vooralsnog zijn de bijbehorende gedrags- en verkeersregels niet algemeen bekend bij gebruikers en overige verkeersdeelnemers.

Principe 4. Vergevingsgezindheid van weggebruikers onderling

Uitgangspunt bij dit principe is dat zelfs in een goed ontwikkeld verkeerssysteem weggebruikers fouten zullen maken of vaardigheden tekort zullen komen. Als andere weggebruikers daar rekening mee houden – dat wil zeggen: sociaal vergevingsgezind zijn – dan kunnen onveilige situaties worden voorkomen, of de consequenties ten minste beperkt blijven. Van alle weggebruikers wordt gevraagd een anticiperend rijgedrag aan de dag te leggen. Er zijn geen redenen dat de STINT-berijder zich daarin zou onderscheiden van andere weggebruikers. Wellicht zijn andere weggebruikers minder vergevingsgezind richting de STINT-berijder vanwege de mogelijke hinder die de breedte van de STINT met zich meebrengt voor inhalende fietspadgebruikers.

Principe 5. Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer

Bij dit principe is aan de orde of een bestuurder het vermogen heeft om de eigen taakbekwaamheid in voldoende mate te kunnen inschatten. Dit is een voor de STINT relevant principe temeer daar het voertuig is bedoeld om tot maximaal tien kinderen te vervoeren. De STINT is gemakkelijk bestuurbaar, ook voor beginners. De berijder moet daarom bedacht zijn op overschatting van zijn of haar vaardigheid.

Conclusie toetsing STINT aan de principes van Duurzaam Veilig

De STINT past in principe op het fietspad. Het is belangrijk dat de gedrags- en verkeersregels van dit type bromfiets bekend zijn bij de gebruikers en overige verkeersdeelnemers. De breedte van de STINT maakt inhalen voor het overig verkeer wel problematisch, dit zou de vergevingsgezindheid van overige fietspadgebruikers richting de STINT-berijder kunnen verminderen.

C. Toetsing aan uitzonderingen en vereisten van het veilig gebruik van dit type bromfiets

In Bijlage 1 staan diverse uitzonderingen dan wel vereisten die van toepassing zijn voor dit type bromfiets en voor zijn berijder. Voor al deze uitzonderingen en vereisten kan worden getoetst of ze een veilig gebruik van dit type bromfiets niet in de weg staan. In het onderstaande staat eerst de uitzondering of het vereiste, en daarachter de beoordeling door de SWOV. Deze toetsing is verricht mede aan de hand van de hiervoor behandelde principes van Duurzaam Veilig.

- o geen rijbewijsplicht: problematisch; zie toelichting "minimumleeftijd 16 jaar"
- o minimumleeftijd 16 jaar: problematisch. De STINT is ontworpen om personen, tien kinderen in de leeftijd van 4 t/m 12 jaar, mee te vervoeren. Het valt te

- betwisten of het wenselijk is dat eenieder persoon van 16 jaar of ouder zonder enkele rijopleiding, tien personen kan vervoeren in een gemotoriseerd voertuig.
- o geen helmplicht: niet problematisch. Het voertuig blijft in alle situaties stabiel en er is nagenoeg geen kantelrisico. De maximumsnelheid is beperkt tot 15 km/uur.
 - o plaats op de weg fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan: problematisch. Hoewel de STINT voldoet aan de eis van maximale breedte van een aangewezen bromfiets, valt hinder voor overige weggebruikers door de breedte van het voertuig niet uit te sluiten.
 - o maximumsnelheid van 25 km/uur: problematisch. Het is niet wenselijk dat de STINT sneller rijdt dan het beproefde model. Het beproefde model had een maximumsnelheid van 15 km/uur.
 - o losse fietslampjes zijn toegestaan: niet problematisch
 - o overige RVV-verkeersregels voor snorfietsen en snorfietsers: niet problematisch
 - o gebruik door gehandicapte bestuurders van het trottoir/voetpad (maximum snelheid van 6 km/uur): niet problematisch wanneer de STINT op het laagste snelheidsniveau wordt ingesteld. Hier moet de bestuurder rekening mee houden.

D. Discussie

De STINT is een gemakkelijk te besturen voertuig en reageert voorspelbaar. Bij plotselinge uitwijkmanoeuvres blijft het voertuig stabiel. De STINT is beproefd bij een maximum snelheid van 15 km/uur. Uit veiligheidsoverwegingen is het gewenst dat dit motorrijtuig niet sneller kan. De wettelijk toegestane snelheid van 25 km/uur met daarbovenop nog een marge van 5 km/uur, is niet wenselijk. Hoewel het voertuig qua breedte voldoet aan de technische toelatingseisen, valt het te betwisten of een dergelijk breed voertuig op het fietspad thuis hoort. Inhalen zal voor overig verkeer vaak wenselijk zijn. Echter door de breedte van de STINT zal inhalend verkeer vaak uitwijken naar de rijbaan of het voetpad. Het is de aangewezen bromfiets-berijder verplicht gebruik te maken van het fiets-bromfietspad indien aanwezig (zie Bijlage 1). Voor overige brede voertuigen die in de regel gebruik maken van het fiets-bromfietspad (zoals de bakfiets), is in het RVV (1990) doorgaans een uitzondering gemaakt. Zo geldt voor bestuurders van fietsen op meer dan twee wielen en fietsen met aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter, dat zij de rijbaan mogen gebruiken. Van een dergelijke uitzondering lijkt voor de (brede) aangewezen bromfiets geen sprake.

Het bijzondere aan de STINT zit hem in het feit dat het voertuig is ontworpen om personen mee te vervoeren. Wanneer de STINT wordt aangewezen als zijnde bromfiets, dan betekent dit dat ieder persoon van 16 jaar of ouder zonder enige rijopleiding in staat wordt gesteld tot tien personen over de openbare weg te vervoeren. Het veilig vervoeren van tien personen, en niet in het minst tien kinderen, betekent een grote verantwoordelijkheid voor de bestuurder van het voertuig.

E. Conclusie

Aan de hand van het hier beschreven veiligheidsonderzoek adviseert de SWOV aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu dat met de STINT niet zonder meer veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen.

Hoewel er in technisch opzicht geen redenen zijn waarom de STINT niet veilig aan het verkeer zou kunnen deelnemen, speelt bij de STINT toch de vraag of de verkeersveiligheid in het geding is wanneer de STINT als aangewezen bromfiets wordt toegelaten op de openbare weg. Naast de kanttekening over de breedte van het voertuig

speelt in huidig advies tevens de vraag of er van uit mag worden gegaan dat een persoon van zestien jaar of ouder zonder enige rijopleiding, veilig tien personen (kinderen) kan vervoeren. De SWOV is van mening dat hier niet zonder meer vanuit mag worden gegaan. Aanvullend onderzoek is wenselijk over de mogelijke eisen die dienen te worden gesteld aan (leeftijd van) een bestuurder, die tien personen over de openbare weg vervoert.

Literatuur

[REDACTED] en [REDACTED] (2005). Door met Duurzaam Veilig. Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020. SWOV.

Bijlage. Aanwijzing van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994
Datum uitgifte: 1 juni 2011

De Minister van Infrastructuur en Milieu kan een bromfiets per type of per individueel voertuig aanwijzen ten behoeve van de toelating van dat type of die specifieke bromfiets tot het verkeer op de weg, indien:

- deze bromfiets een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h heeft;
- deze bromfiets uitgerust is met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW;
- deze bromfiets geen gehandicaptenvoertuig is;
- de toelating van dit type of deze specifieke bromfiets overeenstemt met de volgende doeleinden:
 - het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
 - het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;
- er voor deze bromfiets niet een goedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is;
- dit type of deze individuele bromfiets voldoet aan een aantal technische eisen. Deze technische toelatingseisen zijn (vooralsnog) niet in de Regeling voertuigen opgenomen, maar ze vloeien voort uit het beleidskader van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Deze technische toelatingseisen komen overeen met de concept-permanente eisen.
- dit type of deze individuele bromfiets veilig gebruikt kan worden in het verkeer met inachtneming met de verkeersregels die er gelden voor bestuurders van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994. In het onderzoek naar het veilig gebruik in het verkeer kunnen (onder meer) de volgende aspecten worden onderzocht:
 - de mogelijkheid om een uitwijkmanoeuvre te verrichten;
 - de mogelijkheid om de stoep op en af te rijden;
 - staat de uitzondering op de rijbewijsplicht voor de bestuurder in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de uitzondering op de helmplicht in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven plaats op de weg - het fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven maximumsnelheid - 25 km per uur - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven minimumleeftijd - 16 jaar - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven verlichting - losse fietslampjes zijn toegestaan - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staan de overige verkeersregels uit het RVV 1990 die gelden voor snorfietsen en snorfietsers in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staan de mogelijkheden voor gehandicapte bestuurders die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of een van de bij ministeriële regeling aangewezen

kaarten (OV-begeleiderskaart, Valypas en WMO-pas; zie Stcrt. 2010, 20347) in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets:

- gebruik van het trottoir en het voetpad;
- een maximumsnelheid van 6 km per uur;
- geen maximumsnelheid.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

T.a.v. de Minister,

Plesmanweg 1-6

2597 JG Den Haag

Datum: 28 juli 2011

Uw kenmerk:

Ons kenmerk

Bijlagen: Technische informatie de Stint

Behandeld door:

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Onderwerp:

Aanwijzing voertuig tot bijzondere bromfiets
zonder kentekenverplichting

STINT

is een handelsmerk van Noorenz B.V.

DG Mobiliteit

REG.NR.

Ingekomen

- 3 AUG. 2011

Afdoeningstermijn

Deponeren

lenm / RSK / 40

Geachte mevrouw

Met deze brief doen wij u het verzoek de Stint – voor uw beeld het beste te beschrijven als een elektrische bolderwagen – aan te wijzen als een “bijzondere bromfiets zonder kentekenverplichting”. In afwachting van deze aanwijzing doen wij hierbij ook het verzoek tot tijdelijke toelating tot het verkeer.

De Stint is een elektrisch aangedreven voertuig dat speciaal ontwikkeld is om kinderopvangorganisaties in Nederland te ondersteunen bij het ophalen van kinderen bij basisscholen. Pedagogisch medewerkers die bij deze organisaties werken hebben behoefte aan nieuwe, veilige, milieuvriendelijke en betaalbare oplossingen. Deze behoefte is ook naar voren gekomen in een onderzoek naar vervoer dat in opdracht van Stichting Kinderopvang Nederland (Skon) is gedaan.

Bij het organiseren van vervoer spelen meerdere factoren een rol. Het aantal beschikbare medewerkers om kinderen te halen, de afstand naar de scholen, hoe en waar kan je parkeren, drukte bij scholen rondom uitgaanstijden, verkeersveiligheid, buurtbewoners, taxivervoer, zijn onder andere onderwerpen waar rekening mee gehouden wordt.

Omdat kinderen tussen vier en acht jaar een beperkte afstand lopend kunnen afleggen is er behoefte ontstaan aan alternatieven voor de afstand tussen de 1200 en 4000 meter. Nu zet men op grote schaal taxi's en busjes in. Naast alle milieuaspecten en parkeerproblemen in de omgeving van scholen is een kinderopvangorganisatie dan afhankelijk van medewerkers met rijbewijs of van taxibedrijven.





Onderstaand citaat uit het vervoersonderzoek van Skon geeft een algemeen beeld dat wordt herkend door het merendeel van de kinderopvangorganisaties in Nederland.

"De tendens is echter bij de meeste locaties dat daar waar over externe inhuur gesproken wordt, men ontevreden is. De vervoerders komen vaak te laat, weten niet goed hoe om te gaan met de kinderen en de communicatie tussen de medewerkers en chauffeurs verloopt niet altijd soepel. Ook ouders klagen daarover en vinden dit een verre van ideale manier van vervoeren.

BSO's (buitenschoolse opvang) hebben moeite met het vinden van betaalbaar vervoer of sowieso een vervoerder die de gevraagde capaciteit op de drukke dagen - maandag, dinsdag en donderdag - kan bieden."

Met de Stint bieden wij een veilige en duurzame oplossing. Hiermee kunnen kinderopvangorganisaties zelfstandig kinderen bij scholen ophalen, zonder parkeerplaatsen te gebruiken of uitlaatgassen uit te stoten. Na lopen of fietsen vormt de Stint het beste alternatief voor middellange afstanden, met een veilige maximale snelheid van 15 kilometer per uur.

In het ontwikkelingstraject heeft veiligheid centraal gestaan. Tijdens dit traject hebben verschillende kinderopvangorganisaties ons ondersteund en geadviseerd. Ook hebben wij ook een CE-markeringstraject doorlopen. Een uitgebreide risicoanalyse is daarvan een onderdeel.

In de bijlage vindt u meer technische informatie over de Stint en de fabrikant. Er is ook informatie op www.stint.nl beschikbaar. Als u vragen heeft, bel of schrijf ons gerust. Wij zijn ook bereid een demonstratie te verzorgen.

Hartelijk dank voor uw tijd en aandacht voor ons verzoek! Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Bijlage
Technische
informatie
Stint

augustus 1

2011

Gegevens fabrikant, algemene beschrijving, beschrijving Stint,
hoofdcomponenten, besturingsfuncties stuurkolom, technische
specificaties, afmetingen, afbeeldingen

**Kinderen
veilig
vervoeren**

1. Gegevens fabrikant

Noorenz BV.
Amersfoortsestraat 15
3769 AD Soesterberg
KVK: 52411761
BTW: NL850433095801
Internet: www.stint.nl

2. Algemene beschrijving

2.1 Beschrijving Stint

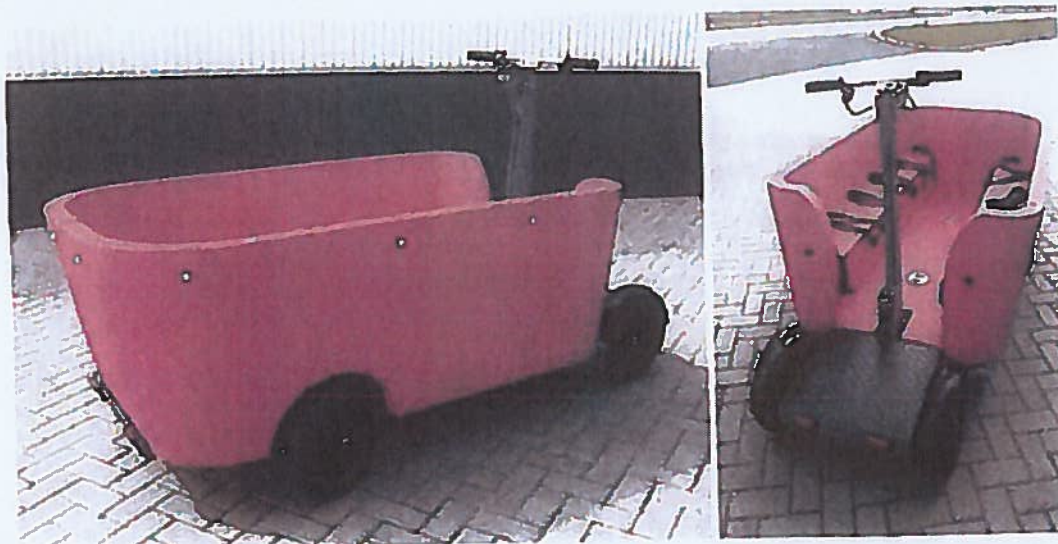
De Stint is een elektrische bolderwagen waarmee pedagogisch medewerkers zelfstandig 10 kinderen op een veilige, comfortabele manier kunnen vervoeren. BSO organisaties (buitenschoolse opvang) kunnen de Stint inzetten om kinderen bij school af te halen.

De Stint biedt plaats aan:

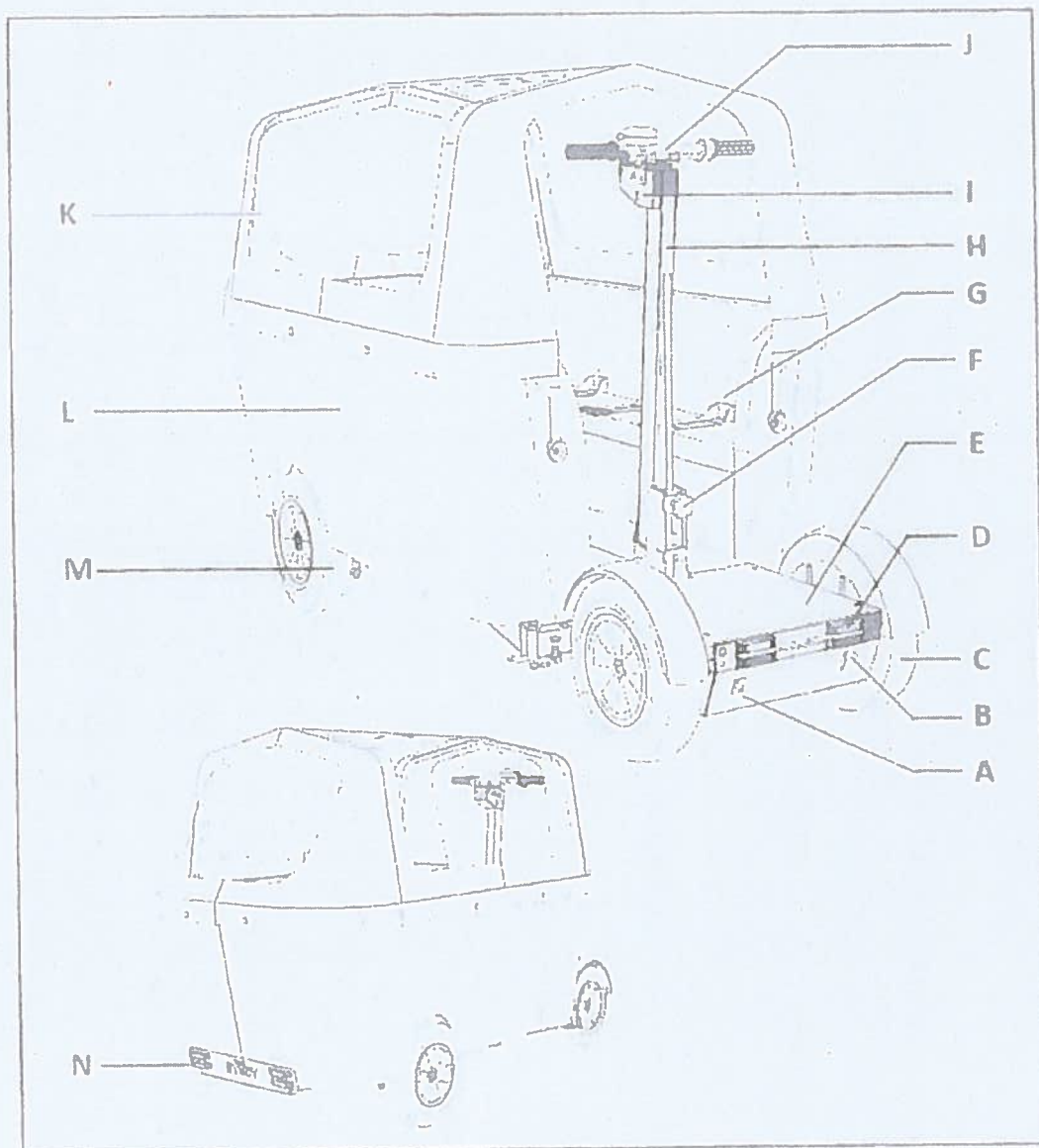
- 1 volwassen bestuurder
- maximaal 10 kinderen

De stint heeft:

- een maximaal laadvermogen van 350 kg
- een maximale snelheid van 15 km/u

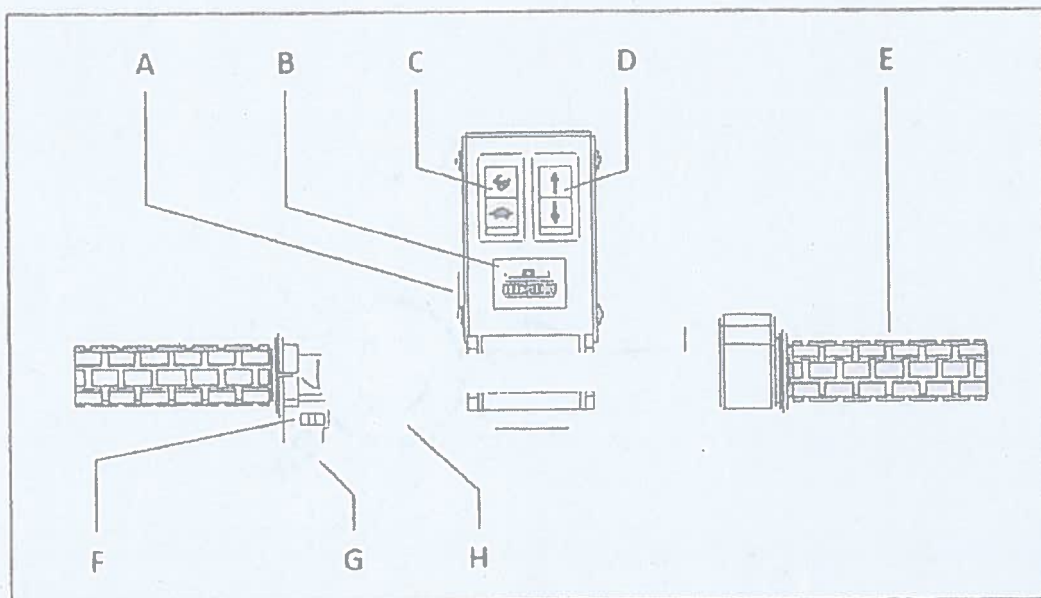


2.2 Hoofdkomponenten



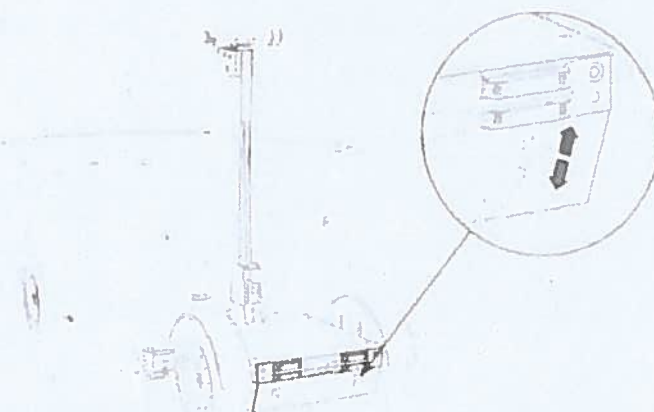
- | | | | |
|---|-----------------------------|---|------------------|
| A | Aansluiting acculader | H | Stuurkolom |
| B | Vrijloophendel | I | Contactslot |
| C | Achterwielen | J | Stuur |
| D | Verlichting achter | K | Dak |
| E | Sta-plateau | L | Zitting |
| F | Vergrendeling stuurkolom | M | Voorwielen |
| G | Heupgordels voor passagiers | N | Verlichting voor |

2.3 Bedieningsfuncties stuurkolom



- A Contactslot
- B Accu indicator
- C Snelheidsschakelaar
- D Rijrichtingschakelaar
- E Gashendel
- F Richtingaanwijzer
- G Lichtschakelaar
- H Bel

Vrijloophendel / handrem:

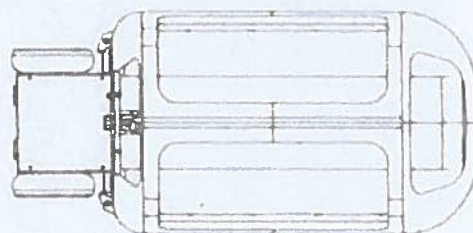
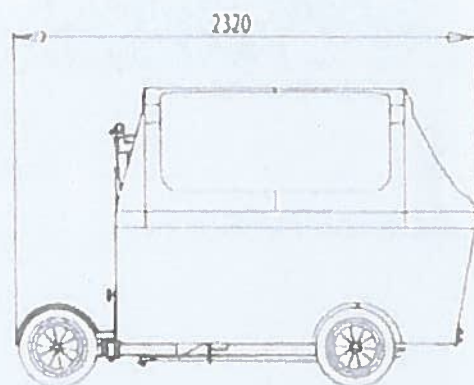
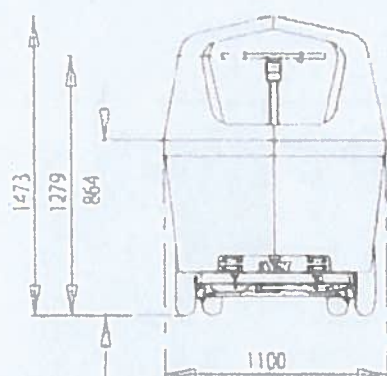


2.4 Technische specificaties

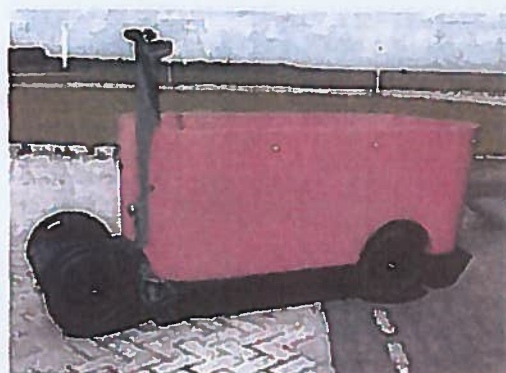
- Stabiel frame, metaal, voorzien van poedercoating
- Lichtgewicht zitting, bestaande uit twee delen
- Losneembare overkapping voor het zitgedeelte
- 800W elektromotor (transaxle, zelfde type motor als in scootmobielen)
- Standaard 105 Ah accu's (welke voor een actieradius van minimaal 30 km zorgen)
- Acculader (aan te sluiten op standaard 220V stopcontact)
- Luchtbandwielen (diameter 40 cm) met grof blokprofiel

2.5 Afmetingen

maten in mm



3. Afbeeldingen





RDW

Divisie Voertuigtechniek

TEST RAPPORT



Betreffende de aanwijzing van bijzondere bromfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring vereist is, in overeenstemming met artikel 20b Wegenverkeerswet zoals gepubliceerd in Staatblad 2010, nummer 744.

Testrapportnummer : [REDACTED]

1. Merk : STINT

2. VIN : [REDACTED]

3. Naam en adres van fabrikant : Noorenz B.V. Werktuigweg 13 3899AN Zeewolde

4. RDW inslagletter ingeslagen : ja/nee⁽¹⁾

Tests : De testen zijn in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd op basis van de Regeling Voertuigen, Hoofdstuk 5, Afdeling 6, Paragraaf 13.

Conclusie : Dit motorrijtuig voldoet wel/niet⁽¹⁾ aan de eisen uit de Regeling Voertuigen, Hoofdstuk 5, Afdeling 6, Paragraaf 13.

Tests uitgevoerd op : 20-09-2011

Door : [REDACTED]

Waddinxveen, 20-09-2011

Disclaimer: Dit testresultaat is alleen geldig voor het voertuig met het bovengenoemde VIN aangevuld met de door de RDW ingeslagen inslagletter.

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is

§ 13. Eisen met betrekking tot bromfietsen die door de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 20b van de wet zijn aangewezen.

Artikel 5.6.72

1. In afwijking van artikel 5.6.0 moet een bromfiets die door de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 20b van de wet is aangewezen, voldoen aan deze paragraaf en wordt die bromfiets beoordeeld volgens de bijbehorende wijze van keuren.
2. In deze paragraaf wordt verstaan onder aangewezen bromfiets: bromfiets die door de Minister van Infrastructuur en Milieu is aangewezen op grond van artikel 20b van de wet.

Artikel 5.6.73

Eisen:

Aangewezen bromfietsen moeten zijn voorzien van een voertuig-identificatienummer dat in het frame, in het chassis of in een vergelijkbare constructie is ingeslagen en goed leesbaar is.

: goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.74

Eisen:

1. De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassis-raam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van bromfietsen mogen:

- a. geen breuken of scheuren vertonen, en
- b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht dan wel dat het weggedrag van het voertuig nadelig wordt beïnvloed. Indien sprake is van corrosie is het bepaalde in bijlage VIII, hoofdstuk 1, titel 2, afdelingen 1, 2 en 3, van toepassing.

: goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

2. Indien een aangewezen bromfiets is opgebouwd uit een frame met een voor- of achtersvork, mag dat frame met die voor- of achtersvork:

- a. geen breuken of scheuren vertonen,
- b. niet zijn doorgeroest, en
- c. niet zodanig zijn vervormd dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden

: goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

3. De onderdelen die deel uitmaken van het frame of van de zelfdragende constructie moeten deugdelijk zijn bevestigd.

: goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.75

Eisen:

Aangewezen bromfietsen mogen:

- a. niet langer zijn dan 2,00 m;
 - b. niet breder zijn dan 0,75 m;
 - c. niet hoger zijn dan 2,00 m.
- voertuig is 110,5 cm breed**

: goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.76

Eisen:

1. Aangewezen bromfietsen moeten bij voortduring blijven voldoen aan de in artikel 20b van de wet vermelde maximumconstructiesnelheid, vermeerderd met 5 km/h. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. Aangewezen bromfietsen mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op de in het eerste lid genoemde maximumconstructiesnelheid te bemoeilijken of te beïnvloeden. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.77

Eisen:

1. Alle onderdelen van de brandstofsyste men of van de elektrische aandrijving van aangewezen bromfietsen moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. De aanwezige brandstofsyste men mogen geen lekkage vertonen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
3. De vulopening van een brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.78

Eisen:

1. Indien een aangewezen bromfiets is voorzien van een LPG-installatie, moet deze voldoen aan de in de volgende leden gestelde eisen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. De LPG-tank:
 - a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig;
 - b. mag niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak, en
 - c. mag geen deuken vertonen.: goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
3. De LPG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
4. De LPG-tank moet zijn voorzien van een deugdelijke gasdichte kast die in de buitenlucht moet uitmonden, tenzij de tank in de open lucht is geplaatst. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
5. Op de LPG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
6. Het vullen van de tank mag alleen buiten het voertuig kunnen geschieden. De vul aansluiting moet zijn voorzien van een stofkap, tenzij deze is beschermd tegen vuil en water. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
7. De leidingen mogen geen knikken vertonen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

8. De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. De slangen die aan de buitenzijde van een metalen wapening zijn voorzien, mogen geen beschadiging vertonen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.79

Eisen:

1. Indien een aangewezen bromfiets is voorzien van een CNG-installatie, moet deze voldoen aan de in de in het tweede tot en met achtste lid gestelde eisen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. De CNG-tank:
 - a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig, en
 - b. mag geen deuken vertonen.: goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
3. De CNG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
4. De geldigheid van de goedkeuring van de CNG-tank mag niet verstreken zijn. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
5. Op de CNG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig, met uitzondering van een verwarmingsinstallatie ten behoeve van de personenruimte of laadruimte. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
6. Het voertuig moet zijn voorzien van een goed werkende automatische tankafsluiter. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
7. De onderdelen van de CNG-installatie moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
8. De leidingen en gasvoerende slangen mogen geen knikken vertonen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
9. De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.80

Eisen:

1. Aangewezen bromfietsen met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
3. Aangewezen bromfietsen mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau kunnen produceren dan 97 dB(A). Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII van de Regeling Voertuigen, artikelen 36, 37 en 38, van toepassing. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.81

- Eisen:
1. De accu van aangewezen bromfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 2. De elektrische bedrading van bromfietsen moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 3. De motor van aangewezen bromfietsen moet deugdelijk bevestigd zijn. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 4. De motorsteunen mogen niet in ernstige mate zijn beschadigd, de rubbers mogen niet zijn doorgescheurd en de vulcanisatie mag niet geheel zijn losgeraakt. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.82

- Eisen:
- De snelheid van aangewezen bromfietsen moet op eenvoudige en doeltreffende wijze regelbaar zijn. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.83

- Eisen:
1. De voor de transmissie noodzakelijke onderdelen van bromfietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 2. Stofhoezen van aandrijfassen moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.84

- Eisen:
1. De assen van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 2. De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 3. De assen mogen niet zodanig zijn bevestigd, beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 4. De assen mogen niet zodanig door corrosie zijn aangetast, dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.85

- Eisen:
- De wiellagers van aangewezen bromfietsen mogen niet te veel speling vertonen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.86

- Eisen:
1. De wielen, alsmede de onderdelen daarvan, van aangewezen bromfietsen mogen geen breuken, scheuren ernstige corrosie of ernstige vervorming vertonen. Onderdelen mogen niet loszitten of ontbreken. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 2. De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.87

- Eisen:
1. De wielen van aangewezen bromfietsen moeten zijn voorzien van luchtbanden. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 2. Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.88

- Eisen:
1. Van aangewezen bromfietsen:
 - a. moet de stuurinrichting dan wel het besturingssysteem deugdelijk zijn;
 - b. mogen de stofhoezen niet zodanig beschadigd zijn, dat de hoezen niet meer afdichten;
 - c. moeten koppelingen en verbindingen spelingsvrij zijn;
 - d. moeten de voor de overbrenging van de stuurkrachten noodzakelijke onderdelen deugdelijk zijn bevestigd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.89

- Eisen:
1. Aangewezen bromfietsen moeten zijn voorzien van een goedwerkend remsysteem. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
 2. Het voertuig mag als gevolg van het remmen of van een snelheidsvermindering geen zijwaartse beweging maken. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.90

- Eisen:
- Aangewezen bromfietsen moeten zijn voorzien van een remsysteem waarvan de remvertraging ten minste $4,0 \text{ m/s}^2$ bedraagt.
3,5 meter remweg bij max snelheid van 15km/u : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.91

- Eisen:
- Permanent aangebrachte inrichtingen aan aangewezen bromfietsen om lading mee te kunnen vervoeren, moeten deugdelijk zijn bevestigd. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.92

Eisen:

1. Aangewezen bromfietsen mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. De wielen onderscheidenlijk banden van aangewezen bromfietsen mogen niet aanlopen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.93

Eisen:

1. Aangewezen bromfietsen op twee wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. rode opvallende retroreflecterende lijnmarkering of één rode retroreflector, aangebracht aan de achterzijde van het voertuig op een hoogte van minimaal 0,15 m en maximaal 0,90 m;
 - b. witte of gele opvallende retroreflecterende markering of één of twee ambergele zijretroreflectoren, aangebracht aan de buitenzijde van de wielen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. Aangewezen bromfietsen op drie of vier wielen moeten zijn voorzien van:
 - a. één of twee rode retroreflectoren aan de achterzijde;
 - b. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde, indien het voertuig is voorzien van een gesloten carrosserie. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.94

Eisen:

Een aangewezen bromfiets mag zijn voorzien van:

- a. één of twee lichten aan de voorzijde;
- b. één of twee achterlichten;
- c. één of twee remlichten;
- d. één of twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig;
- a. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
- b.

Artikel 5.6.95

Eisen:

1. Het licht aan de voorzijde mag niet anders dan wit of geel stralen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. Het achterlicht en het remlicht mogen niet anders dan rood stralen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
3. Richtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.96

Eisen:

1. Aangewezen bromfietsen mogen niet zijn voorzien van verblindende lichten. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

2. Aangewezen bromfietsen mogen, met uitzondering van de richtingaanwijzers, niet zijn voorzien van knipperende lichten. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.97

Eisen:

Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen niet zijn voorzien van meer lichten en retroreflecterende voorzieningen dan in de artikelen 5.6.93 en 5.6.94 is voorgeschreven of toegestaan. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.98

Eisen:

1. Indien de bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet is voorzien van een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting deugdelijk zijn bevestigd en mag deze niet zijn gescheurd, gebroken of vervormd of in ernstige mate door corrosie zijn aangetast. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

Artikel 5.6.99

Eisen:

1. Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten zijn voorzien van een goed werkende bel of van een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
2. Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen, onverminderd het in artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 bepaalde inzake tweetonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaal-inrichtingen dan bedoeld in het eerste lid, met uitzondering van een geluidssignaalinrichting die er toe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van de bromfiets te voorkomen. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾
3. Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste en het tweede lid. : goedkeur/
afkeur/n.v.t. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

F

Datum 14 november 2011
Betreft behandeling aanvraag tot aanwijzing STINT

Ons kenmerk

Geachte

Bij brief van 28 juli 2011, ontvangen op 3 augustus 2011, heeft u een aanvraag ingediend voor een aanwijzing van de STINT als bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994 ten behoeve van de toelating van de STINT tot het Nederlandse verkeer.

Een bromfiets met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, kan per type of individueel voertuig worden aangewezen, mits:

1. hij voldoet aan een aantal technische eisen;
2. met deze bromfiets veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen;
3. de toelating van deze bromfiets tot het verkeer overeenstemt met de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid en derde lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde doeleinden; en
4. er voor de toelating niet een goedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is.

Het bovenstaande volgt uit artikel 20b, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Zoals u weet, heb ik de RDW de opdracht gegeven om te onderzoeken of de STINT voldoet aan de door mij opgestelde technische eisen met betrekking tot onder meer de veiligheid van de constructie en bepaalde verplichte veiligheidsvoorzieningen. De RDW heeft op 20 september jl. dit onderzoek verricht en de resultaten opgenomen in een testrapport.

De SWOV heb ik vervolgens advies gevraagd met betrekking tot de vraag of met de STINT veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen conform de verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 die voor (bestuurders van) bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994 gelden.

De SWOV heeft haar bevindingen neergelegd in een rapportage aan mij. Uit het onderzoek van de RDW is gebleken dat uw voertuig een halve centimeter breder is dan de toegestane breedte. Ik heb echter besloten hiervan geen punt te



maken. Overigens was het advies positief.

Uit het rapport van de SWOV blijkt dat de STINT aan de door mij gestelde eisen van verkeersveiligheid voldoet. Wel maakt de SWOV enkele behartigenswaardige opmerkingen over het gebruik, de snelheid en de breedte van uw voertuig. Ik adviseer u nadrukkelijk hiermee rekening te houden. Het rapport stuur ik u daarom als bijlage mee.

Directoraat-Generaal
Mobiliteit

Datum
14 november 2011

Ons kenmerk
[REDACTED]

Ik ben van oordeel dat met de STINT voldoende veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen.

Uw aanvraag tot aanwijzing van de STINT wijs ik daarom toe. Wel wijs ik u erop dat alle door u op de markt gebrachte STINTs naar vormgeving, technische specificaties en wat betreft hun verkeersveiligheid aan de door de RDW en de SWOV beoordeelde eisen dienen te blijven voldoen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze.



Mededeling

Voor nadere Informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon. 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 Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

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

Mededeling inzake de aanwijzing door de Minister van Infrastructuur en Milieu van een bromfiets, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de toelating tot het Nederlandse verkeer

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij beschikkingen van 14 november 2011 en 7 februari 2012 bromfietsen van het merk STINT respectievelijk Zappy3 die voldoen aan hoofdstuk 5, afdeling 6, paragraaf 13, van de Regeling voertuigen aangewezen als bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994. Het gevolg van deze aanwijzing is dat bromfietsen van het merk STINT en Zappy3 in het Nederlandse verkeer gebruikt mogen worden conform de regels die voor deze voertuigen en hun bestuurders gelden.



Afbeelding 1. De STINT tijdens een rijproef met en zonder overkapping



Afbeelding 2. De STINT op een fietspad

Deze bromfietsen van het merk Zappy3 en STINT kunnen worden aangewezen, omdat:

- het gaat om bromfietsen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, die uitgerust zijn met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW en die geen gehandicaptenvoertuigen zijn;
- deze bromfietsen niet reeds tot het verkeer zijn toegelaten op basis van een van de reguliere toelatingsprocedures;
- deze innovatieve bromfietsen slechts door ingrijpende aanpassingen in aanmerking zouden komen voor een toelating tot het verkeer via een van de reguliere toelatingsprocedures;
- deze bromfietsen voldoen aan de door mij opgestelde eisen;
- met deze bromfietsen veilig kan worden deelgenomen aan het verkeer;
- de toelating van deze bromfietsen overeenstemt met de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid en derde lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde doelstellingen;
- deze bromfietsen voorafgaand aan de toelating tot het verkeer niet dienen te zijn goedgekeurd overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften.
- Informatie over de toelating van Zappy3 en STINT tot het Nederlandse verkeer is te verkrijgen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T

F

Ons kenmerk

Bijlagen

- 1) Aanvraag Stint
- 2) Testrapport RDW
- 3) Veiligheidsonderzoek
STINT
- 4) Goedkeuringsbrief aan
STINT
- 5) Mededeling in de
staatscourant
- 6) Bericht voor
kinderopvang-
organisaties en scholen

Datum 21 september 2018
Betreft Ongeval met Stint op spoorwegovergang Oss

Geachte voorzitter,

Donderdagochtend werd Nederland opgeschrikt door het vreselijke bericht van het ongeval in Oss. Allereerst wil ik mijn diepe medeleven uitspreken naar de familieleden en betrokkenen van de slachtoffers en gewonden van dit afschuwelijke ongeval. De kinderen die op deze vreselijke wijze uit het leven zijn gerukt, daar zijn geen woorden voor. Daarnaast gaan mijn gedachten uit naar alle betrokkenen en spreek ik mijn dank en waardering uit naar iedereen die zich heeft ingezet bij het verlenen van hulp en steun.

Alhoewel ik besef dat Nederland nog ondergedompeld is in verdriet vind ik het belangrijk u nu te informeren. Ik wil en kan niet vooruit lopen op de onderzoeken naar de toedracht van het ongeval. Omdat bij het ongeluk een elektrische bakfiets (type "Stint") betrokken is, heb ik de feiten rondom de goedkeuring om met de Stint op de openbare weg te rijden zorgvuldig op een rij laten zetten. Bij dezen wil ik u informeren over mijn eerste bevindingen.

De Stint is in 2011 getest en toegelaten op de weg. Dit is gebeurd conform het toelatingsbeleid dat in 2007-2008 is opgesteld rondom de toelating van de Segway.¹

Er zijn adviezen van de RDW en de SWOV hierover ontvangen (bijlage 2 en 3):

Het RDW advies (zie bijlage) was negatief, omdat de Stint op 1 punt niet voldeed aan de eisen. Hij was 110,5 cm breed. Dit is breder dan de 75 cm die geldt als maximum voor deze voertuigcategorie. De Stint voldeed wel aan de overige punten van het toetsingskader van de Aanwijzing bijzondere bromfietsen.

¹ Zie Kamerbrief 1 juli 2008 inzake Reactie op de brief van de firma Greenbike over rijvaardigheidsbewijs voor de Segway.

De conclusie uit het advies van de SWOV luidde als volgt:

"Aan de hand van het hier beschreven veiligheidsonderzoek adviseert de SWOV aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu dat met de Stint niet zonder meer veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

Hoewel er in technisch opzicht geen redenen zijn waarom de Stint niet veilig aan het verkeer zou kunnen deelnemen, speelt bij de Stint toch de vraag of de verkeersveiligheid in het geding is wanneer de Stint als aangewezen bromfiets wordt toegelaten op de openbare weg. Naast de kanttekening over de breedte van het voertuig speelt in huidig advies tevens de vraag of er van uit mag worden gegaan dat een persoon van zestien jaar of ouder zonder enige rijopleiding, veilig tien personen (kinderen) kan vervoeren. De SWOV is van mening dat hier niet zonder meer vanuit mag worden gegaan. Aanvullend onderzoek is wenselijk over de mogelijke eisen die dienen te worden gesteld aan (leeftijd van) een bestuurder, die tien personen over de openbare weg vervoerd."

De Stint is met inachtneming van deze adviezen goedgekeurd. Voor de breedte geldt dat (bak)fietsen tot maximaal 150 cm van de weg gebruik mogen maken. Besloten is (zie bijlage 4) om voor de Stint, net als bij de bakfietsen, de breedte als niet bezwaarlijk te zien.

Voor wat betreft het advies met betrekking tot de rijopleiding is er besloten geen nader onderzoek te doen naar de mogelijke eisen die dienen te worden gesteld aan bestuurders, maar de producent nadrukkelijk op het advies van de SWOV te wijzen. Bij de introductie van het toelatingsbeleid in relatie tot de Segway (zie voetnoot 1) is de afweging gemaakt om geen mogelijkheid voor rijbewijsplicht te introduceren voor de categorie bijzondere bromfietsen om niet teveel belemmeringen op te werpen voor de introductie van innovatieve vervoersmiddelen.

De producent heeft dit als volgt ingevuld. Iedereen krijgt een training aangeboden bij de aanschaf. Ook daarna blijft de mogelijkheid om bij de producent gratis trainingen te volgen die in samenwerking met VVN worden ontwikkeld.

Verder adviseerde de SWOV een maximum snelheid voor de Stint van 15 km/u. Er bestaat echter geen andere categorie dan die van de bijzondere bromfiets. Voor deze categorie geldt standaard een maximum van 25 km/u. Dat is buiten deze categorie ook het geval voor bijvoorbeeld de elektrische fiets. De producent heeft de Stint begrensd op 17,2 km/u.

Ik constateer dat een toenemend aantal (bijzondere brom)fietsen met aandrijving dan wel trapondersteuning op de weg zijn gekomen. Dit betekent daarmee meer drukte op het fietspad en een grotere variëteit aan motorvoertuigen op de weg. Zolang de onderzoeken niet zijn afgerond weten we niet wat de oorzaak is van dit ongeluk. Maar het lijkt mij hoe dan ook wenselijk om naar het kader te kijken. Daarom heb ik de SWOV en de RDW gevraagd om met voorrang aan de slag te gaan om mij te adviseren over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor toelating en veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen, voor zover deze niet al onder Europese regelgeving vallen. In het kader van het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid zal extra aandacht worden gegeven aan de groep kwetsbare verkeersdeelnemers en zal ook een heroverweging van de toelating van nieuwe innovatieve voertuigen worden gezien.

Naar aanleiding van het ongeluk is op verschillende plekken de vraag opgekomen of de Stint veilig gebruikt kan worden. Er is op dit moment geen informatie die aanleiding geeft om de toelating van de Stint op de openbare weg te herzien. Voor bestuurders die naar aanleiding van het ongeluk behoefte hebben om de rijtraining (nogmaals) te volgen, heeft de producent aangegeven dat hij daartoe de mogelijkheid biedt. De kinderopvangorganisaties worden hierover thans geïnformeerd (zie bijlage 6).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

Voor wat betreft de overweg zelf geldt dat de desbetreffende overweg is beveiligd door zogenoemde automatische slagbomen. Uit de gegevens van ProRail blijkt dat er sinds 1975 één dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden. Daarbij ging het om het negeren van stoptekens (stoplichten, bellen en bomen).

NS, ProRail, Politie, OVV en ILT doen gecoördineerd onderzoek naar de feiten van het ongeval. Daarnaast onderzoekt de ILT onder meer de wisselwerking tussen de overweginstallatie en de Stint. De Politie onderzoekt het gebruik van het voertuig op de openbare weg.

Zodra er conclusies beschikbaar komen van deze onderzoeken, zal ik deze met u delen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

- ILT

Van: [redacted] - ILT
Verzonden: donderdag 27 september 2018 00:10
Aan: [redacted]@rdw.nl
CC: [redacted]@rdw.nl
Onderwerp: vragen van ILT aan RDW nav keuring Stint in 2011 (verslag)

Hoi [redacted]

Ivm het vele werk van het Stint onderzoek, gaat het mij vandaag niet meer lukken om nog een kort verslag te schrijven.

Aangezien je wel van mij de onderstaande mail nu in je bezit hebt, beperk ik mij door e.e.a. wat er gezegd is tussen de regels toe te voegen in blauw. Hopelijk kan je daar op dit moment mee leven. Anders ga ik in het weekend er nog even voor zitten.

Naar aanleiding met de Stint bij een spoorwegovergang in Oss, onderzoekt de inspectie ILT het voorval heeft kunnen plaatsvinden.

Aangezien de Stint geen gewoon voertuig is dat onder de reguliere wetgeving/ verordeningen valt en maar onder een zogenaamde bijzondere aanwijzing van de minister valt is ook daarom niet geheel duidelijk op welke wijze het testrapport uit 2011 van het betreffende voertuig geïnterpreteerd moet worden.

Hiervoor heeft de ILT contact gezocht met de heer [redacted] en gevraagd om een toelichting.

Deze toelichting is gegeven op het kantoor van de RDW in Zoetermeer in het bijzijn van [redacted] eveneens werkzaam bij de RDW.

Allereerst heeft ondergetekende uitgelegd wat het doel is van de vragen, namelijk er achter komen op welke wijze het testrapport tot stand is gekomen en hoe het resultaat van het rapport geïnterpreteerd moet worden. De vragen hebben beogen helderheid te krijgen in het proces zoals destijds het rapport tot stand is gekomen.

De vragen in onderstaand mail waren reeds naar de heer [redacted] gestuurd. Ik beperk mij hier in datgene wat reeds is beantwoord tijdens het overleg en heb ik in blauw na de vragen de antwoorden toegevoegd.

Gezien de uitloop in tijd en verdere afspraken konden niet alle vragen beantwoord worden, deze zullen door de RDW verder schriftelijk nog worden beantwoord en toegezonden. (waarvoor dank)

Beste [redacted]

Naar aanleiding van je vraag, zou ik o.a. over de volgende zaken wat mee te weten willen komen:

In 2011 heeft RDW het testrapport van de Stint geschreven.

Heeft de RDW de test zelf uitgevoerd, of gebeurde dat door een gecertificeerde instelling? Zoja welke was dat. Zo nee, is er een nobo in Nederland die voor ILT dit/deze voertuig(en) kan onderzoeken?

RDW heeft het onderzoek uitgevoerd in een eigen keuringsstation, te Waddingxveen. Er is geen nobo bij betrokken geweest. RDW geeft aan dat een dergelijke (referentie-)keuring door TNO ook gedaan kan worden voor ILT.

Op basis van de Regeling voertuigen is destijds de Stint gekeurd in de categorie bijzonder voertuig. In deze keuring wordt voertuig omschreven als, of vergeleken met een brommer. Betekent dat dat de in het testrapport omschreven punten van de keuring, bijvoorbeeld het remsysteem, aan dezelfde eisen moet voldoen als beschreven aan de eisen die gesteld zijn aan het remsysteem van brommers indien er in het hoofdstuk voor de toelating van bijzondere voertuigen geen specifieke nadere of andere eisen zijn gesteld? (Vergelijkbaar toen met 2002/24)

Voor wat betreft de toetsing op de punten als beschreven in het testrapport is voor de Stint de beschrijving van de keuring van gebruikelijke brommers zoals in richtlijn EG 2002/24 de als referentie gehouden. Inhoudelijk zijn enkele punten uit het rapport doorgenomen. Ten tijde van de keuring was de breedtenorm 75 cm voor bijzondere voertuigen. Dit is oorspronkelijk afkomstig van de Segway. Het voertuig dat als eerste door de minister als een bijzonder voertuig is aangewezen. Het rapport van de RDW is gemaakt op 20-9-2011. De Stint heeft een breedte van 110,5 cm is daarom door de RDW in haar testrapport op dit punt afgekeurd.

Achtergrond informatie: In de brief, dd. 14 november 2011 van Directoraat Generaal Mobiliteit (DGM) waarin de behandeling voor de aanvraag tot aanwijzing voor de Stint, wordt gesproken over een breedte van 110 cm, waarbij de Stint slechts een halve cm te breed zou zijn. Dit acht DGM geen noemenswaardige afwijking. Aangezien er verder geen buitengewone zaken door RDW en SWOV zijn aangegeven en het advies van SWOV verder

als positief werd beoordeeld, heeft DGM het oordeel gegeven dat de Stint voldoende veilig aan het verkeer kan deelnemen.

Vwb. het keuringsonderdeel 'remsysteem' is de vraag aan de RDW of hiermee het remsysteem heeft beoordeeld zoals het is beschreven in de 2002/24. Dit is volgens de heer [REDACTED] het geval. Echter het beeld van ILT is dat het remsysteem niet de elektrische motor kan zijn, en is een remsysteem als beschreven in de 2002/24 een separaat werkend systeem. Ter vergelijking je kan op de motor van een auto ook afremmen, maar dat is niet het remsysteem. Dat is de voetpedaal (en handrem) Indien de in het testrapport goedgekeurde remsysteem van de Stint niet de elektrische motor kan zijn, blijft de handrem op het handvat over. Echter wanneer de gashandel van de elektrische motor op 'vol gas' wordt gedraaid, kan de handrem volgens ILT nooit voldoende remkracht geven om binnen enkele meters stil te staan. Dan zou de Stint wellicht op dit punt afgekeurd moeten worden. Tenslotte is nog even de vergelijking gemaakt met een Tesla die ook een elektrische aandrijving heeft. De RDW geeft aan dat de Tesla ook een gescheiden remsysteem heeft. Dus dat ook in dit voertuig niet de elektromotoren op ieder wiel als rem dienen maar uitsluitend bedoeld zijn om het voertuig voort te bewegen. Dit punt wordt nader onderzocht en hier zal later antwoord op worden gegeven.

Vwb de elektrische aandrijving zelf is de vraag van de ILT hoe de RDW het Wattage van het voertuig heeft gemeten. Dit staat niet in het testrapport vermeld. Indien het Wattage meer dan 4 kWh bedraagt, zou het voertuig niet meer onder de categorie brommer kunnen vallen. Het is dus van belang om te weten of dit vermogen minder is.

De RDW heeft op dit punt wel een goedkeur gegeven. Ook hier wordt nader onderzocht waarop de goedkeur is gebaseerd.

Vwb de inrichting om lading te vervoeren geeft het testrapport aan dat dit punt niet van toepassing is.

"de permanent aangebracht inrichting aan aangewezen bromfietsen om lading mee te kunnen vervoeren, moet deugdelijk zijn bevestigd"

Hier is het punt lading de discussie. De permanent aangebracht inrichting is in deze de 'bak' waarin maximaal 10 kinderen kunnen worden vervoerd. Hierin zijn wel gordel aangebracht, maar deze zijn niet gekeurd volgens Reglement R16. Uitgaande van brommobielen waar ook passagiers in zitten en in de Regeling voertuigen was beschreven als een voertuig categorie L6 (brommer op vier wielen) zou, ervan uitgaand dat dit testrapport is gebaseerd brommers, ook een typegoedkeur moeten hebben. De vraag is of lading een gepast woord is. In het andere geval dat lading uitsluitend als vrachtvervoer wordt bedoeld, is de vraag of er wel met de Stint op basis van deze omschrijving passagiers vervoerd zouden mogen worden.

Tenslotte is nog even geverifieerd retroreflectoren in 2011 voor brommers ook typegoedkeuring nodig hadden en of dat (visueel) is gecontroleerd. Volgens RDW waren in 2011 deze eisen nog niet van kracht. Dit gold net zoals de EMC keuring pas vanaf 2015.

De verdere onderstaande vragen zijn ivm te kort aan tijd niet meer voldoende aan bod gekomen. De RDW heeft aangegeven hier zsm schriftelijk een antwoord op te geven.

- Indien de Stint nu opnieuw zou ter keuring/ voor toelating zou worden aangeboden, zou de RDW op basis van de nieuwe verordening 168/2013 het voertuig anders beoordelen (op punten of als geheel voertuig)?
- Het voertuig heeft een elektromotor als aandrijving. Heeft RDW ervaring met voertuigen met een soortgelijk voertuig dat zo'n aandrijving (door EMC?) op hol zou kunnen slaan?
- Is de handrem voldoende krachtig om een op hol geslagen elektromotor tot stilstand te krijgen binnen eventuele limieten, indien daar bij brommer wettelijk eisen voor zijn?
- Als ik het testrapport lees valt mij op dat een deel gebaseerd is op visuele keuringen. Geven visuele keuringen voldoende inzicht, of zijn er ook metingen verricht die niet in de rapportage zijn beschreven?
- Verder is voor ons van belang, gezien de technologische vooruitgang, en wijzigingen in de wetgeving (verordeningen) zou de RDW dan mogelijkheden zien om de Stint als een nieuw soort voertuig onder te brengen in een categorie voertuig als beschreven inde 168/2013?

Inhoudelijk voeg ik hierbij de vraag van mijn juridisch collega die onderstaand wat uitvoeriger heeft beschreven:

- Vind de RDW dat de Verordening 168/2013 ziet op een voertuig met 10 zitplaatsen én waarbij de bestuurder niet zit maar staat? (kernvraag)

Beredeneer lijn:

Zoals toegezegd geef ik je wat vraagpunten mee tbv het gesprek met de RDW morgen. Hoewel ik niet technisch ben onderlegd, heb ik de Verordening 168/2013 er bij gepakt om te bekijken of een voertuig als de Stint er onder zou kunnen vallen. Ik heb naar aanleiding van deze zoektocht de volgende vragen:

In artikel 2 lid 1 is het toepassingsgebied (waar ziet de Verordening op) beschreven -> van toepassing op alle 2/3/4 wielers zoals gecategoriseerd in artikel 4 en Bijlage I

In artikel 2 lid 2 staan de uitzonderingen, maar wil je je daar op beroepen dan zal je eerst onder het toepassingsgebied moeten vallen. Vervolgens kan je dan op basis van de tweede lid zeggen "ik val er toch niet onder".

In artikel 4 zijn de categorieën voertuigen waarop de Verordening ziet beschreven. Verwijst ook naar Bijlage I.

Gezien Bijlage I begin ik me vanaf categorie L6e af te vragen of de Stint daaronder kan worden gebracht. Maar dan zijn mij enkele aspecten onduidelijk, namelijk:

- Er wordt onderscheid gemaakt tussen een categorie en vervolgens de sub-(sub)categorieën. Kan een voertuig nu onder een categorie vallen? Of enkel onder een sub- dan wel een sub-subcategorie?
- Categorie L6e gaat over een "lichte vierwieler". Categorie L7e over een "zware vierwieler". Waar zit het verschil? M.a.w. wat is "licht" en wat is "zwaar"?

Ten slotte las ik in artikel 4 lid 4 het volgende:

"Met betrekking tot de indeling van voertuigen van categorie L in lid 2 geldt dat een voertuig dat niet in een bepaalde categorie valt omdat het ten minste een van de voor die categorie vastgestelde criteria overschrijdt, tot de volgende categorie wordt gerekend aan de criteria waarvan het wel voldoet. Dit is van toepassing op de volgende groepen categorieën en subcategorieën: (...) d) elke andere logische opeenvolging van categorieën en/of subcategorieën die de fabrikant voorstelt en die door de goedkeuringsinstantie wordt goedgekeurd."

- Kan de RDW aangeven hoe dit subonderdeel d van artikel 4, vierde lid, moet worden geduid?

Dit zijn de meest prangende vragen op dit moment.

Daarnaast wil ik het met jullie nog wat hebben over de totstandkoming van de toewijzing van de minister. Niet meer besproken. Kom ik mogelijk nog op terug!

Uiteraard zullen er nog wel wat vragen bovenkomen, en wellicht hebben jullie voor mij ook nog wat vragen. Dan komen we daar wat verder ter tafel komt, wel op terug.

Tevens voeg ik nog een vraag toe die hier niet bij stond maar je apart nog was verzonden:

Ik heb nog een vraag die ik nog even scherp wil krijgen:

- *Met betrekking tot de gordels, zouden die naar de wijziging van 2015 wel zijn meegenomen in de toets of het voertuig toegelaten zou worden? Kan je mij daar ook nog antwoord op geven?*

Wederom bedankt voor de medewerking
groet 