

[11-08-2020 15:37:33] 5.1.2e : Berichten en gesprekken worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet.

[11-08-2020 15:37:33] 5.1.2e : Deze chat is met een bedrijfsaccount.

[11-08-2020 15:37:33] 5.1.2e : Beste 5.1.2e, ik heb je zojuist even proberen te bellen om wat antwoorden voor RTL (over de Stint/ BSO-bus) met jullie als opdrachtgever af te stemmen. Zou je contact met mij willen opnemen wanneer het je schikt? Dank vast! Vriendelijke groet, 5.1.2e (Communicatie @SWOV).

[12-08-2020 09:35:39] 5.1.2e : Goedemorgen, even voor de zekerheid ook zo: ik heb je een conceptreactie gestuurd. Lukt het jou denk je daar voor 11 uur naar te laten kijken?

[12-08-2020 09:45:24] 5.1.2e : Goedemorgen 5.1.2e. Ik heb het gezien en het staat intern uit. Ik ga ervan uit dat dit moet lukken.

[12-08-2020 09:59:02] 5.1.2e : Top, dank voor de terugkoppeling!

[12-08-2020 11:03:47] 5.1.2e : Excuses voor het opjagen. Ik moet over een half uur op pad en ben dan niet meer goed bereikbaar (mono). Heb jij al zicht op wat jullie vinden van de conceptreactie?

[12-08-2020 11:07:21] 5.1.2e : Snap ik hoor. Woordvoering 5.1.2e is ermee bezig. Dus ik hoop snel een berichtje te krijgen zodat ik ook jou kan berichten. Er komen in ieder geval nog wel wat suggesties aan, vooral om het antwoord wat in te korten.

[12-08-2020 11:10:27] 5.1.2e : Prima. Kort kan zeker.. ik heb er wat info in gezet die ook al in jullie kamerbrief stond (eerste alinea) maar dat is in principe al bekend dus kan er ook uit. De tweede alinea komt grotendeels uit ons rapport om duidelijk te maken dat wij niet de beslissende instantie zijn.

[12-08-2020 12:23:08] 5.1.2e : Ha 5.1.2e. Ik heb je een mail gestuurd met onze suggesties. Die sluiten ook goed aan op de overwegingen die je hierboven schetst.

[12-08-2020 12:26:59] 5.1.2e : Ok.. dank! Ik check nog ff of 5.1.2e het ok vindt en stuur het op! Dank voor de afstemming!!

[13-08-2020 12:05:11] 5.1.2e : Hoi 5.1.2e, is er inmiddels een antwoord naar RTL gegaan? Was wel benieuwd wat jullie als antwoord hebben gestuurd.

[13-08-2020 12:06:30] 5.1.2e : Ja zeker! Ik heb het door jullie aangepaste antwoord gestuurd (uiteeraard de aanpassingen verwerkt en schoon verstuurd).

[13-08-2020 12:06:59] 5.1.2e : helemaal top!

[13-08-2020 12:07:41] 5.1.2e : Zijn reactie was 'Dank voor je antwoord. Worden er nog meer tests uitgevoerd op het parkeerterrein? zo ja dan zou ik daar graag opnamen van maken. Daarbij kunnen we dan uiteraard afspreken dat ik er niks mee zal doen totdat de minister heeft beslist over de toelating. Staan jullie daar voor open?' Ik had begrepen dat je dat met 5.1.2e vanochtend besproken hebt?

[13-08-2020 12:08:47] 5.1.2e : Ik heb aangegeven dat er geen activiteiten meer op het parkeerterrein zijn en hem aangeboden dat hij een shot kon komen maken van een geparkeerde BSO-bus voor het ons pand als hij dat de moeite waard vond. Zijn reactie was:

[13-08-2020 12:09:07] 5.1.2e : Ok, jammer. Dan ben ik te laat. Het leek me vooral leuk om in beeld te brengen dat ie grondig is getest voordat de knoop is doorgehakt.

[13-08-2020 12:10:08] 5.1.2e : Mij valt op dat veel mensen (onterecht) het beeld hebben dat wij met het voertuig 'testen'.

[13-08-2020 12:11:14] 5.1.2e : Overigens kregen we vandaag ook een vraag op Twitter: ik heb in het antwoord ook naar jullie verwezen. <https://twitter.com/legaalrijden/status/1293465138381688832>

[13-08-2020 12:13:43] 5.1.2e : Klopt. 5.1.2e was geen voorstander van het maken van opnames maar een shot van de Stint voor de deur van SWOV zoals 5.1.2e voorstelde leek me geen bezwaar.

[13-08-2020 12:14:22] 5.1.2e : Ja. Tot en met de fabrikant aan toe.

[18-12-2020 11:08:43] 5.1.2e : Deze chat is met een bedrijfsaccount.

[28-02-2019 16:30:37] Edwin Renzen: Berichten en gesprekken worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet.

[28-02-2019 16:30:37] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000002-PHOTO-2019-02-28-16-30-37.jpg>

[28-02-2019 16:30:37] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000003-PHOTO-2019-02-28-16-30-37.jpg>

[28-02-2019 16:30:38] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000004-PHOTO-2019-02-28-16-30-38.jpg>

[28-02-2019 16:30:38] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000005-PHOTO-2019-02-28-16-30-38.jpg>

[28-02-2019 16:30:38] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000006-PHOTO-2019-02-28-16-30-38.jpg>

[28-02-2019 16:32:42] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, bij deze de fotootjes van de indeling die we tot zover hanteerden.

[28-02-2019 16:40:28] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000008-PHOTO-2019-02-28-16-40-28.jpg>

[28-02-2019 16:41:18] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000009-PHOTO-2019-02-28-16-41-18.jpg>

[28-02-2019 16:46:06] 5.1.2e: Dank.

[28-02-2019 17:52:59] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000011-PHOTO-2019-02-28-17-52-59.jpg>

[28-02-2019 17:53:23] Edwin Renzen: Dit was nog even een gedachte die anders is dan een zadel

[28-02-2019 17:53:31] Edwin Renzen: Tot dinsdag!

[28-02-2019 17:53:45] 5.1.2e: Ok. Check. Neem ik mee in het gesprek met de RDW.

[05-03-2019 13:19:55] Edwin Renzen: Dag 5.1.2e, zou je me willen bellen bij gelegenheid? Gr, edwin

[12-03-2019 17:36:33] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e ben je nog bereikbaar?

[12-03-2019 17:58:43] 5.1.2e: Hoi Edwin. Ik zit tot 21u in de Tweede Kamer. Anders morgen?

[12-03-2019 18:02:00] Edwin Renzen: Dank! Dan bel ik je morgen. Er zijn wat inzichten mbt zijwaartse rijrichting van de Stint, plaats op de weg en impacts en vanaf welke kant deze het meest te verwachten zijn (frontaal of zij). Deze wilde ik graag met je delen/bespreken.

Fijne avond.

[18-03-2019 11:09:47] Edwin Renzen: 190318_Risico-inschatting veiligheidsgordels Stint.pdf • 4 pagina's <bijgevoegd: 00000019-190318_Risico-inschatting veiligheidsgordels Stint.pdf>

[18-03-2019 11:16:14] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, vorige week had ik je telefonisch gesproken n.a.v. ons gesprek met Rdw. Ik zou je een korte uiteenzetting geven van de theorie mbt rijrichting van fietsen en snorfietsen. Dat gaf ons daarna aanleiding om het gehele vraagstuk te bekijken maar dan vanuit rapporten over verkeersveiligheid (swov) en ongevallen met fietsers. Het document dat ik je net appte (sorry dat het 4 pagina's zijn geworden) geeft zover ik kan zien een onderbouwing van de denkwijze.

[18-03-2019 14:50:19] 5.1.2e: Hoi Edwin. Dank voor het doorsturen. We gaan ernaar kijken. Mvg. 5.1.2e

[18-03-2019 16:19:19] Edwin Renzen: Fijn! We zaten redelijk diep in de materie ineens dus ik hoop dat de verslaglegging helder overkomt. Mocht je toelichting willen dan hoor ik dat graag. Fijne avond. Gr, edwin

[21-03-2019 13:47:39] 5.1.2e: Hoi Edwin. Kunnen we even contact hebben? Mvg., 5.1.2e

[21-03-2019 13:53:00] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, uiteraard. Ik ben bereikbaar. Gr, edwin

[27-03-2019 08:08:48] 5.1.2e: Hoi Edwin. Kan ik je even bellen? Gr., 5.1.2e

[27-03-2019 08:28:45] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, rond 09.00 ok?

[27-03-2019 08:29:04] 5.1.2e: Prima!

[27-03-2019 09:12:33] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000028-5.1.2e.vcf>

[27-03-2019 09:13:32] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, 5.1.2e van het min I&M heeft een vraag en ik heb jouw nummer aan m gegeven. Hij bwit vanaf een ub

[27-03-2019 09:13:45] Edwin Renzen: Toch een berichtje om te zorgen dat ie opneemt..

[27-03-2019 09:13:52] 5.1.2e: Dank!

[23-04-2019 13:49:12] Edwin Renzen: Dag 5.1.2e, zouden wij vandaag of morgen je uitleg kunnen bespreken?

[23-04-2019 17:38:53] 5.1.2e: Hoi Edwin. Heb je morgen om 13u gelegenheid? Dan heb ik even een gat in mijn agenda en kan een collega van me ook aanschuiven.

[23-04-2019 18:06:33] Edwin Renzen: Super! Dan zie ik je morgen om 13.00!

[23-04-2019 18:44:08] 5.1.2e: Ha Edwin. Mooi. Ik bel jou dan morgen om 13u. Of wilde je langskomen? Ik heb maar een uur tje namelijk. Is dat voldoende?

[23-04-2019 18:57:00] Edwin Renzen: Dat lijkt me voldoende. Als je het goed vindt loop ik even langs, praat het makkelijkst.

[23-04-2019 18:58:09] 5.1.2e: Dat is prima.

[23-04-2019 18:58:40] 5.1.2e: Kom je alleen? Of moet ik nog een collega van je aanmelden?

[23-04-2019 18:59:42] Edwin Renzen: Dan kom ik met 5.1.2e.

[23-04-2019 19:00:42] 5.1.2e: Genoteerd. Tot morgen.

[24-04-2019 13:00:32] Edwin Renzen: Onderweg naar de 10e kamer 106

[01-05-2019 10:32:49] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, heb je toevallig gelegenheid om vandaag kort te bellen? Gr, edwin

[01-05-2019 11:40:39] 5.1.2e : Ha Edwin. Schikt een uurtje of 14u? Gr., 5.1.2e

[01-05-2019 11:52:35] Edwin Renzen: Zeker! Dank!

[23-05-2019 08:43:14] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, komt het gelegen om vandaag telefonisch bij te praten? Gr, edwin

[23-05-2019 09:26:20] 5.1.2e : Hoi Edwin. Schikt het om 11u?

[23-05-2019 22:21:40] Edwin Renzen: 190523_Memo aanvraag tot aanwijzing bijzondere bromfiets_Stint.pdf • 2 pagina's <bijgevoegd: 00000047-190523_Memo aanvraag tot aanwijzing bijzondere bromfiets_Stint.pdf>

[23-05-2019 22:29:43] Edwin Renzen: Goeieavond 5.1.2e, in de bijlage een memo die voor me geschreven is ter ondersteuning (beetje drukke dagen). In essentie klopt het verhaal. De vraag hoe ik het zelf zou formuleren is: bestaat er een mogelijkheid om de aanvraag bijzondere bromfiets niet als geheel in te dienen maar per (geheel) onderdeel dat beschikbaar is? Het doel wat we hiermee willen bereiken is het behouden van voortgang en het ingang zetten van de aanvraagprocedure. Uiteraard begrijpen we dat de reguliere doorlooptijd zoals bij een volledige ingeleverde aanvraag niet op de voorgeschreven manier van toepassing kan zijn. Gr, edwin

[24-05-2019 14:23:27] Edwin Renzen: 190524_Memo aanvraag tot aanwijzing bijzondere bromfiets_Stint.pdf • 2 pagina's <bijgevoegd: 00000049-190524_Memo aanvraag tot aanwijzing bijzondere bromfiets_Stint.pdf>

[24-05-2019 14:27:53] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, de memo is wat verder aangepast. Volgens mij is het zo wat beter verwoord. Ben benieuwd naar jullie bespreking en of er mogelijkheden zijn. Fijn weekend!

[24-05-2019 15:42:52] 5.1.2e : Hoi Edwin. Dank! Ik ga ernaar kijken en zal het hier met een paar collega's en de RDW bespreken. Goed weekend!

[27-05-2019 16:37:08] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, ik ben benieuwd naar de meeting met rdw en of er mogelijkheden zijn.

[28-05-2019 14:46:12] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, heb je gelegenheid om vandaag te bellen?

[05-06-2019 15:12:49] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, heb je tijd om vandaag te bellen?

[05-06-2019 15:19:43] 5.1.2e : Ha Edwin. 16u? Schikt dat?

[05-06-2019 15:24:14] Edwin Renzen: Top!

[05-06-2019 16:23:14] 5.1.2e : 5.1.2e gesproken. Hij gaat het na en je krijgt bericht via de RDW.

[05-06-2019 16:35:17] Edwin Renzen: As we spoke kreeg ik een berichtje van swov dat ze voorlopig geen acties uitvoeren in opdracht mbt de bb. Thanks voor de verheldering van het kader!

[06-06-2019 12:43:31] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e! Dinsdag 08.00 mogen we ons in Lelystad melden! Pffff...! Thanks

[06-06-2019 15:38:08] 5.1.2e : Goed om te horen.

[12-06-2019 17:29:31] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, ter info, vanuit de branche is me gisteren gevraagd wat de status is mbt voortgang toelating. Ik heb aangegeven dat we vertraging hebben opgelopen in eerste instantie en daarna in goed overleg een werkwijze hebben besproken met prekeuringen om de voortgang erin te houden. Door deze aanpak behouden we de snelheid en is er ruimte voor partijen voor het eerst deze beleidsregel toe te passen. Uiteraard aangegeven dat het een spannend traject qua tijdsplanning, maar dat heeft met name te maken met inkoop. Met de pre keuring die nu gaande is blijft het een haalbaar verhaal, voor zover dat te voorzien is. Klopt dit ook vanuit jullie kant? Of is het handig dat ik het nog nuanceer? Ik hoor het graag. Gr, edwin

[12-06-2019 18:59:07] 5.1.2e : Hoi Edwin. Dank voor de check. Dit lijkt me ook wel ons beeld. Voor de volledigheid zou je nog eraan kunnen toevoegen dat de technische beoordeling 1 aspect is en dat er ook nog andere vereisten gelden in de beleidsregel die zien op onder meer het borgen van de kwaliteit van het productieproces en dat we daar ook al afspraken hebben over gemaakt in die zin dat je vast al stukken door kan sturen. Gr., 5.1.2e

[02-07-2019 17:54:32] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, ik ontving om 17.42 een mailtje van 5.1.2e. De strekking dat hij het er graag bij houdt. Kan het zijn dat dat mailtje met vertraging bij mij aangekomen is en we zo nog wel even contact hebben? Of blijft het hierbij?

Ik hoor het graag. Gr, edwin

[09-07-2019 13:04:11] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, zojuist opnames gehad van BNR in bedrijf. Deze wordt morgen uitgezonden ipv volgende week.

[09-07-2019 13:13:06] 5.1.2e : Hoi Edwin. Dank voor de heads-up. Waardeer ik.

[09-07-2019 14:21:13] Edwin Renzen: 20190709 Update Stint voortgang.pdf • 2 pagina's <bijgevoegd: 00000066-20190709 Update Stint voortgang.pdf>

[09-07-2019 14:22:17] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, en bij deze de concept brief. Zoals je zal lezen moeten we dit wellicht goed afstemmen zeker mbt wel/niet produceren en tijdslijnen. Graag je feedback hierop!

[09-07-2019 16:43:49] Edwin Renzen: 20190709 BSO_Update Stint voortgang.pdf • 2 pagina's
<bijgevoegd: 00000068-20190709 BSO_Update Stint voortgang.pdf>

[09-07-2019 17:16:41] Edwin Renzen: Valt het zo beter?

[09-07-2019 17:22:00] 5.1.2e : Ik heb nog aarzeling bij het noemen van die verwachte toelating. Tegelijk, hoe je het ook schrijft, elke nuancering gaat er in de berichtgeving uit.

[09-07-2019 17:27:40] Edwin Renzen: Ik ben bang dat het hoe dan ook aandacht gaat vragen. Maar ik hoop dat juist het convenant een bliksemafleider wordt.

[10-07-2019 09:31:10] 5.1.2e : Goedemorgen Edwin. Verzending aan TK is voorzien om 10u. Gr., 5.1.2e

[10-07-2019 10:06:56] Edwin Renzen: Dank 5.1.2e! Wij gaan aansluiten. De definitieve brief stuur ik je nog even. Met name het verduidelijken dat wij een verwachting hebben, maar dat er pas zekerheid is als het product op de stoep staat gaan we helderder verwoorden.

[10-07-2019 11:36:55] Edwin Renzen: <https://www.bnr.nl/podcast/in-bedrijf/10382639/podcast-bnr-in-bedrijf-home-8-edwin-renzen>

[10-07-2019 11:39:43] Edwin Renzen: Ho 5.1.2e, bij de opnames was ook een podcast opgenomen die volgende week op het web zou komen (bnr, niet echt nos1). Een lang interview. Het proces wat we doorlopen is er ook onderdeel in en de rol van de minister ook. Volgens mij allemaal duidelijk genuanceerd en geen vervelende dingen of insinuaties. Ik heb m net even terug geluisterd. Ter info

[10-07-2019 11:39:46] Edwin Renzen: Ha

[10-07-2019 11:40:02] Edwin Renzen: Ipv ho

[10-07-2019 11:41:42] 5.1.2e : Check en dank voor de info.

[10-07-2019 11:42:36] Edwin Renzen: Insinuaties

[10-07-2019 11:43:26] Edwin Renzen: Gaat lekker deze ochtend. Verder spellingsproblemen en verbeteringen zal ik je besparen.

[10-07-2019 11:49:48] Edwin Renzen: 5.1.2e, komt het gelegen als ik je zo bel mbt reactie RDW?

[10-07-2019 12:07:12] 5.1.2e : Prima.

[10-07-2019 12:21:44] Edwin Renzen: Na de lunch?

[10-07-2019 12:27:19] 5.1.2e : Na 14u dan. Zit zo meteen in een vergadering.

[10-07-2019 12:35:09] Edwin Renzen: Ok!

[10-07-2019 14:51:59] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000086-PHOTO-2019-07-10-14-51-59.jpg>

[10-07-2019 14:52:00] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000087-PHOTO-2019-07-10-14-52-00.jpg>

[10-07-2019 14:52:01] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000088-PHOTO-2019-07-10-14-52-01.jpg>

[10-07-2019 14:52:01] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000089-PHOTO-2019-07-10-14-52-01.jpg>

[10-07-2019 14:52:02] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000090-PHOTO-2019-07-10-14-52-02.jpg>

[10-07-2019 14:52:02] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000091-PHOTO-2019-07-10-14-52-02.jpg>

[10-07-2019 14:52:03] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000092-PHOTO-2019-07-10-14-52-03.jpg>

[10-07-2019 14:52:03] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000093-PHOTO-2019-07-10-14-52-03.jpg>

[10-07-2019 14:52:04] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000094-PHOTO-2019-07-10-14-52-04.jpg>

[10-07-2019 14:52:04] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000095-PHOTO-2019-07-10-14-52-04.jpg>

[10-07-2019 14:53:28] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, voor de duidelijkheid. Mocht er een aanpassing nodig zijn dan is dit altijd direct benaderbaar. We hebben niet een vrachtauto waarbij onderdelen geheel uit elkaar gehaald moeten worden om daarna weer in elkaar te zetten. Dit komt dus door het direct benaderbare.

[11-07-2019 17:08:17] Edwin Renzen: 20190710 BSO_Update Stint voortgang.pdf • 2 pagina's
<bijgevoegd: 00000097-20190710 BSO_Update Stint voortgang.pdf>

[11-07-2019 19:51:28] 5.1.2e : Dit is bericht dat Renzen heeft gestuurd.

[11-07-2019 19:52:44] 5.1.2e : Excuus. Was bedoeld voor collega's.

[11-07-2019 19:55:33] 5.1.2e : Ook lekker bezig

[11-07-2019 20:20:52] Edwin Renzen: Haha! Druk mannetje, die renzen ;-)

[11-07-2019 20:37:06] 5.1.2e :

[15-07-2019 09:05:50] Edwin Renzen: Inlichtingenformulier Stint BSO loodaccu-WdG.pdf • 52 pagina's
<bijgevoegd: 00000103-Inlichtingenformulier Stint BSO loodaccu-WdG.pdf>

[15-07-2019 09:09:14] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e,

In de bijlage het inlichtingenformulier. Vanmiddag volgt de juiste met 10 zitplaatsen. Ook hebben we zojuist vragen (gedeeltelijk) beantwoord gekregen van de rdw nav de prekeuring. We zullen hier nog een slag op moeten maken. Ook in de definitieve versie zal er op uitdrukkelijk verzoek van de rdw iets achter de bestuurder geplaatst worden. Gr, edwin

[15-07-2019 11:00:10] 5.1.2e : Hoi Edwin. Dank. Dus als ik het goed begrijp stuur je nog een nieuw inlichtingenformulier? Dit is nog niet de formele aanvraag neem ik aan? Wil je de formele aanvraag via mail sturen? Dat is handiger in verband met een goede registratie van de aanvraag in onze systemen.

Gr., 5.1.2e

[15-07-2019 11:04:33] Edwin Renzen: De formele aanvraag kunnen we sowieso pas doen bij volledig compleet toch?

[15-07-2019 11:10:49] 5.1.2e : Klopt.

[15-07-2019 11:16:30] Edwin Renzen: Dus die wilde ik dan op die manier sturen maar nu alvast een headsup geven over wat jullie te wachten staat

[22-07-2019 13:30:24] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , mbt de duurzaamheidsverklaring wilde ik je graag wat vragen stellen. Vanuit de CoP controle meneer kregen we door dat de duurzaamheid van de producten 5 jaar moet zijn, na toelating. Voor sommige onderdelen die we nu aan het bewerken zijn is er al 4 jaar van de levensduur af. Onderaan de streep zou de duurzaamheidsverklaring dan voor 10 jaar zijn. Graag bespreek ik dit even met je.

[22-07-2019 15:41:21] 5.1.2e : Hoi Edwin. Uiteraard geen probleem om me te bellen hierover. Hier vaar ik wel blind op de kennis en expertise van de RDW. Dus ik weet niet of je veel aan me zal hebben voor dit punt.

[24-07-2019 15:52:57] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000111-PHOTO-2019-07-24-15-52-57.jpg>

[24-07-2019 16:44:33] Edwin Renzen: Mijn homologatie adviseur ziet wel een mogelijkheid mbt de verklaring. Dus wellicht ben ik iets te pessimistisch.

[24-07-2019 17:10:19] 5.1.2e : Ok. Goed om dat even te bespreken met RDW dan.

[25-07-2019 12:21:17] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , gister was niet mijn dag. Graag overleg/bespreek ik het e.e.a. Nog met nav nieuwe info en tijdspad. kan ik je bereiken vandaag?

[25-07-2019 14:19:27] 5.1.2e : Ik he tussen nu en 15u wel even tijd.

[25-07-2019 14:20:45] Edwin Renzen: Top

[27-07-2019 09:15:49] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000117-PHOTO-2019-07-27-09-15-49.jpg>

[27-07-2019 09:15:49] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000118-PHOTO-2019-07-27-09-15-49.jpg>

[29-07-2019 13:12:23] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e , ben je bereikbaar? Overleg graag iets mbt de beleidsregel met je. Gr, edwin

[29-07-2019 14:19:20] 5.1.2e : Hoi Edwin. Ja, kan voor 15u. Of anders na 17u. Mvg., 5.1.2e

[29-07-2019 14:20:48] Edwin Renzen: Dan probeer ik he rond 1500

[29-07-2019 14:21:03] Edwin Renzen: Voor lees ik nu, bel je zo

[29-07-2019 15:40:33] Edwin Renzen: . Omdat het voertuig ook op hellingen gebruikt wordt, moet een oplossing worden ontwikkeld voor het gecontroleerd tot stilstand brengen van het voertuig wanneer de bestuurder van het voertuig valt. Een beter en goedkoper alternatief is het aanbrengen van een inrichting die de kans minimaliseert dat een bestuurder van het voertuig valt, zoals bijvoorbeeld een zitplaats. Met een zitplaats blijft het voertuig ook bestuurbaar doordat de bestuurder altijd op een rijdend voertuig aanwezig is.

[30-07-2019 15:07:45] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , ben je vandaag bereikbaar?

[30-07-2019 15:57:02] 5.1.2e : Ja. Heb over een half uurtje wel kort even tijd.

[30-07-2019 16:01:51] Edwin Renzen: Top, dank!

[31-07-2019 10:44:10] 5.1.2e : Goedemorgen Edwin. Heb jij ergens vandaag tijd om even te bellen. Wil nog even wat bij je cnecken? Gr., 5.1.2e

[31-07-2019 10:44:27] Edwin Renzen: Zeker! Nu?

[31-07-2019 10:45:02] 5.1.2e : Ok. Ik bel je zo.

[02-08-2019 15:42:28] Edwin Renzen: Ben je bereikbaar 5.1.2e ? Een laatste vraagje..

[02-08-2019 15:56:52] 5.1.2e : Over 20 minuutjes. Komt dat uit?

[02-08-2019 15:57:12] Edwin Renzen: Zeker! Ik zet mn timer

[02-08-2019 15:57:21] 5.1.2e :

[05-08-2019 12:11:45] 5.1.2e : Heb jij ergens vandaag tijd om te bellen?

[05-08-2019 12:18:11] Edwin Renzen: Zeker

[05-08-2019 12:18:14] Edwin Renzen: Uurtje?

[05-08-2019 12:23:10] 5.1.2e : Om 14u moet wel lukken.

[05-08-2019 17:55:36] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e , ben je in de gelegenheid om woensdag bij de afspraak met de rdw erbij te zijn? We bespreken dan de voortgang van de aanvraag en planning. Het is bij ons op de nijverheidstraat 55 in Nijkerk.

Mocht je niet in de gelegenheid zijn, zou je telefonisch bereikbaar kunnen zijn tussen 10.30 en 11.00?

[05-08-2019 22:26:11] 5.1.2e : Hoi Edwin. Eens de RDW aan de beurt is, is mijn rol beperkt. Ik hoef daar niet bij te zijn. Ik ben vooraansnog wel belbaar moest het echt nodig zijn.

[16-08-2019 11:21:11] Edwin Renzen: Update 16 aug - Stint 2019.pdf • 1 pagina <bijgevoegd: 00000140-Update 16 aug - Stint 2019.pdf>

[16-08-2019 11:22:03] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, bijgevoegde brief willen we vandaag laat of morgen versturen. Mocht je er opmerkingen over hebben dan hoor ik het graag.

[16-08-2019 11:25:37] 5.1.2e: Geen opmerkingen van mijn kant.

[21-08-2019 16:13:01] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, gisteren is inspectie izw geweest en er zullen aanpassingen volgen op Stints.

Volgens mij zag ik een out of office van je laatst. Met wie kan ik dit het beste bespreken, ook hoe we de verhaallijnen weer bij elkaar brengen? Er gaat nu ruimere vertraging optreden omdat er waarschijnlijk een rolkooiconstruxtie op de Stint geplaatst wordt en deze moet ook eerst door een notified body gekeurd worden. Qua keuring houdt dit in dat we ws een nieuwe aanvraagmoeten indienen.

Graag zou ik afstemmen om een heldere/juiste weergeve te kunnen doen, mocht het erop aankomen.

Ik hoor graag van je. Gr, edwin

[26-08-2019 15:47:51] 5.1.2e: Hoi Edwin. Excuus voor de late reactie. Ik was inderdaad uit de lucht. Eigenlijk vandaag ook nog, maar ben af en toe al mails aan het bekijken. In mijn afwezigheid was 5.1.2e het aanspreekpunt. Heb je hem al gesproken? Anders, vanaf morgen ben ik weer in the office. Gr., 5.1.2e

[27-08-2019 13:41:29] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, geen probleem. Uit de machinerichtlijn komen een aantal puntjes en een rolkooi waardoor we volgens mij sowieso de aanvraag opnieuw moeten gaan indienen. Graag daarom even overleg hoe dit handig aan te vliegen is. De keuring die rdw nu doet bijv. Is eigenlijk proforma. Heb je hier vandaag gelegenheid voor? Gr, edwin

[27-08-2019 14:44:36] 5.1.2e: Ha Edwin. Ik zit vandaag slecht in de tijd en wil nog even vooraf met RDW praten want ben er nu voor het eerst. Even kijken waar we nu staan. Komt het morgen uit?

[27-08-2019 15:25:57] Edwin Renzen: Morgen is prima.

[28-08-2019 10:29:21] Edwin Renzen: Hoe laat zou het passen?

[28-08-2019 10:31:14] 5.1.2e: 11u ok?

[28-08-2019 10:36:18] Edwin Renzen: Top!

[29-08-2019 11:20:56] Edwin Renzen: <https://nos.nl/artikel/2299417-vernieuwde-stint-waarschijnlijk-over-een-maand-de-weg-op.html>

[29-08-2019 11:22:12] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, dit bericht en de schatting wanneer komt niet bij ons vandaan. Ik heb enkel toegevoegd waar ik geciteerd wordt.

[29-08-2019 12:18:32] 5.1.2e: Hoi Edwin. Dank voor de info. Wij weten ook niet waar die maand vandaan komt. Gaan we na bij NOS.

[06-09-2019 09:25:01] 5.1.2e: Goedemorgen Edwin. Heb je ergens vandaag tijd om even te bellen? Gr., 5.1.2e

[06-09-2019 09:30:43] Edwin Renzen: Zeker! Nu?

[10-09-2019 18:56:04] 5.1.2e: Hoi Edwin. Heb je net mail gestuurd in verband met communicatie, mede naar aanleiding van ons gesprek afgelopen vrijdag. Heb jij tijd om daar morgenochtend naar te kijken? Gr., 5.1.2e

[10-09-2019 18:56:52] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, doe ik!

[10-09-2019 18:57:15] 5.1.2e: Dank je!

[10-09-2019 21:26:49] Edwin Renzen: Tijdens het doorlopen van de aanvraag zijn een aantal punten naar voren gekomen. De fabrikant voert hierom aanpassingen door in de aanvraag. Er is afgesproken dat zodra de aanpassingen gereed zijn de aanvraag verder ingediend kan worden. Op dit moment kan de aanvraag dus nog niet worden goedgekeurd.

Volgens mij is bovenstaande feitelijk juist. Er wordt alleen niet ingegaan op de exacte procedure anders dan dat de bal bij de producent ligt. De aanvraag behelst meer dan alleen een voertuig, het bestaat namelijk ook uit papierwerk, onderbouwingen en certificaten. Gezamenlijk is dit de aanvraag. Om deze reden heb ik bovenstaande niet op het voertuig gericht, maar het geheel van de aanvraag. Onze vertragingen zitten niet aan de hardware kant maar aan het organiseren van nieuwe c testen bijv.

Het is uiteraard niet de bedoeling om de tekst te herschrijven maar om een onderbouwd voorbeeld te geven hoe dit op hoofdlijnen weergeeft wat de status is zonder op de "specifics" in te gaan.

Fijne avond!

[10-09-2019 22:38:52] 5.1.2e: Dank! Denk dat ik hiermee wel uit de voeten kan.

[11-09-2019 07:49:32] Edwin Renzen: Top!

[11-09-2019 09:39:55] 5.1.2e: Nog ander vraagje. Hebben de mensen van de kinderopvangsector volgens jou wel een beetje goed beeld van wat de stand nu is? Hoe schat jij dat in?

[12-09-2019 14:51:26] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e ,
Via 5.1.2e hoorde ik dat de definitieve rapporten van de rdw beschikbaar zijn en geleverd aan de opdrachtgever (dat zijn jullie;-), zou je deze willen delen met me?

[12-09-2019 15:28:46] 5.1.2e : Ik bel je zo.

[12-09-2019 17:31:26] 5.1.2e : Brieven zijn uit. Heb je net een mail gestuurd.

[16-09-2019 14:26:53] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , ben je bereikbaar vandaag?

[16-09-2019 17:49:29] 5.1.2e : Hoi Edwin. Ik zit krap in mijn tijd vandaag. Anders morgen, ergens tussen 9u en 10u. Schnikt dat?

[16-09-2019 17:56:07] Edwin Renzen: Zeker! Tot morgen

[02-10-2019 13:48:52] 5.1.2e : Hoi Edwin. Heb jij vandaag om 15u tijd om even te bellen over een verzoek van de Tweede kamer om informatie? Gr., 5.1.2e

[02-10-2019 14:25:40] Edwin Renzen: Zeker!

[02-10-2019 14:26:20] Edwin Renzen: Om 15.15 moet ik 5.1.2e en spring over 20 minuten (14.40) de auto in en ben dan goed bereikbaar.

[02-10-2019 15:22:16] 5.1.2e : Mijn overleg liep uit. Excuus.

[02-10-2019 15:22:35] 5.1.2e : Heb je na 16u tijd?

[02-10-2019 16:24:27] Edwin Renzen: 20 minuten?

[02-10-2019 16:24:45] 5.1.2e : Prima!

[10-10-2019 09:30:41] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e , heb je tijd om telefonisch contact te hebben over de aanvraag die we vandaag gaan indienen?

[10-10-2019 11:31:35] 5.1.2e : Goedemorgen Edwin. Schikt rond 13.30?

[10-10-2019 11:53:01] Edwin Renzen: Dan zit ik net in een bespreking. Zou het iets eerder kunnen?

[10-10-2019 11:53:23] 5.1.2e : 13u?

[10-10-2019 11:54:06] Edwin Renzen: Super! Dank!

[14-10-2019 12:36:49] Edwin Renzen: Goedemiddag 5.1.2e ,
Heb je nog even tijd om telefonisch te overleggen? Bij de aanvraag heb ik iets over de CE markering gezegd, maar afgelopen vrijdag had ik van de heren van SZW een andere uitleg gekregen dan mijn interpretatie. Dit wilde ik graag met je afstemmen. Gr, edwi

[14-10-2019 12:36:51] Edwin Renzen: N

[14-10-2019 13:06:44] 5.1.2e : Hoi Edwin. Om een uurtje of 15u. Lukt dat?

[14-10-2019 13:22:29] Edwin Renzen: Zeker! Wil je mij dan bellen?

[14-10-2019 14:55:01] 5.1.2e : Prima

[28-10-2019 15:00:59] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , heb je vandaag gelegenheid om te bellen?

[28-10-2019 18:03:52] 5.1.2e : Hoi Edwin. Even heel druk vandaag. Schikt het anders morgen na 10u?

[28-10-2019 18:13:00] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , zeker! Bel jij? Ik ben nog even op vakantie en daarom via whatsapp bellen bereikbaar. Mn 06 staat doorgeschakeld.

[28-10-2019 18:17:36] 5.1.2e : Ok. Doe ik dat.

[28-10-2019 18:26:48] Edwin Renzen: Dank!

[04-11-2019 09:45:43] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e , wat is een handige tijd voor je om te bellen vandaag?

[04-11-2019 11:14:14] 5.1.2e : Goedemorgen Edwin. Heb je om 14.30 tijd?

[04-11-2019 12:06:22] Edwin Renzen: Zeker! Tot dan!

[04-11-2019 14:28:39] Edwin Renzen: 15.00 ook goed? Ik loop iets uit

[04-11-2019 14:32:39] 5.1.2e : Dan liever 16u. Want ik heb om 15u een overleg.

[04-11-2019 15:07:05] Edwin Renzen: Ok

[08-11-2019 12:16:46] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , heb je tijd om zometeen te bellen?

[08-11-2019 12:24:28] 5.1.2e : Over vijf minuten?

[13-11-2019 12:54:40] Edwin Renzen: Dag 5.1.2e , heb jij gelegenheid om te bellen vandaag?

[13-11-2019 16:06:03] 5.1.2e : Over half uurtje?

[13-11-2019 16:11:59] Edwin Renzen: Yes!

[13-11-2019 16:52:17] Edwin Renzen: Bereikbaar?

[20-11-2019 15:54:58] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , ben je bereikbaar?

[20-11-2019 16:50:39] 5.1.2e : Ha Edwin. Morgen anders? Rond 10u? Vast al een winstwaarschuwing: de interne besluitvorming loopt nog.

[20-11-2019 16:58:29] Edwin Renzen: Prima! Tot morgen!

[21-11-2019 10:15:17] 5.1.2e : Probeerde je net te bellen, maar je was in gesprek volgens mij.

[27-11-2019 15:51:05] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , ben je bereikbaar?

[03-12-2019 12:28:15] Edwin Renzen: Goedemiddag 5.1.2e , heb je vandaag gelegenheid om te bellen?

[04-12-2019 07:57:58] 5.1.2e : Ha Edwin. Gisteren was lastig. Vandaag rond 11u heb ik wel tijd. Past dat?

[04-12-2019 07:58:48] Edwin Renzen: Zeker! Dank en tot dan

[04-12-2019 11:55:31] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000211-PHOTO-2019-12-04-11-55-31.jpg>

[04-12-2019 11:55:31] Edwin Renzen: <bijgevoegd: 00000212-PHOTO-2019-12-04-11-55-31.jpg>

[04-12-2019 11:55:36] Edwin Renzen: Als voorbeeld

[12-12-2019 17:06:00] Edwin Renzen: Mail gebruikers december.pdf • 1 pagina <bijgevoegd: 00000214-Mail gebruikers december.pdf>

[12-12-2019 17:24:36] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, bijgevoegd bericht gaat er ws vandaag uit. Ter info.

[16-12-2019 16:12:51] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, heb je gelegenheid om te bellen?

[16-12-2019 17:07:31] 5.1.2e: Snijkt morgen rond 11u? Ik zit nu in de trein. Is wat lastig praten.

[16-12-2019 17:09:46] Edwin Renzen: Zeker! Ik probeer het dan even.

[16-12-2019 17:21:41] 5.1.2e: Ok. Fijn.

[18-12-2019 10:22:28] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, graag zou ik iets met je bespreken. Heb je hier even tijd voor?

[18-12-2019 16:05:23] 5.1.2e: Ha Edwin. Over een half uurtje? Lukt dat?

[18-12-2019 16:17:44] Edwin Renzen: Zeker

[18-12-2019 16:35:43] Edwin Renzen: 17.00?

[18-12-2019 16:52:53] 5.1.2e: Jes

[16-01-2020 18:39:09] Edwin Renzen: <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3139223/Nieuwe-Stint-gaat-Buszy-heten-naam-aangepast-op-verzoek-van-nabestaanden-van-het-spoordrama-in-Oss>

[16-01-2020 18:43:34] Edwin Renzen: Goede avond 5.1.2e, ik hoorde van 5.1.2e dat je weer terug was. Het aanpassen van de modelnaam is besproken met 5.1.2e vorige week. Ik geer aan, als er navraag gedaan wordt, dat wij de modelnaam aangepast hebben. Het eerste bericht woedt daar meteen aan gelinkt. Wij hebben trouwens omroep brabant niet uitgenodigd. Dit bericht was ter info. Fijne avond. Gr, edwin

[16-01-2020 18:43:52] Edwin Renzen: Geef=gaf

[16-01-2020 22:34:58] 5.1.2e: Hoi Edwin. Ik ben inderdaad weer in het land. Ok, dank voor de info. Fijne avond. Gr, 5.1.2e

[24-01-2020 09:24:53] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, heb je vandaag even tijd voor een kort overleg?

[24-01-2020 14:05:57] 5.1.2e: Over half uurtje heb ik wel even tijd. Komt dat uit?

[24-01-2020 14:41:32] Edwin Renzen: Zeker! Over een minuut of 5 van nu?

[24-01-2020 14:48:38] 5.1.2e: Dan liever rond 16u. Heb om 15u een afspraak.

[24-01-2020 14:49:28] Edwin Renzen: Ok, dan meld ik me rond 16.00

[27-01-2020 16:39:05] Edwin Renzen: BSO bus 2020_Model_klanten.pdf • 17 pagina's <bijgevoegd: 00000234-BSO bus 2020_Model_klanten.pdf>

[27-01-2020 16:59:55] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, in de bijlage de stand van zaken zoals we dit binnenkort willen gaan communiceren.

[28-01-2020 09:48:13] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, heb je weer tijd voor kort telefonisch overleg?

[28-01-2020 11:37:10] 5.1.2e: Hoi Edwin. Vandaag zit ik ramvol. Morgen om 13.30 even bellen?

[28-01-2020 12:57:08] Edwin Renzen: Graag! Tot morgen

[05-02-2020 14:20:11] Edwin Renzen: Goedemiddag 5.1.2e, klopt het dat het rdw dossier mbt Stint terug overgedragen is aan het ministerie?

[05-02-2020 18:44:51] 5.1.2e: Hoi Edwin. Nee, ik heb nog niets binnen.

[13-02-2020 14:06:58] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, heb je weer tijd voor kort telefonisch overleg?

[13-02-2020 15:52:42] 5.1.2e: Hoi Edwin. Kan om 17u15. Komt dat uit?

[13-02-2020 15:59:43] Edwin Renzen: Zeker!

[18-02-2020 14:18:18] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, zo meteen nog even tijd?

[18-02-2020 15:17:11] 5.1.2e: Hoi Edwin. Ben aardig druk vandaag. Kan het morgen ook, ergens na 13u?

[18-02-2020 15:34:43] Edwin Renzen: Dat is goed. Of kan je aangeven of je post uit Zoetermeer hebt ontvangen?

[25-02-2020 15:35:00] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, heb je tijd om 5 minuutjes bij te praten?

[25-02-2020 16:07:31] 5.1.2e: Over half uurtje?

[25-02-2020 16:10:17] Edwin Renzen: Top!

[06-03-2020 12:12:32] Edwin Renzen: Goedemiddag 5.1.2e, heb je nog tijd voor een korte update?

[06-03-2020 18:10:47] 5.1.2e: Hoi Edwin. Op de valreep voor het weekend. Ik hoop je begin volgende week te kunnen berichten over de stand van zaken. Afstemming hier intern koste me wat meer tijd. Gr., 5.1.2e

[06-03-2020 18:25:28] Edwin Renzen: Ok! Dank je en tot volgende week.
[09-03-2020 16:06:44] Edwin Renzen: Past het om vanmiddag te bellen?
[09-03-2020 18:50:14] 5.1.2e : Ha Edwin. Ik zat druk met overleggen. Ik heb morgen om 11u wel even tijd. Schikt dat?
[09-03-2020 18:55:30] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , tot 13.00 zit ik in een call. Heb je later gelegenheid?
[09-03-2020 18:56:13] 5.1.2e : 13.30?
[09-03-2020 19:06:23] Edwin Renzen: Top!
[17-03-2020 10:50:22] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e , heb je gelegenheid om te bellen?
[17-03-2020 13:31:12] 5.1.2e : Rond 16u zou wel kunnen. Schikt dat?
[17-03-2020 13:31:20] Edwin Renzen: Fijn!
[24-03-2020 13:05:19] Edwin Renzen: Dag 5.1.2e , heb je tijd voor een update vandaag?
[24-03-2020 16:55:44] 5.1.2e : Hoi Edwin. Kan het donderdag, bijvoorbeeld om 11u? Ik zit vandaag en morgen ramvol met spoedklussen als gevolg van Corona.
[24-03-2020 17:03:56] Edwin Renzen: Dat is goed! En ik zit ram leeg als gevolg van Corona. Ik hoop dat we op een middenweg uit komen in t land.
[31-03-2020 13:11:54] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , wanneer heb je deze week tijd om up te daten? We zijn vergeten dit via de agenda te organiseren
[01-04-2020 12:30:52] Edwin Renzen: Goedemiddag 5.1.2e , de vraag die we vorige week telefonisch bespraken was of SWOV het tno veiligheidsrapport met voortgang aan het behandelen is. Je gaf aan deze week kort contact te zoeken om te zien of de eerder aangegeven voortgang er is. Dat was met name ook het onderwerp mbt een update. Is het anders handig om dit via de app te updaten?
[01-04-2020 17:23:34] 5.1.2e : Hoi Edwin. Excuus. Ik stuur je anders morgen een berichtje. Er staat morgen een overleg met de SWOV gepland waar ik dit wil checken.
[01-04-2020 17:52:17] Edwin Renzen: Top! Dank je wel! Was meer een remindertje voor deze week aangezien je agenda vol staat deze weken.
[01-04-2020 20:44:50] 5.1.2e : No worries. Ik verlies je aanvraag niet uit het oog
[02-04-2020 09:31:51] Edwin Renzen: Top! Thanks!
[03-04-2020 16:08:58] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e , had je swov nog gepolst ivm voortgang?
[03-04-2020 16:40:49] 5.1.2e : Hoi Edwin. Ja. SWOV zit nog op schema.
[03-04-2020 16:48:58] Edwin Renzen: Pffff....! Toch stiekem wel een beetje worries
[03-04-2020 16:49:07] Edwin Renzen: Lachende smiley
[03-04-2020 16:55:23] 5.1.2e :
[06-04-2020 13:37:05] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , heb je gelegenheid om telefonisch te overleggen? Het gaat over de factuur van rdw aan ons. Ik hoor graag van je.
[07-04-2020 11:05:06] 5.1.2e : Hoi Edwin. Even druk nu. Kan het wachten tot morgen? Dan heb ik een iets vriendelijkere agenda.
[07-04-2020 11:08:04] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , dat is goed. Tot morgen
[08-04-2020 16:00:03] Edwin Renzen: Als tussen nu een een uurtje tijd hebt dan zou dat heel goed in mn schema passen
[08-04-2020 16:01:02] 5.1.2e : Alsof het zo moest zijn want dit komt mij ook goed uit.
[08-04-2020 16:02:40] Edwin Renzen: Bel jij? Ik ben gewoon beschikbaar!
[08-04-2020 16:02:53] 5.1.2e : Yes!
[09-04-2020 16:29:35] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , mocht je nog tijd hebben om me heel kort te updaten (mag eenzijdig) dan zou me dat een beetje een idee geven van de situatie, en zou dus zeer gewaardeerd worden.

BRW

[10-04-2020 12:19:51] Edwin Renzen: Excuses 5.1.2e , was voor iemand anders bedoeld..
[10-04-2020 12:21:41] 5.1.2e : Leuke verpozing
[10-04-2020 12:22:33] 5.1.2e : We zijn in gesprek met de SWOV om hun advies wat beter te

kunnen duiden. Urgentie is helder. We houden de vaart erin.

[10-04-2020 12:22:50] Edwin Renzen: Het is een goede vrijdag

[10-04-2020 12:23:09] Edwin Renzen: Beetje vermaak op de virtuele werkvloer

[10-04-2020 12:23:20] 5.1.2e : Precies

[15-04-2020 17:21:07] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , tijd om morgen te updaten?

[16-04-2020 13:44:50] Edwin Renzen: En om weer bovenop t stapeltje te komen.. Ha 5.1.2e , ik hoor graag of je mogelijkheden hebt.

Werkse!

[16-04-2020 14:02:45] 5.1.2e : Ja. Excuus. Schikt morgen na de middag? Vandaag heb ik weinig tijd.

[16-04-2020 14:03:09] Edwin Renzen: Graag! Dank je 5.1.2e , tot morgen. Succes!

[17-04-2020 13:18:44] Edwin Renzen: Heb je een indicatie qua tijd? Ik ben redelijk bereikbaar. Af en toe wat calls

[20-04-2020 18:16:54] 5.1.2e : Ha Edwin. Ik heb je een mail gestuurd over de aanvraag. Mocht dit nog tot vragen leiden, dan hoor ik dat wel. Gr., 5.1.2e

[20-04-2020 18:18:35] Edwin Renzen: Ow ow, ik ga snel kijken

[24-04-2020 09:25:39] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e , dank voor je reactie! Ik was m net aan t lezen 5.1.2e en ben m kwijt. Waarschijnlijk is ie in een of amdere map geschoven. Zou je m nog een keer willen versturen?

[24-04-2020 09:41:16] Edwin Renzen: Ondertussen gevonden. Dank voor snelle en volledige reactie. TNO komt hier spoedig op terug

[24-04-2020 10:20:50] 5.1.2e : Ok. Helemaal goed.

[13-05-2020 10:32:54] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e , heb je tijd om vandaag te updaten?

[13-05-2020 17:38:06] 5.1.2e : Ha Edwin. Schikt morgen, uurtje of 17u?

[13-05-2020 17:46:46] Edwin Renzen: Zeker! Tot morgen.

[14-05-2020 16:40:39] 5.1.2e : Ha Edwin. Ik ga 17u niet redden. Morgen 10.30 een optie?

[14-05-2020 16:44:27] Edwin Renzen: Prima! Was de deadline die in de brief vermeld stond een dealbreaker/deathline of is verlenging bespreekbaar?

[14-05-2020 20:50:48] 5.1.2e : Zeker bespreekbaar (zie ook mail).

[14-05-2020 20:52:37] Edwin Renzen: Slaapt iets lekkerder dar bericht ;-)

[14-05-2020 20:52:42] Edwin Renzen: Dank!

[14-05-2020 20:53:05] 5.1.2e : Dat vermoedde ik al. Fijne avond.

[14-05-2020 20:53:44] Edwin Renzen: Tot morgen

[20-05-2020 13:33:24] Edwin Renzen: Goedemiddag 5.1.2e , het TNO rapport volgt vanmiddag. Ik heb m binnen, wij hebben geen draft gekregen nu alleen het voortooide document. Na het doorlezen en crossreference en van de door swov genoemde zaken stuur ik het direct naar je door.

[20-05-2020 14:54:07] 5.1.2e : Ok, dank voor de update

[25-05-2020 14:48:18] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e , ben je bereikbaar om telefonisch te updaten? Je hebt vorige week het tno rapport als het goed is ontvangen.

[25-05-2020 18:58:06] 5.1.2e : Hoi Edwin. Ja, heb ik. Heb je morgen om 14u gelegenheid? Ik zit de rest van de week benoerijk kiem. Heb dan wel even een kwartiertje. Gr., 5.1.2e

[25-05-2020 19:15:48] Edwin Renzen: Prima! Tot morgen 14.00. Ik ben bereikbaar. Bel jij rond die tijd?

[25-05-2020 20:02:19] 5.1.2e : Ja, doe ik

[25-05-2020 20:46:02] Edwin Renzen: Super! Tot morgen!

[05-06-2020 12:55:58] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e ,

Onderstaande mail heb ik je net gestuurd. Wellicht kan je me opweg helpen.

[05-06-2020 12:56:00] Edwin Renzen: Beste 5.1.2e ,

Vorige week hebben we elkaar gesproken, woensdag meen ik, over de voortgang van de aanvraag van de bso bus.

Omdat je afwezig bent zou ik deze week geïnformeerd worden over de stap die de Minister zou zetten. Tot zover heb ik nog niks gehoord of het nieuwe tno rapport aan SWOV wordt aangeboden of dat er voldoende informatie is waarop de Minister haar keuze kan baseren.

Zou je kunnen vragen of de openstaande vraag beantwoord kan worden (deze week zou heel fijn)?

Ik hoor het graag.

Fijne vakantie!

[08-06-2020 09:41:17] Edwin Renzen: Goeie morgen 5.1.2e, heb je tijd om vandaag te updaten?
[08-06-2020 13:18:49] 5.1.2e: Hoi Edwin. Blijkbaar is mijn verzoek om jou te voorzien van een update tijdens mijn vakantie toch niet goed gegaan. Hoe dan ook. Ik zit vandaag en morgen druk met overleggen, maar ik heb woensdag om 14u wel gelegenheid om te bellen. Voor nu alvast ter info. SWOV zal worden gevraagd om naar de aanvullingen van TNO te kijken. Mvg., 5.1.2e
[08-06-2020 18:21:38] Edwin Renzen: Bel je mij dan woensdag rond 14.00?
[09-06-2020 17:59:12] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, even op zoek naar bevestiging over morgen .. bel je mij? Fijne avond
[09-06-2020 18:02:13] 5.1.2e: Ja. Excuus. Ik bel jou.
[09-06-2020 18:02:27] Edwin Renzen: Dank!
[10-06-2020 15:22:19] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, even een headsup. Ik werd net gebeld door BNR met de vraag of de tweede kamer akkoord was gegaan met de aanpassingen aan de Stint.

Uiteraard begreep ik deze vraag niet (want zo loopt het proces niet) maar er zou in de zandvoortse courant van ergens in Juni dat gekopt zijn.

Ik heb aangegeven dat de aanvraag lopende is en nog verschillende processen door moet.

Tot zover. Gr, edwin

[10-06-2020 15:26:55] 5.1.2e: Rare vraag inderdaad. Dank voor de heads-up!
[11-06-2020 17:26:46] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, gisteren gaf je aan een nieuwe andre rol / dossiers als werk erbij te hebben gekregen. Vandaag vanuit de branche vereniging (dat update moment) gehoord dat 5.1.2e het Corona team gaat leiden.

Fijn dat je dit dossier richting het keuze moment van de Minister gaat brengen in deze "bijzondere" tijden!

[12-06-2020 15:01:42] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, heb je nog iets gehoord over Swov en tijdslijn?
[12-06-2020 15:54:06] 5.1.2e: Ha Edwin. Nee. Heb wel collega van me gevraagd om dit goed in de gaten te houden.
[12-06-2020 15:55:11] Edwin Renzen: Gebeurt het "in de gaten houden" via een contactmoment?
[12-06-2020 15:55:37] 5.1.2e: <bijgevoegd: 00000343-STICKER-2020-06-12-15-55-36.webp>
[12-06-2020 15:56:04] 5.1.2e: Negeer die even. Verkeerde knopje
[12-06-2020 15:56:12] 5.1.2e: Antwoord is ja
[12-06-2020 16:07:04] Edwin Renzen: Haha, ja ik zal m negeren. Top, helder. Het is nieuws waar ik met spanning naar uitkijk. Ik hoor het graag als er iets bekend is! Dank en fijn weekend
[23-06-2020 13:45:01] 5.1.2e: Hoi Edwin. Korte update. Aanvullend advies van SWOV is inmiddels binnen. We gaan verder met advisering richting besluitvorming. Mvg., 5.1.2e
[23-06-2020 13:47:35] Edwin Renzen: Dank 5.1.2e!
[25-06-2020 09:00:47] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, kunnen we vandaag bellen? Zou ik erg waarderen iig. Ik hoor het graag!
[25-06-2020 12:55:31] 5.1.2e: Hoi Edwin. Heb je over een half uurtje tijd?
[25-06-2020 13:08:34] Edwin Renzen: Daar zorg ik voor!
[25-06-2020 14:37:37] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, het hebben van de beschikking is voor ons belangrijker dan het moment waarop het ingaat. Wij begrijpen het als bijv. De beschikking per de eerste dag na de zomervakantie van kracht wordt (ik ga een beetje uit van het scenario dat we terug komen op de weg). De beschikking geeft ons de ruimte om in te kopen en voor te bereiden. In ons telefoongesprek was ik dit vergeten mee te geven.
[29-06-2020 09:40:11] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, loopt het proces nog zoals vorige week verwacht?
[30-06-2020 16:07:56] 5.1.2e: Hoi Edwin. Ja, we zijn druk aan de slag. Mvg., 5.1.2e
[30-06-2020 21:17:20] Edwin Renzen: Dank voor de update!
[01-07-2020 15:59:03] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, heb je vandaag of morgen tijd voor en telupdatetje?
[02-07-2020 11:51:49] 5.1.2e: Hoi Edwin. Ik zit wat krap in de tijd deze dagen. Dus even snel zo. Proces loopt. Ik heb nog geen nieuwe zaken om te melden anders dan wat ik eerder had gemeld. Gr., 5.1.2e
[02-07-2020 12:13:02] Edwin Renzen: Dank 5.1.2e, ik zag het antwoord in de so. Laatste proces dat zich moet voltrekken. Daar was ik ook benieuwd naar. Gr, edwin
[02-07-2020 15:02:11] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, ik had nog een vraagje mbt het proces. Gezien het moment van de beantwoording van de vragen van het so door de minister, doe ik dan een goede inschatting dat als er een adviserende toelichting wordt gepland wordt dat dat iig niet meer deze week

plaats kan vinden?

[02-07-2020 18:00:10] 5.1.2e : Hoi Edwin. Dat klopt. Dat gaat niet meer lukken helaas. Gr., 5.1.2e

[02-07-2020 18:00:54] Edwin Renzen: Leek me ook al wat krap worden. Dank je wel! Gr, edwin

[07-07-2020 11:23:32] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, heb je deze week gelegenheid om telefonisch te updaten over de voortgang van de aanvraag?

[08-07-2020 17:43:12] 5.1.2e : Hoi Edwin. Is vrijdag na de middag, uurtje of 15u, een optie? Gr., 5.1.2e

[08-07-2020 18:12:31] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, prima! Bel je mij? Ik heb aanstaande dagen het niet zo druk en ben goed bereikbaar.

[08-07-2020 18:12:45] 5.1.2e : Jep. Ik bel jou.

[08-07-2020 18:13:06] Edwin Renzen: Tot vrijdag!

[15-07-2020 10:22:15] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, hoe laat heb je in gedachte om te updaten?

[15-07-2020 14:31:47] 5.1.2e : Over een uurtje. komt dat uit?

[15-07-2020 14:36:13] Edwin Renzen: Zeker! Ik sta doorgeschakeld. Zal ik je daarom om 15.30 bellen?

[15-07-2020 14:36:26] 5.1.2e : Prima

[15-07-2020 14:36:40] Edwin Renzen:

[16-07-2020 10:03:28] 5.1.2e : Goedemorgen Edwin. Ik heb je net een tussenbericht gemaild over je aanvraag. De Tweede kamer wordt hierover ook geïnformeerd zo meteen. Mvg., 5.1.2e

[16-07-2020 10:25:19] Edwin Renzen: Dank 5.1.2e

[22-07-2020 13:54:25] Edwin Renzen: Vanmiddag afstemmen op welke locatie we afspreken? De tijd staat iig al. Ik ben de hele dag bereikbaar, bel je mij bij gelegenheid?

[22-07-2020 14:26:56] 5.1.2e : Ik zit behoorlijk in overleg. Is Haarlem een optie voor jou?

[22-07-2020 14:27:26] Edwin Renzen: Zeker!

[22-07-2020 16:50:24] 5.1.2e : Er zit bij het station van Haarlem een café, Vooges. Daar kan je volgens mij wel enigszins relax zitten. Dat doen?

[22-07-2020 16:57:50] Edwin Renzen: Prima! Kan je een beetje parkeren daar in de buurt?

[22-07-2020 17:08:06] 5.1.2e : Als ik me niet vergis zit aan de voorkant van het station een parkeergarage

[22-07-2020 17:09:24] 5.1.2e : Hierbij
<https://www.parkeren-haarlem.nl/parkeergarage-stationsplein>

[22-07-2020 17:10:56] Edwin Renzen: Super! Dank je wel.. tot morgen 5.1.2e

[23-07-2020 10:57:18] 5.1.2e : Hoi Edwin. Ik ben ietsje later. Had een telefoontje dat uitliep. Excuus. Gr., 5.1.2e

[30-07-2020 15:34:05] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, we zouden deze week nog even bijpraten telefonisch over alle lopende onderwerpen. Heb je daar vandaag nog tijd voor? Of wordt het morgen? Ik hoor het graag!

[07-08-2020 11:49:18] Edwin Renzen: Ha 5.1.2e, we zijn weer een week verder. Heb je vanmiddag tijd om te updaten?

[07-08-2020 11:52:31] 5.1.2e : Ha Edwin. Ik ben aan het afronden en zo vrij. Zullen we volgende week even bellen? Ik heb volgende week woensdag om 11u tijd. Gr., 5.1.2e

[07-08-2020 11:54:10] Edwin Renzen: Prima! Tot woensdag. Ik mail nog wel even over de huidige voortgang.

[07-08-2020 11:55:21] 5.1.2e : Prima. Je brief is ook ontvangen trouwens. Daar volgt nog een reactie op.

[07-08-2020 11:58:20] Edwin Renzen: Dank! De duidelijkheid over het proces en tijdslijn is erg belangrijk voor ons. Fijn weekend!

[21-08-2020 10:49:16] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, heb je zo gelegenheid om te bellen?

[16-09-2020 10:23:00] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, goede vakantie gehad? Kunnen wij bijpraten deze week? Het rapport en de conceptmethodiek van SWOV zijn ondertussen bekend en tijdslijnen en enige vorm van zicht daarop zijn voor mij (als bedrijf) nu van groot belang. Ik hoor het graag! Gr, edwin

[17-09-2020 10:42:11] 5.1.2e : Hoi Edwin. De tijdlijn is nog steeds hetzelfde als laatst door mijn collega 5.1.2e aan jou gecommuniceerd via mail. SWOV zit nog steeds op schema. Dat is voorlopig ook de info die ik nu voorhanden heb. Daar kan ik op dit moment niet meer aan toevoegen. Ik ben nu vooral aan het bijlezen. Een update is daarom zinvoller volgende week. Gr., 5.1.2e

[21-09-2020 12:00:36] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, deze week dan updaten? Donderdag en vrijdag ben ik minder bereikbaar. Wat past jou goed?

[21-09-2020 21:15:54] 5.1.2e : Hoi Edwin. Woensdag 14u?

[21-09-2020 21:16:32] Edwin Renzen: Yes!

[28-09-2020 16:15:51] Edwin Renzen: Hoi 5.1.2e, hadden we donderdag afgesproken om bij te praten verder?

[28-09-2020 16:41:21] 5.1.2e : Hoi Edwin. Nee. We zouden begin volgende week contact

hebben. Ik zou je wel laten weten als het rapport van SWOV binnen is. Gr., 5.1.2e
[28-09-2020 16:44:18] Edwin Renzen: Oja, was t even kwijt. Ben wel benieuwd of het advies vrijdag mee gaat of dat dat punt niet gehaald kan worden.
[28-09-2020 21:42:27] 5.1.2e : Ik kan je even niet volgen. Hoe bedoel je?
[28-09-2020 22:00:48] Edwin Renzen: Ik bedoelde mbt het verwerken van het swov risicoinventarisatiestuk in een advies naar de minister.

Het zou wel mijn voorkeur hebben om morgen te bellen. Vanavond het rapport van SWOV gekregen. Erg benieuwd hoe dit bij jou is binnen gekomen en hoe het proces er vanaf hier uit gaat zien. Morgen zal ik het rapport van swov nogmaals lezen, maar het is een "bijzonder" stuk geworden.

Heb je gelegenheid?

[28-09-2020 22:39:52] 5.1.2e : Hoi Edwin. Dit is nog onderdeel van het 'opstellen' van het rapport. Dat ze je ook vragen om een feitencheck. Ik heb nog geen rapport binnen. Dat volgt pas als het definitief is. Eens ik dat heb, kan het proces aan onze kant verder lopen. Daarom zei ik vorige week dat bellen pas eerder volgende week zinvol is. Gr., 5.1.2e
[29-09-2020 08:16:53] Edwin Renzen: Ah, heb ik het dan niet goed begrepen dat het idee was om voor het ao van volgende week de uitwerken/advies nav swov's toegepaste methodiek dit weekend mee te geven?
[29-09-2020 08:28:50] 5.1.2e : Nee hoor. Dat is nog steeds het streven.
[06-10-2020 09:25:36] Edwin Renzen: Brief en bijlagen t.a.v. SWOV-rapport BSO bus.pdf • 46 pagina's <bijgevoegd: 00000403-Brief en bijlagen t.a.v. SWOV-rapport BSO bus.pdf>
[06-10-2020 09:26:50] Edwin Renzen: Goedemorgen 5.1.2e, bovenstaand nog het doc die als bijlage miste in de mail. 11.30 past goed. Tot zometeen!
[06-10-2020 21:23:19] Edwin Renzen: Hi 5.1.2e, zoals besproken zou ik nog even terugkomen op de vraag over het delen van de aanvraag met de kamer. Als ik alle informatie daarover kan krijgen dan kan ik dat bepalen. Uiteraard kan ik dan snel antwoorden. Wat bij het publiek maken van de gegevens wil koppelen is het delen bovenstaande informatie (brief en bijlage tav swov rapport bso bus).

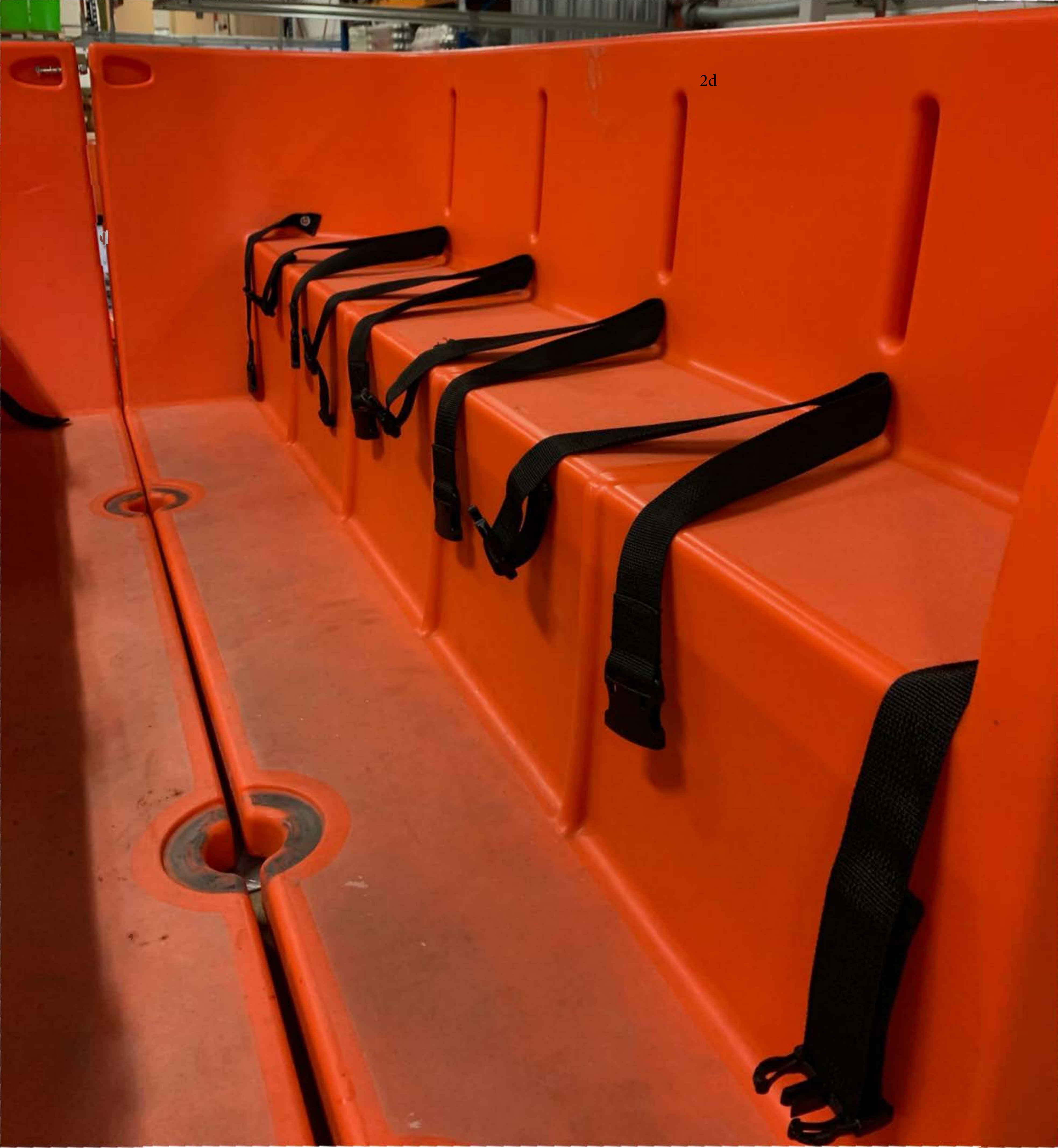
2A



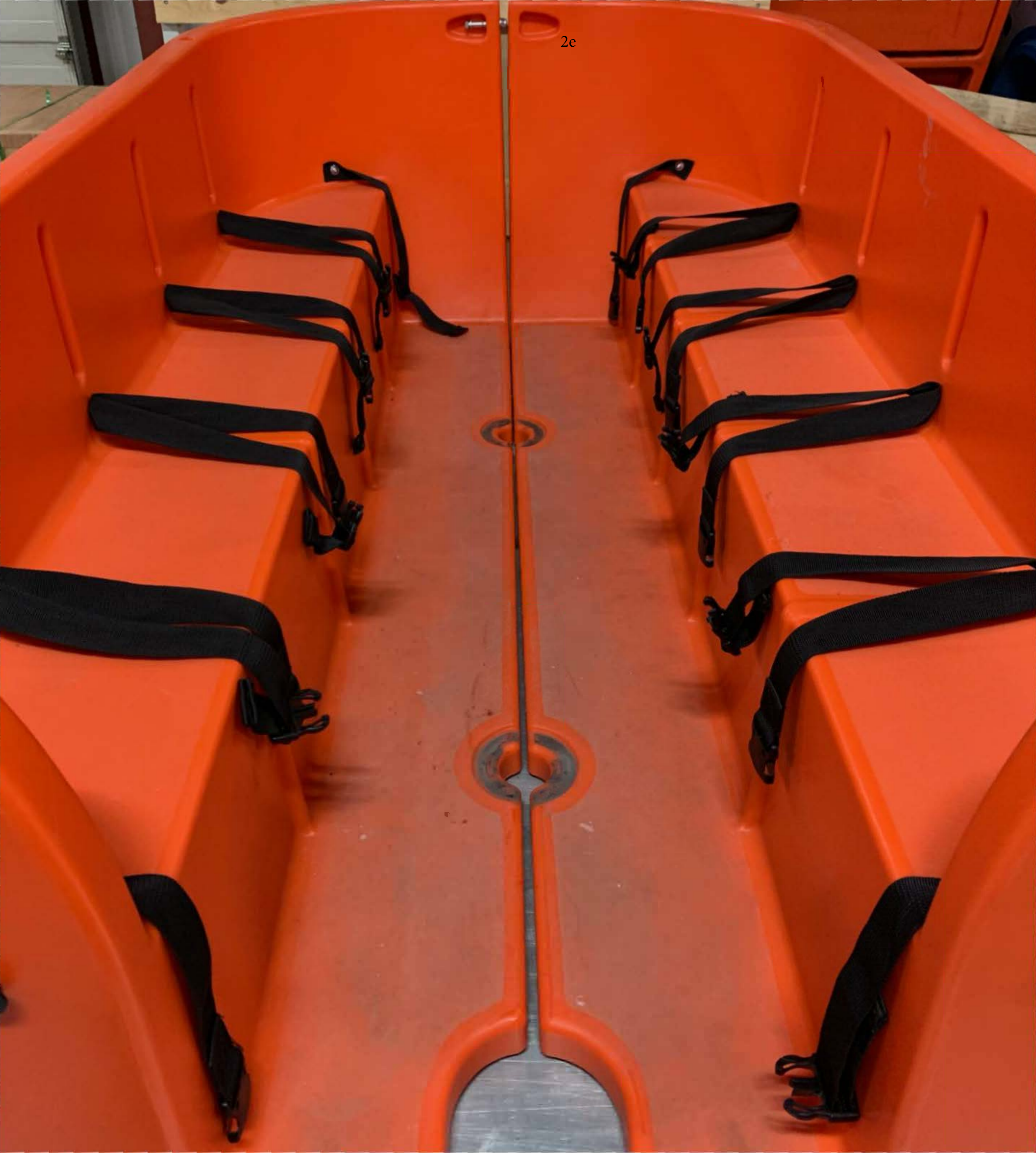


2c





2d



2e



2f

2g



2h



Risico-inschatting betreffende veiligheidsgordels Stint

Voornemen herziening toelatingskader

In het nieuwe artikel 31a worden aanvullende voorwaarden gesteld voor bijzondere bromfietsen voor personenvervoer, zoals de Stint. Hierbij wordt gesteld dat de zitplaatsen voldoende steun moeten bieden en voorzien worden van veiligheidsgordels. De toelichting zegt dat het daarbij niet gaat om dezelfde Europese eisen als die worden gesteld voor auto's. Dit zou onevenredig hoge eisen zou stellen aan bijzondere bromfietsen en is in de praktijk niet haalbaar zonder ingrijpende wijzigingen op het chassis en de bak toe te moeten passen.

In de begeleidende brief van de Minister wordt wel gesteld dat waar mogelijk wordt aangesloten bij bestaande Europese regelgeving en verwezen naar de L-categorie voertuigen.¹ Voorzover wij weten, geldt voor deze categorie voertuigen dezelfde normen voor veiligheidsgordels als voor auto's. Er is geadviseerd door het ministerie en de RDW om zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij deze Europese regelgeving.

Onder de categorie bijzondere bromfietsen vallen andere voertuigen dan onder de L-categorie. Bij het opstellen van de voorwaarden kan rekening gehouden worden op basis van het gebruik, interactie met andere weggebruikers en positie in het verkeer. Twee mogelijke richtlijnen kunnen hiervoor gebruikt worden: soortgelijke bestaande voertuigen (advies SWOV) en de risicoanalyse (gebruikelijke praktijk bij internationale voertuigtoelating).

Onderstaand een uiteenzetting van de verschillen tussen de L-categorie, de huidige Stint en risico-inschattingen waarmee rekening mee gehouden kan worden met betrekking tot de te stellen voorwaarden voor de gordels.

Verschil L-categorie en Stint (als bijzondere bromfiets)

Voor veiligheidsgordel zijn er belangrijke **verschillen** tussen de Europese regelgeving voor de L-categorie en geldende regelgeving voor de Stint en andere bijzondere bromfietsen. Een kort overzicht met belangrijkste uitgangspunten welke gelden voor voertuigen die binnen de L-categorie een gordelplicht hebben, afhankelijk van de soort carrosserie en plaats op de weg:

- Bij de L-categorie voertuigen **kan** er sprake zijn van gebruik van veiligheidsgordels. In deze gevallen is het gebruik gekoppeld aan de positie van de gebruiker. Hierbij dienen de zitplaatsen in de rijrichting geplaatst te zijn. Er is geen onderscheid tussen voorwaarts of achterwaarts.
- Voor personen onder de 135cm zijn er aanvullende eisen m.b.t. het gebruiken van veiligheidsgordels. Kinderstoelen (met isofix) en zitverhogers zijn voorbeelden van Child Safety Regulations die toegepast worden om het lengte verschil van een volwassenen te compenseren. Hiermee kan er veilig gebruik gemaakt worden van veiligheidsgordels.
- Voertuigen die "gesloten" zijn hebben gordelplicht. Een voorbeeld zoals het wordt beschreven in Regeling Voertuigen is: "bromfietsen met meer dan 2 wielen met een gesloten carrosserie".
- Dit soort gesloten voertuigen rijden op dezelfde plaats op de weg als een auto (binnen de bebouwde kom).

De bijzondere bromfiets is een nationale voertuigcategorie die het meest lijkt op de (snor)fiets qua wetgeving en plaats op de weg. Met betrekking tot de huidige Stint geldt het volgende:

- Er wordt er gebruik gemaakt van veiligheidsriemen vergelijkbaar met wat er in de norm 'Child seats for cycles' (NEN-EN 14344-2004) beschreven is.
- De rijrichting van passagiers is zijwaarts.
- De zittingen zijn ontworpen voor kinderen vanaf 4 jaar.

¹ Verordening (EU) nr. 168/2003.

- Het voertuig is open (geen gesloten carrosserie) en heeft dezelfde plaats op de weg als de fiets.
- Is voorzien van een dubbelwandige bak die ondersteuning geeft en de energie van een botsing absorbeert.

Hieruit volgen twee belangrijke verschillen met betrekking tot de gordels:

1. de rijrichting van passagiers; en
2. de gehanteerde norm voor de gordel.

De verschillende benaderingen voor de rijrichting en type gordels volgt uit het soort voertuig en de plaats op de weg. Een groot verschil hierbij is of het voertuig zich tussen zwaarder en sneller verkeer begeeft (L-categorie en auto's) óf zich begeeft tussen lichter en langzaam verkeer (bijzondere bromfiets). Hierdoor volgt een andere uitkomst op basis van de risicoanalyse en is het belangrijk om daar rekening mee te houden bij het stellen van voorwaarden.

Bij de herziening van het toelatingskader **kan** gordelplicht gevaagd worden waarbij het uitgangspunt van L-categorie wordt gehanteerd. Als deze regel volledig overgenomen wordt kan dit veiligheidsrisico's met zich meebrengen. De plaats op de weg ten opzichte van L voertuigen met gordelplicht (gesloten carrosserieën) is namelijk anders en de daarbij horende risico's die gemitigeerd moeten worden verschillen aanzienlijk.

De Stint als bijzondere bromfiets neemt een andere positie op de weg in. Daardoor heeft deze te maken met andere risico's waar veiligheidsmaatregelen op gericht zullen zijn. De voorwaartse snelheid van een auto verklaart de noodzaak voor een veiligheidsgordel die gemaakt is om grote klappen op te vangen. Terwijl bij andere voertuigen bijvoorbeeld het risico om te water raken groter is en de veiligheid dus juist wordt vergroot als je het voertuig snel en gemakkelijk kan verlaten. TNO stelde dan ook in de analyse van verbetervoorstellen dat:

- 'Gordels voor passagiers zijn moeilijk los te krijgen;' en raad aan
- 'Huidige gordels vervangen door gecertificeerde gordels. Hierdoor zitten passagiers beter vast in vervoers-/laadbak',
- 'hierdoor zullen de passagiers minder snel uit het voertuig vallen, maar kunnen ze er ook minder snel uit worden gehaald.'²

Bij de afweging hoe het doel – zo groot mogelijke veiligheid voor de passagiers, bestuurder en medeweggebruikers – te behalen kijken we naar het gebruik, interactie met andere weggebruikers en positie in het verkeer. Dit wordt ook geadviseerd door het SWOV in het voorlopig advies voor de herziening van het toelatingskader en hierbij vergelijkbare bestaande voertuigen als referentievoertuig aan te houden.

Risico-inschatting rijrichting

In de analyse welke risico's er zijn bij een Stint waar gordels voor ingezet kunnen worden is gekeken naar twee elementen: de positie van de Stint in het wegverkeer en de veiligheid van passagiers bij incidenten met andere weggebruikers. In eerste instantie geven de verzekeringscijfers van de afgelopen 7 jaar (ca. 10.000.000 km) aan dat er geen incidenten bekend zijn bij de verzekeraar (90% van de Stints was hier direct of indirect verzekerd) waarbij een passagier letselschade heeft opgelopen tijdens vervoer.

Wat betreft de stabiliteit van het voertuig en de ondersteuning van inzittenden en bestuurder is er geen risico bij de Stint als voertuig op zichzelf. SWOV concludeerde in 2011 dan ook: *"tijdens het maken van de uitwijkmanoeuvre kost het de bestuurder nauwelijks moeite om op zijn plek te blijven staan. Ook voor de*

² TNO-rapport, Analyse verbetervoorstellen BSO Stint, TNO 2018 R11485 | 0.1.

inzittenden van de STINT kost het weinig moeite om op de plaats te blijven zitten tijdens een uitwijkmanoeuvre, dit komt met name door de relatief lage (maximum) snelheid waarmee een uitwijkmanoeuvre gemaakt wordt.”³

De grotere risico's in het verkeer met een voertuig dat zich op de plaats van het fietspad en met de snelheid van een fiets beweegt schatten wij in als risicovol bij mogelijk contact met zwaardere en snellere voertuigen. De risicovolle plaatsen zijn:

- Op het fietspad binnen de bebouwde kom; er is een risico op frontaal en achterop rijdend verkeer (fietsen, snor- en bromfietsen)
- Plekken waarbij er gekruist wordt met zwaardere en snellere voertuigen
 - o In- en uitritten
 - o Oversteken van wegen / kruispunten
- Op een 50 weg met 2-richtingsverkeer en fietsverkeer in beide rijrichtingen
 - o Risico op achterop rijdend verkeer
 - o Klein risico op frontale aanrijding (positie fietsverkeer is uiterst rechts en daarmee het verst van tegemoetkomend verkeer)

De plaats op het fietspad binnen de bebouwde kom is, zover wij dit kunnen inschatten, veilig voor de Stints. Op het fietspad rijdt verkeer dat qua gewicht soortgelijk of lichter is, en qua snelheid blijft het onder de 30 km per uur. Hier is er een risico op frontale aanrijdingen of verkeer dat oprijdt aan de achterkant. De impact van dit soort incidenten schatten we in als medium. Onder andere de dubbelwandige constructie rondom de passagiers biedt een grote mate van bescherming.

Kruisingen

De meest risicovolle plek is, in onze ogen, waar de Stint **kruist** met zwaardere en sneller verkeer, bijvoorbeeld bij in- en uitritten of het oversteken van wegen en kruisingen.

Cijfers van het SWOV laten eenzelfde beeld zien:⁴ in de periode 1996-2014 kwam 53% van de dodelijke fietsslachtoffers te overlijden door een aanrijding met een auto of bestelauto, 17% door een aanrijding met zwaar verkeer, 2,3% door een aanrijding met een trein of tram en 3,6% door een aanrijding met een gemotoriseerde tweewieler (totaal meer dan 75%).⁵ Onderzoek van SWOV uit 2012 geeft aan dat drie van de vijf verkeersdoden onder fietsers (60%) omkomen binnen de bebouwde kom, meestal op een kruispunt. Binnen de bebouwde kom valt 65% van de fietsdoden op een kruispunt, buiten de bebouwde kom is dat 52%. Van de fietsers die ernstig gewond raken bij een ongeval met een gemotoriseerd voertuig, viel in 2000-2009 81% binnen de bebouwde kom en bijna driekwart daarvan bij een ongeval op kruispunten.⁶

Hieruit volgt dat bij het mitigeren van de risico's en verhogen van de veiligheid voor voertuigen die zich op het fietspad bewegen met dezelfde snelheid als de fiets (en de Stint) rekening gehouden dient te worden met een scenario van een aanrijding op een kruispunt met een sneller en zwaardere motorisch voertuig. Hierbij is dan ook veelal sprake van een **aanrijding van de zijkant** (60%).⁷

Veiligheidsgordels kunnen gebruikt worden om hier de veiligheid te vergroten. In het geval van het gebruik van veiligheidsgordels voor de Stint volgt, ons inziens, dat de veiligheidsgordel zich dan ook moet richten op het verhogen van de veiligheid voor het grootste risico. Daarom denken wij dat uit de risicoanalyse kan volgen dat het aan te raden is om af te wijken van rijrichting als voorwaarde voor de plaatsing van de gordels, maar de richting van een mogelijk risicovolle impact als basis te nemen. Juist het plaatsen van veiligheidsgordels op een

³ SWOV, verslag veiligheidsonderzoek STINT, OZ-nummer: CI 0.03.09.4, 8 november 2011. ([link](#))

⁴ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/fietsers-waar-en-hoe-vallen-de-meeste-fietsslachtoffers>

⁵ <https://www.swov.nl/publicatie/bicycle-fatalities-trends-crashes-and-without-motor-vehicles-netherlands>

⁶ <https://www.swov.nl/publicatie/van-fietsongeval-naar-maatregelen-kennis-en-hiaten>

⁷ Margriet van Schijndel, Stefanie de Hair, Carmen Rodarius, Rikard Fredriksson, Cyclist kinematics in car impacts reconstructed in simulations and full scale testing with Polar dummy (2012), IRC-12-85. ([link](#))

zijwaartse rijrichting biedt meer bescherming voor passagiers als er een hoog risico is voor een zijwaartse impact.

Resumerend zou je kunnen stellen dat:

- Er onder de L-categorie geen gordelplicht toegepast wordt voor open carrosserieën.
- Gordelplicht in combinatie met in de rijrichting geplaatst zijn van de passagier in de huidige praktijk enkel voorkomt voor voertuigen die zich op de plaats van een auto zich in het verkeer begeven.
- Dit logisch is omdat door de snelheid van deze voertuigen het risico van de grootste impact zich zal voordoen in de rijrichting.
- Dat veiligheidsgordels bij een impact van recht van voren of achteren, ten aanzien van de positie van de passagier, vergrootte veiligheid biedt.
- Dat voertuig wat met de snelheid van een fiets zich op het fietspad begeeft het grootste risico loopt voor incidenten met een hoge impact bij het oversteken van wegen met zwaarder verkeer bij kruispunten en hierbij veelal sprake is van een zijwaartse aanrijding.
- Een zijwaartse rijrichting voor passagiers van voertuigen die de plaats op de weg van een fiets innemen logisch kan zijn ten opzichte van het mitigeren van de risico's bij een zijwaartse aanrijding.
- In het geval van de Stint de plaatsing van gordels in zijwaartse rijrichting het hoogste niveau van veiligheid kan bieden voor passagiers.

Afrondend

Er zijn belangrijke verschillen in wet- en regelgeving tussen auto's, L-categorie voertuigen en bijzondere bromfietsen. Deze verschillen zijn te verklaren door een ander gebruik, interactie met andere weggebruikers en positie in het verkeer. Hierdoor gelden er ook andere risico's waarvoor mitigerende maatregelen getroffen worden.

Het is belangrijk dat bij het stellen van voorwaarden rondom de te nemen veiligheidsmaatregelen het soort voertuig als uitgangspunt te nemen en te kijken, als er aansluiting gezocht wordt bij bestaande wet- en regelgeving, welke hier het beste op aansluit. Bovenstaande uiteenzetting geeft aan dat het niet zomaar aangenomen kan worden dat het in de rijrichting plaatsen van inzittenden een grotere veiligheid met zich meebrengt en dat dit zelfs mogelijk een lager veiligheidsniveau bewerkstelligd.

Daarom is het belangrijk om binnen de wet- en regelgeving aansluiting te zoeken bij soortgelijke bestaande voertuigen en de risicoanalyse centraal te zetten zodat voor elk voertuig de mogelijkheid is – op basis van het eigen gebruik, interactie met andere weggebruikers en positie in het verkeer – de best passende veiligheidsmaatregelen te nemen die afgestemd zijn op de specifieke risico's die er spelen. Dit sluit aan op de gebruikelijke praktijk bij internationale voertuigtoelating

memo

Aan: 5.1.2e – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Van: Edwin Renzen – Stint Urban Mobility
Datum: 23 mei 2019
Betreft: Aanvraag tot aanwijzing Stint als bijzondere bromfiets

Achtergrond

Op 2 mei is de nieuwe Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen inwerking getreden. Daarin zijn de nieuwe kaders voor de aanwijzing van een gemodificeerde Stint tot bijzondere bromfiets vastgelegd. De Tweede Kamer heeft de Minister en het ministerie verzocht om zich in te spannen dat een gemodificeerde Stint bij aanvang van het nieuwe schooljaar weer gebruikt kan worden (Motie van de leden Schonis en Gijs van Dijk over het kunnen gebruiken van de verbeterde Stint in het nieuwe schooljaar).

Voor de aanwijzing van de Stint is het, naast het voldoen aan de technische vereisten uit het beleidskader, nodig om aanvullend een aantal documenten voor te leggen:

- conformiteitsverklaring;
- duurzaamheidsverklaring;
- dossier dat aantoont dat de aanvrager beschikt over een kwaliteitssysteem;
- risicobeoordeling gebruik van het voertuig in het verkeer;
- testrapporten VN/ECE-reglementen; en
- gebruiksaanwijzing van de bijzondere bromfiets.

Aangezien het hier een nieuwe beleidsregel betreft is het niet altijd direct duidelijk waar de verschillende documenten aan moeten voldoen. Onder andere bestaat er bij de SWOV onduidelijkheid waar de risicobeoordeling gebruik van het voertuig in het verkeer aan moet voldoen. Dit levert vertraging op.

Stand van zaken

Op het moment wordt er hard gewerkt om alle benodigde documentatie te verkrijgen en in afstemming met RDW een prototype van de gemodificeerde Stint te ontwikkelen. Met het oog op het verzoek van de Tweede Kamer om voor aanvang van het nieuwe schooljaar de gemodificeerde Stint in gebruik te hebben is het belangrijk om het proces tot aanvraag zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Ter voorbereiding op een vlotte aanvraag helpt het om vooraf zo goed als mogelijk alles af te stemmen met de verantwoordelijke partijen die een rol hebben in de beoordeling van de aanvraag. Waaronder het ministerie, de RDW (en de SWOV).

Vlotte procedure

Het is mogelijk om binnen een kort tijdsbestek een gemodificeerde Stint weer in gebruik te hebben en hiermee te voldoen aan de wens van de Tweede Kamer. Hierbij is het wel een uitdaging om zo snel als mogelijk (in juni) al te kunnen starten met de productie van de eerste voertuigen en het bestellen van alle overige onderdelen.

Om deze stap te kunnen zetten helpt het om op voorhand zekerheid te hebben of de gemodificeerde Stint volledig in overeenstemming is met de beleidsregel. En daarnaast de aanvraag tot bijzondere bromfiets grondig en vlot te laten verlopen. Twee stappen dragen hier aan bij:

1. **Een prekeuring door RDW (eind mei) van de gemodificeerde Stint op de technische vereisten.** Hiermee ontstaat er zekerheid dat de gemodificeerde Stint inderdaad aan alle technische eisen voldoet, of wordt het duidelijk welke aanpassingen nog doorgevoerd moeten worden. Zodoende wordt het mogelijk om de benodigde onderdelen al voor de formele aanvraag te bestellen en van start te gaan met de productie.

2. **De mogelijkheid om de verschillende documenten op het moment dat deze klaar zijn voor te kunnen leggen aan de verantwoordelijke partij ter controle (ministerie, RDW).** Hierdoor is het niet nodig om te wachten totdat alle documentatie gereed is. Zo wordt er tijd bespaard en zal ten tijde van de formele aanvraag al voldoende duidelijkheid en kennis vooraf bij de verschillende partijen zijn. Ook het proces tot aanvraag zal zo grondiger en vlotter verlopen.

Planning

Graag spreken we met het ministerie een planning af van de te ondernemen stappen de komende periode in het proces tot aanwijzing van de gemodificeerde Stint tot bijzondere bromfiets. In goede samenwerking is het mogelijk om het proces tot aanwijzing grondig en vlot te laten verlopen.

memo

Aan: 5.1.2e – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Van: 5.1.2e – Stint Urban Mobility
Datum: 24 mei 2019
Betreft: Aanvraag tot aanwijzing Stint als bijzondere bromfiets - update

Achtergrond

Op 2 mei is de nieuwe Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen inwerking getreden. Daarin zijn de nieuwe kaders voor de aanwijzing van een 'Stint2019' tot bijzondere bromfiets vastgelegd. De Tweede Kamer heeft de Minister en het ministerie verzocht om zich in te spannen dat een verbeterde Stint bij aanvang van het nieuwe schooljaar weer gebruikt kan worden (Motie van de leden Schonis en Gijs van Dijk over het kunnen gebruiken van de verbeterde Stint in het nieuwe schooljaar).

Voor de aanwijzing van de 'Stint2019' is het, naast het voldoen aan de technische vereisten uit het beleidskader, nodig om aanvullend een aantal documenten voor te leggen bestaande uit de volgende onderdelen:

- risicobeoordeling veiligheids- en milieubeschermingsniveau (art. 4 lid 2);
- risicobeoordeling gebruik van het voertuig in het verkeer (art. 4 lid 3);
- testrapporten VN/ECE reglementen (art. 4 lid 4);
- conformiteitsverklaring (art. 4 lid 5 onder a);
- duurzaamheidsverklaring (art. 4 lid 5 onder b);
- dossier over het kwaliteitssysteem (art. 4 lid 5 onder c);
- gebruiksaanwijzing van de bijzondere bromfiets (art. 4 lid 5 onder e).

Aangezien het hier een nieuwe beleidsregel betreft is het niet altijd direct duidelijk waar de verschillende documenten aan moeten voldoen. Onder andere bestaat er bij de SWOV onduidelijkheid waar de risicobeoordeling gebruik van het voertuig in het verkeer aan moet voldoen. Dit levert vertraging op.

Stand van zaken

Op het moment wordt er hard gewerkt om alle benodigde documentatie en dossiers samen te stellen en in afstemming met RDW een prototype van de 'Stint2019' te ontwikkelen. Met het oog op het verzoek van de Tweede Kamer om voor aanvang van het nieuwe schooljaar de 'Stint2019' in gebruik te hebben is het belangrijk om de voortgang te behouden en de aanvraagprocedure zo snel mogelijk te starten.

Ter voorbereiding op een vlotte aanvraagprocedure helpt het om vooraf zo goed als mogelijk alles af te stemmen met de verantwoordelijke partijen die een rol hebben in de beoordeling van de aanvraag. Waaronder het ministerie en de RDW (en de SWOV).

Grondige procedure

Het is haalbaar om binnen een kort tijdsbestek een 'Stint2019' weer in gebruik te hebben en hiermee te voldoen aan de wens van de Tweede Kamer. Hierbij is het wel een uitdaging om zo snel als mogelijk (in juni) al te kunnen starten met de het bestellen van alle overige onderdelen en vervolgens productie van de eerste voertuigen. Waarvoor het van belang is dat er duidelijkheid is over het in overeenstemming zijn met de beleidsregel van de 'Stint2019'.

Hierbij helpt het als het mogelijk is om de aanvraag tot bijzondere bromfiets niet als geheel in te dienen maar per (geheel) onderdeel dat beschikbaar is. Zo wordt voortgang in het proces behouden, geeft het de verschillende partijen tijd voor een grondige controle van documenten en kan de aanvraag zo snel mogelijk in gang gezet worden. Wat betreft de technische keuring en de keuring van de documenten en dossiers betekent dat:

1. **Een (pre)keuring door RDW (eind mei) van de 'Stint2019' op de technische vereisten.** Hiermee ontstaat er zekerheid dat de 'Stint2019' inderdaad aan alle technische eisen voldoet, of wordt het duidelijk welke aanpassingen nog

doorgevoerd moeten worden. Zodoende wordt het mogelijk om de benodigde onderdelen al te bestellen en van start te gaan met de productie.

2. **De mogelijkheid om de verschillende documenten en dossiers (per onderdeel) toe te voegen aan de aanvraag op het moment dat deze gereed zijn.** Hierdoor is het niet nodig om te wachten totdat alle documentatie gereed is voordat de aanvraag ingediend kan worden. Het ministerie kan zo op korte termijn al beginnen met de beoordeling van de aanvraag en biedt het meer tijd voor een grondige controle van documenten en dossiers.

Planning

Graag spreken we met het ministerie een planning af voor de komende periode in het proces tot aanwijzing van de 'Stint2019' tot bijzondere bromfiets. In goede samenwerking is het mogelijk om het proces tot aanwijzing grondig te laten verlopen en de voortgang te behouden.

Beste organisatie,

Deze update was gepland om vorige week te versturen, maar vanwege berichtgeving van het OM over het ongeval in Oss hebben we dit een week uitgesteld. In deze brief delen we graag informatie over de voortgang van de Stint 2019 en het traject om deze zo snel mogelijk inzetbaar te maken.

Zoals in eerdere e-mails aangegeven, heeft de minister van I&W op 1 mei 2019 een nieuwe beleidsregel met toelatingseisen bekendgemaakt voor de categorie Bijzondere Bromfiets. Samen met de RDW en het ministerie wordt er hard gewerkt om de toelating van de Stint 2019 voor het einde van de zomervakantie gereed te hebben. Een aantal testen en certificaten moeten nog behaald worden voordat de officiële aanvraag bij het ministerie ingediend kan worden.

Tijdsplanning

Het doorlopen van het keuringstraject en het aanvangen van productie (zeker in de vakantieperiode), is een proces waarbij afwijkingen tot vertragingen kunnen leiden. Als bijvoorbeeld een pallet niet geleverd is, en de leverancier is gesloten tijdens de vakantie, dan heeft dit direct vertraging als consequentie. Maar met alle partijen gaan we ervoor! We hebben korte lijntjes en houden elkaar goed op de hoogte.

Omschrijving	Weeknummer
Behalen testcertificaten nieuwe Stint	Wk 28 t/m 30
Aanvraag aanwijzing Bijzondere Bromfiets 2019	Wk 30 t/m 34
Verwachte toelating Stint 2019	Vanaf wk 34
Produceren Stint 2019	Vanaf wk 29
Start rijtrainingen Stintgebruikers door Prodrive Academy	Vanaf wk 30
Start uitleveren Stint 2019	Vanaf wk 34
Start schoolseizoen Regio Zuid (maandag 19 augustus)	Wk 34
Start schoolseizoen Regio Noord (maandag 26 augustus)	Wk 35
Start schoolseizoen Regio Midden (maandag 2 september)	Wk 36

Verwachte levering Stint

De verwachting voor Regio Zuid is dat we de Stint niet voor het einde van de zomervakantie kunnen leveren. Bij deze vertraging hebben we het dan over een week tot weken, niet over maanden.

Voor Regio Noord en Regio Midden is de verwachting dat dit wél haalbaar is. Houd er echter rekening mee dat de Stint 2019 bij de start van het nieuwe schooljaar niet inzetbaar is.

Er zal de komende weken meer communicatie volgen over de voortgang en aflevermoment van de Stint 2019.

Verzekeringsvoorwaarden Stint 2019

De verzekeringsvoorwaarden (met o.a. jaarpremie) worden nu definitief gemaakt en volgen binnenkort. In de Stintverzekering zal in ieder geval het volgen van het convenant tussen BOinK, Brancheorganisaties uit de Kinderopvang en de minister als voorwaarde gesteld worden.

Een onderdeel van deze voorwaarden is een rijbewijsplicht. Dit zal één van de volgende rijbewijzen vereisen:

- AM (bromfiets) of B (auto) aangevuld met een Stint 2019 Prodrive training

Of

- AM theorie certificaat behaald bij het CBR aangevuld met een Stint 2019 Prodrive training. Deze is aan te vragen op de website van het CBR: [Theorie-examen bromfiets \(link\)](#)

Rijtrainingen

Prodrive is voor de rijtrainingen afhankelijk van de door ons te leveren Stints. De eerste voertuigen worden hiervoor beschikbaar gesteld.

Er worden trainingen voorbereid om het Stint 2019 certificaat te behalen. Iedereen die binnenkort met de Stint wil rijden kan zich daarom nu al aanmelden. De aanmeldingen kunnen rechtstreeks bij Prodrive gedaan worden via: www.prodriveacademy.nl/stint

Wanneer u zich heeft aangemeld voor de Stint rijtrainingen zal Prodrive het contact van ons overnemen en rechtstreeks met u communiceren. Mocht u geen e-mails meer willen ontvangen over de rijtrainingen of over de status van de Stint horen we dit graag. Dan halen we u uit onze mailinglijst.

Mochten er vragen zijn dan horen we deze graag.

Met vriendelijke groet,

Het Stint team

Betreft: Voortgangstraject Stint 2019

Beste organisatie,

Deze update was gepland om vorige week te versturen, maar vanwege berichtgeving van het OM over het ongeval in Oss hebben we dit een week uitgesteld. In deze brief delen we graag informatie over de voortgang van de Stint 2019 en het traject om deze zo snel mogelijk inzetbaar te maken.

Zoals in eerdere e-mails aangegeven, heeft de minister van I&W op 1 mei 2019 een nieuwe beleidsregel met toelatingseisen bekendgemaakt voor de categorie Bijzondere Bromfiets. Samen met de RDW en het ministerie wordt er hard gewerkt om de toelating van de Stint 2019 voor het einde van de zomervakantie gereed te hebben. Een aantal testen en certificaten moeten nog behaald worden voordat de officiële aanvraag bij het ministerie ingediend kan worden.

Tijdsplanning (verwachting)

Het doorlopen van het keuringstraject en het aanvangen van productie (zeker in de vakantieperiode), is een proces waarbij afwijkingen tot vertragingen kunnen leiden. Als bijvoorbeeld een pallet niet geleverd is, en de leverancier is gesloten tijdens de vakantie, dan heeft dit direct vertraging als consequentie. Maar met alle partijen gaan we ervoor! We hebben korte lijntjes en houden elkaar goed op de hoogte.

Omschrijving	Weeknummer
Behalen testcertificaten nieuwe Stint	Wk 28 t/m 30
Aanvraag aanwijzing Bijzondere Bromfiets 2019	Wk 30 t/m 34
Verwachte toelating Stint 2019	Vanaf wk 34
Start rijtrainingen Stintgebruikers door Prodrive Academy	Vanaf wk 30
Start uitleveren Stint 2019	Vanaf wk 34
Start schoolseizoen Regio Zuid (maandag 19 augustus)	Wk 34
Start schoolseizoen Regio Noord (maandag 26 augustus)	Wk 35
Start schoolseizoen Regio Midden (maandag 2 september)	Wk 36

Verwachte levering Stint

De verwachting voor Regio Zuid is dat we de Stint niet voor het einde van de zomervakantie kunnen leveren. Bij deze vertraging hebben we het dan over een week tot weken, niet over maanden.

Voor Regio Noord en Regio Midden is de verwachting dat dit wél haalbaar is. Houd er echter rekening mee dat de Stint 2019 bij de start van het nieuwe schooljaar niet inzetbaar is.

Er zal de komende weken meer communicatie volgen over de voortgang en aflevermoment van de Stint 2019.

Verzekeringsvoorwaarden Stint 2019

De verzekeringsvoorwaarden (met o.a. jaarpremie) worden nu definitief gemaakt en volgen binnenkort.

Een onderdeel van deze voorwaarden is een rijbewijsplicht. Dit zal één van de volgende rijbewijzen vereisen:

- AM (bromfiets) of B (auto) aangevuld met een Stint 2019 Prodrive training
- Of
- AM theorie certificaat behaald bij het CBR aangevuld met een Stint 2019 Prodrive training.
- Deze is aan te vragen op de website van het CBR: [Theorie-examen bromfiets \(link\)](#)

Een andere voorwaarde in de Stintverzekering is het naleven van het convenant (tussen BOinK, Brancheorganisaties uit de Kinderopvang en de minister).

Rijtrainingen

Prodrive is voor de rijtrainingen afhankelijk van de door ons te leveren Stints. De eerste beschikbare voertuigen worden hiervoor gebruikt.

Er worden trainingen voorbereid om het Stint 2019 certificaat te behalen. Iedereen die binnenkort met de Stint wil rijden kan zich daarom nu al aanmelden. De aanmeldingen kunnen rechtstreeks bij Prodrive gedaan worden via: www.prodriveacademy.nl/stint

Wanneer u zich heeft aangemeld voor de Stint rijtrainingen zal Prodrive het contact van ons overnemen en rechtstreeks met u communiceren. Mocht u geen e-mails meer willen ontvangen over de rijtrainingen of over de status van de Stint horen we dit graag. Dan halen we u uit onze mailinglijst.

Mochten er vragen zijn dan horen we deze graag.

Met vriendelijke groet,

Het Stint team

2n





2p





2q





**LEAD
CRYSTAL®
BATTERIES**

6-EVFJ-100
(12V100Ah)

12V Battery Range		
Temp	Charging (Constant Voltage)	
	Cycle	Float
20°C - 30°C	14.4V - 14.8V	13.8V - 13.9V
31°C - 40°C	14.26V - 14.66V	13.36V - 13.85V
41°C - 45°C	14.1V - 14.5V	13.2V - 13.6V

- CAUTION**
- Avoid Short Circuit
 - Do Not Charge in Sealed Container
 - Avoid Contact With Fire

© E-GE **RI** **CE** **POWERED BY Betta Batteries**

2t





2v



Max. 224 kg
Laadvermogen

2w



Betreft: Voortgangstraject Stint 2019

Beste organisatie,

In deze brief delen we informatie over de voortgang van de Stint 2019 en het traject om deze zo snel mogelijk inzetbaar te maken.

Zoals in eerdere e-mails aangegeven, heeft de minister van I&W op 1 mei 2019 een nieuwe beleidsregel met toelatingseisen bekendgemaakt voor de categorie Bijzondere Bromfiets. Samen met de RDW en het ministerie wordt er hard gewerkt om de toelating van de Stint 2019 voor het einde van de zomervakantie gereed te hebben. Een aantal testen en certificaten moet nog behaald worden voordat de officiële aanvraag bij het ministerie ingediend kan worden.

Tijdsplanning (verwachting)

Het doorlopen van het keuringstraject en het aanvangen van productie (zeker in de vakantieperiode), is een proces waarbij afwijkingen tot vertragingen kunnen leiden. Als bijvoorbeeld een pallet niet geleverd is, en de leverancier is gesloten tijdens de vakantie, dan heeft dit direct vertraging als consequentie. Maar met alle partijen gaan we ervoor! We hebben korte lijntjes en houden elkaar goed op de hoogte.

Omschrijving	Weeknummer
Behalen testcertificaten nieuwe Stint	Wk 28 t/m 30
Aanvraag aanwijzing Bijzondere Bromfiets 2019	Wk 30 t/m 34
Verwachte toelating Stint 2019	Vanaf wk 34
Start rijtrainingen Stintgebruikers door Prodrive Academy	Vanaf wk 30
Start uitleveren Stint 2019	Vanaf wk 34
Start schoolseizoen Regio Zuid (maandag 19 augustus)	Wk 34
Start schoolseizoen Regio Noord (maandag 26 augustus)	Wk 35
Start schoolseizoen Regio Midden (maandag 2 september)	Wk 36

Verwachte levering Stint

De verwachting voor Regio Zuid is dat we de Stint niet voor het einde van de zomervakantie kunnen leveren. Bij deze vertraging hebben we het dan over een week tot weken, niet over maanden.

Voor Regio Noord en Regio Midden is de verwachting dat levering voor het einde van de zomervakantie wél haalbaar is. We hebben hier echter nog geen zekerheid over. Ons advies: houd er bij het maken van de ophaalplanning rekening mee dat de Stint 2019 bij de start van het nieuwe schooljaar niet inzetbaar is.

Er zal de komende weken meer communicatie volgen over de voortgang en aflevermoment van de Stint 2019.

Verzekeringsvoorwaarden Stint 2019

De verzekeringsvoorwaarden (met o.a. jaarpremie) worden definitief gemaakt en volgen binnenkort.

Een onderdeel van deze voorwaarden is een rijbewijsplicht. Dit zal één van de volgende rijbewijzen vereisen:

- AM (bromfiets) of B (auto) aangevuld met een Stint 2019 Prodrive training
- Of
- AM theorie certificaat behaald bij het CBR aangevuld met een Stint 2019 Prodrive training.
- Deze is aan te vragen op de website van het CBR: [Theorie-examen bromfiets \(link\)](#)

Een andere voorwaarde in de Stintverzekering is het naleven van het convenant (tussen BOinK, Brancheorganisaties uit de Kinderopvang en de minister).

Rijtrainingen

Prodrive is voor de rijtrainingen afhankelijk van de door ons te leveren Stints. De eerste beschikbare voertuigen worden hiervoor gebruikt.

Er worden trainingen voorbereid om het Stint 2019 certificaat te behalen. Iedereen die binnenkort met de Stint wil rijden kan zich daarom nu al aanmelden. De aanmeldingen kunnen rechtstreeks bij Prodrive gedaan worden via: www.prodriveacademy.nl/stint

Na aanmelding zal Prodrive het contact van ons overnemen en rechtstreeks communiceren. Mocht het niet op prijs gesteld worden om e-mails te ontvangen over de rijtrainingen of over de status van de Stint, dan horen we dit graag. Het e-mailadres zullen we dan verwijderen uit de mailinglijst.

Mochten er vragen zijn dan horen we deze graag.

Met vriendelijke groet,

Het Stint team

2Z

MODEL AC-S1 24V 150A SWS
TYPE CODE ACS1P16000000
RATING DATA 24V 150A
LOT 9611910022
D16
CE

PRODUCT CODE B00IV2334B00
CUSTOMER CODE
SERIAL NUMBER 9612170036
E16

CH MIC
CNL 150
24

AC SMARTMOTION

-B



Max 6 Nm

U

V

W



FERRAZ
SHAWMUT

UBE

In deze e-mail volgt een update over de voortgang van de Stint 2019 en het traject om deze zo snel mogelijk inzetbaar te maken.

De vooruitzichten van de keuring zien er goed uit, maar een aantal externe testen moet nog worden afgerond. Om de nieuwe Stints voor het einde zomervakantie te kunnen leveren, willen wij ons vanaf nu volledig richten op Regio Midden.

In onze brief van 10 juli gaven we al aan dat levering van de Stint 2019 in Regio Zuid niet haalbaar is voor het einde van de zomervakantie. Onze verwachting is dat dit voor Regio Noord helaas ook niet mogelijk is. Bij deze vertraging hebben we het dan over een week tot weken, niet over maanden.

Tijdsplanning (verwachting)

Omschrijving	Weeknummer
Behalen testcertificaten nieuwe Stint	<u>Wk 28</u> t/m 31
Aanvraag aanwijzing Bijzondere Bromfiets 2019	<u>Wk 31</u> t/m 35
Verwachte toelating Stint 2019	Vanaf <u>wk 35</u>
Start rijtrainingen Stintgebruikers door Prodrive Academy	Vanaf <u>wk 34</u>
Start uitleveren Stint 2019	Vanaf <u>wk 35</u>
Start schoolseizoen Regio Zuid (maandag 19 augustus)	<u>Wk 34</u>
Start schoolseizoen Regio Noord (maandag 26 augustus)	<u>Wk 35</u>
Start schoolseizoen Regio Midden (maandag 2 september)	<u>Wk 36</u>

Rijtrainingen

2zb

Volgende week zal Prodrive naar iedereen die zich heeft aangemeld communiceren over de startdatum van de rijtrainingen.

Aanmeldingen voor de rijtrainingen kunnen rechtstreeks bij Prodrive gedaan worden via: www.prodriveacademy.nl/stint

Mochten er vragen zijn dan horen we deze graag.

Beste organisatie,

In deze e-mail volgt een update over de voortgang van de Stint 2019.

We zien helaas vertraging optreden op verschillende vlakken. Zoals we eind juli hebben gecommuniceerd is het goed doorlopen van het keuringstraject in de vakantieperiode een uitdaging.

Om de 'aanwijzing bijzondere bromfiets' te verkrijgen zijn wij in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Maar sinds 2 augustus is bekend geworden dat een bijzondere bromfiets ook onder de 'machinerichtlijn' valt. De keuringsinspectie voor deze richtlijn is het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). De machinerichtlijn is een Europese richtlijn voor de machine-industrie en omvat de veiligheidscriteria waaraan machines dienen te voldoen. De Stint 2019 moet aan deze machinerichtlijn voldoen voordat deze wordt toegelaten tot de openbare weg. We zijn ondertussen in gesprek met het ministerie van SZW.

Levering Stint

In onze eerdere brieven gaven we aan dat levering van de nieuwe Stint in Regio Zuid en Noord niet haalbaar is voor het einde van de zomervakantie. We verwachten dat we de toelating van de Stint 2019 níet zullen ontvangen voor het einde van de zomervakantie, en daarom zal ook Regio Midden de nieuwe Stint helaas niet op tijd geleverd krijgen.

We weten dat er noodzaak is om de Stint zo snel mogelijk in te kunnen zetten. Afhankelijk van de gesprekken met de inspecteurs van SZW proberen we op korte termijn helder te krijgen welke stappen we moeten doorlopen om het traject verantwoord, maar snel te doorlopen. Zodra we nieuwe informatie hebben zullen wij dit communiceren.

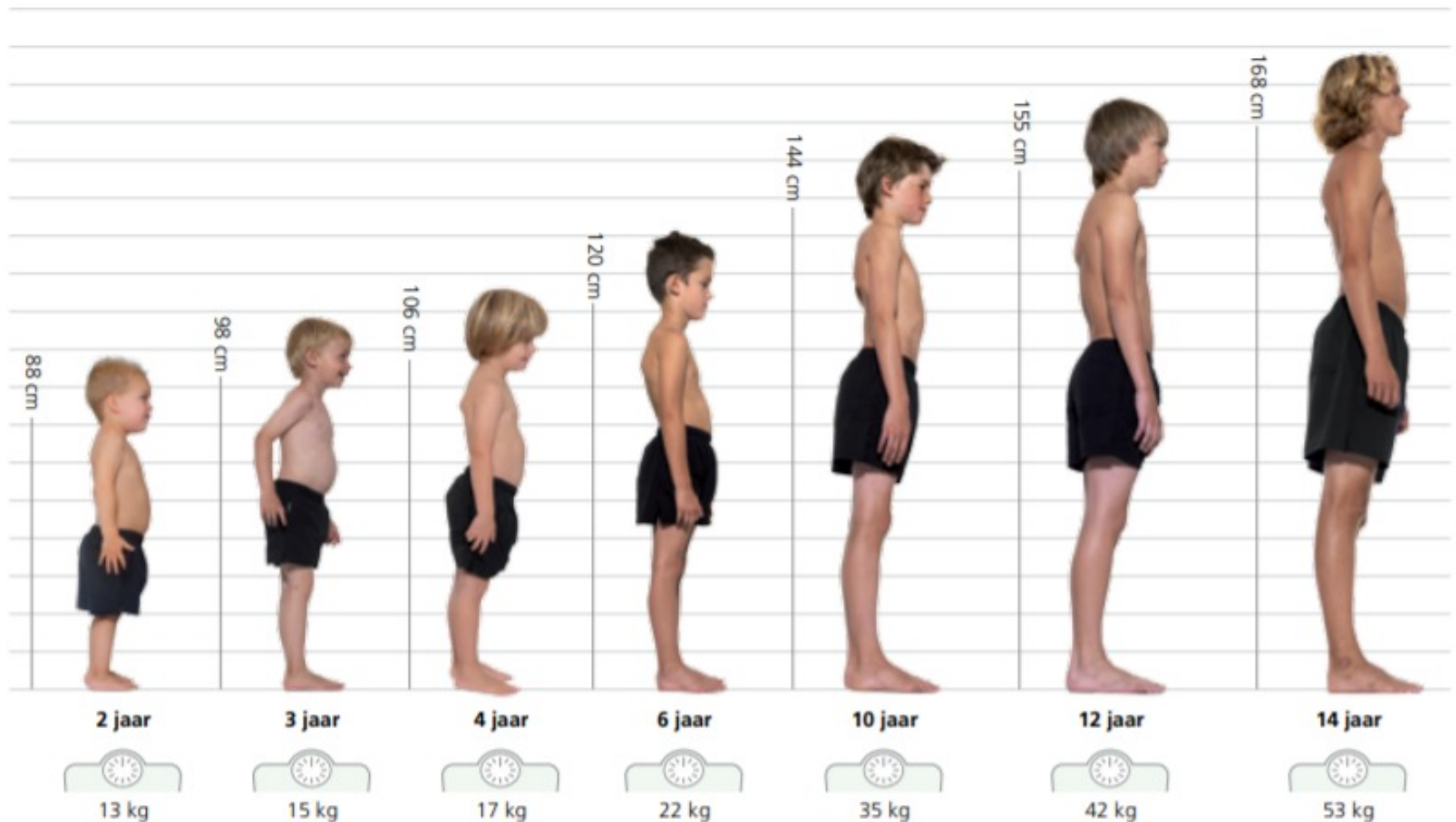
Mochten er nog vragen zijn horen we die graag.

Met vriendelijke groet,

Team Stint

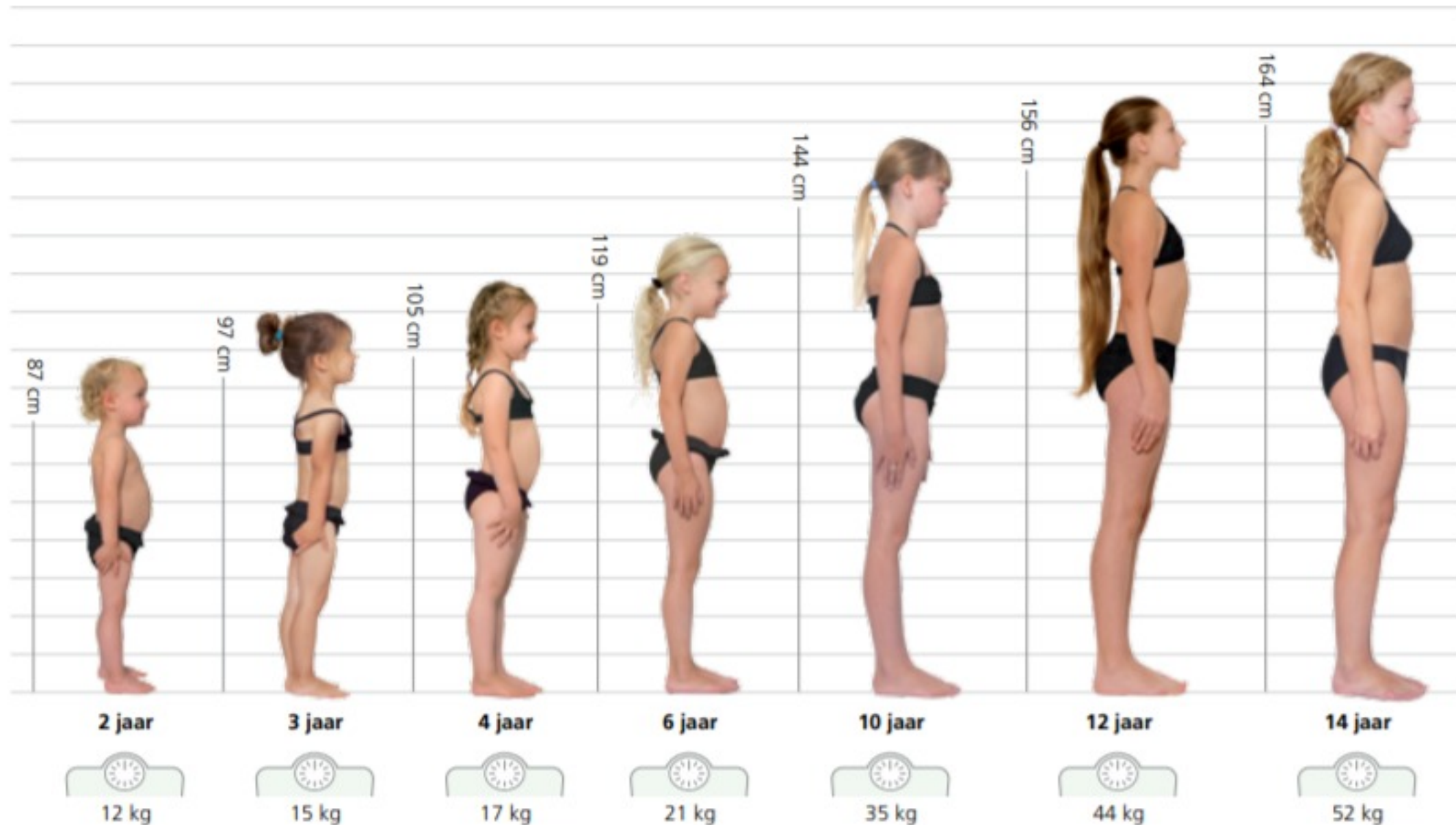
Gewichtsverloopkaart jongens 2zd

Gezond gewicht



Gewichtsverloopkaart meisjes 2ze

Gezond gewicht



Beste organisatie,

Onze laatste communicatie is alweer even geleden. Daarom volgt in deze e-mail een voortgangsbericht.

Zoals half oktober gecommuniceerd is de aanvraag voor de nieuwe Stint onder de richtlijn Bijzondere bromfiets 2019 opnieuw ingediend. We hebben met de betrokken partijen afgesproken geen uitspraken te doen over het inhoudelijke verloop van de keuring, maar het einde is in zicht. Zodra wij nieuws hebben, zullen we hierover direct communiceren.

Voor Stints die op eigen terrein rijden (vooral buitenlandse markt) starten we volgende week met produceren! We mogen namelijk de CE markering volgens de machinerichtlijn aanbrengen op het voertuig. Deze Stints mogen níet op de openbare weg rijden, hiervoor loopt namelijk de keuring voor de aanwijzing Bijzondere Bromfiets 2019. Maar het chassis is voor zowel de machinerichtlijn als de bijzondere bromfiets hetzelfde. We zijn dus weer een stap dichterbij!

KindVak beurs

Verder is iedereen die alvast het nieuwe model Stint wil zien én uitproberen, van harte uitgenodigd om langs te komen op de KindVak beurs op 16, 17 en 18 januari in de Brabanthallen. Wij zullen op de beurs aanwezig zijn op het 'Stintplein' om uitleg te geven over het nieuwe BSO model. Ook Prodrive Academy (rijtrainingen), Friesland Lease (Stintabonnementen) en Steijnborg (Stintverzekering) zullen aanwezig zijn. Bezoekers kunnen een proefrit maken met het nieuwe Stint model in een speciaal ingerichte test hal. Dus mocht je het leuk vinden om langs te komen, schrijf je in op <http://www.kindvak.nl/>.

Tot slot: het is alweer december en daarmee bijna het einde van het jaar. Wij willen iedereen die in deze moeilijke tijd achter ons staat bedanken voor hun fantastische steun en geduld. We zijn er nog steeds! Het is een lange weg, maar we hopen allemaal dat dit traject spoedig tot een einde komt en de Stint in 2020 weer op de Nederlandse fietspaden te zien is! Tot die tijd wensen wij iedereen fijne dagen en een voorspoedig 2020.

Met vriendelijke groet,

Het Stint team

2zg

Model: BSO bus

Wijzigingen in wetgeving – Technische specificaties – Kosten – Service en onderhoud

Dit document bevat de huidige stand van zaken en veranderingen aan de BSO Stint. Dit document is een geactualiseerde versie van het document gestuurd op 30 april 2019 waarin alle informatie over de Stint 2019 werd beschreven.



Toelatingskader Bijzondere bromfiets & Machinerichtlijn
Versie: 2020-01-27

© 2020, Stintum Holding B.V.

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Stintum Holding B.V.

De [algemene voorwaarden](#) van Stintum Holding B.V. zijn van toepassing op alle orders.

INHOUDSOPGAVE

1. INTRODUCTIE	4
1.1. Voorwoord.....	4
1.2. Naamswijziging BSO Stint naar BSO bus.....	4
1.3. Begripsbepalingen	5
2. HET VOERTUIG	6
2.1. Hoofdcomponenten	6
2.2. Bedieningsfuncties stuurkolom	7
2.2. Specificaties en afmetingen voertuig	8
3. WETGEVING EN WIJZIGINGEN T.O.V. DOCUMENT APRIL 2019	9
3.1. Nationale wetgeving Bijzondere bromfiets 2019 en Europese Machinerichtlijn	9
3.2. Conformiteit van Productie (COP)	9
3.3. Gevolgen van de nieuwe wetgeving.....	10
3.4. Nieuwe inruilorders vanaf 2020	12
4. KOSTEN & FINANCIERING.....	13
4.1. Inleiding	13
4.2. Abonnement; inruilen van oud naar nieuw model.....	13
4.3. Koop; inruilen van oud naar nieuw model	14
4.4. Inruilen van Koop naar abonnement.....	14
4.5. Inruilvoorstel DC Stints	15
4.6. Abonnement; BSO bus nieuw	16
4.7. Koop; BSO bus nieuw	16
4.9. Waarborgfonds Kinderopvang.....	16
5. ONDERHOUD	17
5.1. Volledige Service.....	17
5.2. Jaarlijkse controle- en onderhoudsbeurt (BSO bus APK).....	17
5.3. Garantie	17

1. INTRODUCTIE

1.1. Voorwoord

De afgelopen maanden hebben wij hard gewerkt aan de nieuwe Stint en hebben wij half oktober 2019 de aanvraag voor de nieuwe Stint onder de beleidsregel Bijzondere bromfiets 2019 opnieuw ingediend bij de overheid.

Sinds onze communicatie van 30 april 2019 (e-mail met onderwerp 'BSO Stint 2019: informatie, kosten en orderformulier') is er een aantal dingen veranderd in de wetgeving. Er zijn extra technische eisen bijgekomen waardoor de gestuurde informatie van april 2019 niet meer compleet is.

Er zijn ons nog steeds bepaalde zaken onduidelijk aangezien de toelating nog niet is vertrekt. Wij willen ondanks deze onduidelijkheid in dit document de huidige situatie schetsen en een zo volledig mogelijke weergave neerzetten rondom de nieuwe Stint.

Dit document bevat daarom de wijzigingen in wetgeving, gevolgen hiervan op het voertuig en de kosten. Op deze manier hopen we dat organisaties een geïnformeerde keuze kunnen maken op het gebied van vervoer.

1.2. Naamswijziging BSO Stint naar BSO bus

Wij hebben ervoor gekozen om de BSO Stint een nieuwe naam te geven. Als fabrikant zullen we 'Stint Urban Mobility' als merknaam behouden, maar de productnaam voor het model Stint wat gemaakt is om kinderen te vervoeren (de BSO Stint) zal veranderen.

Wij hebben gekozen voor de naam: **BSO bus**. Deze naam hebben wij gekozen omdat de omschrijving van het voertuig direct zegt waarvoor deze gemaakt is: het vervoeren van een groep BSO kinderen in een 'busje'. De naam valt in lijn met de namen van onze andere modellen: Pick-up en Cargo, waarmee goederen vervoerd worden.

In de media werd eerder geschreven dat de naam gewijzigd zou worden naar 'Buszy', maar dit is BSO bus geworden. Wij begrijpen dat het veranderen van de naam in eerste instantie voor verwarring kan zorgen, maar we hopen dat alle Kinderopvangorganisaties hieraan willen meewerken.

1.3. Begripsbepalingen

Om dit document leesbaar te houden wordt er gebruik gemaakt van vereenvoudigde termen. Hieronder worden deze termen uitgelegd.

Categorie Bijzondere bromfiets¹

Een voertuigcategorie in Nederland voor voertuigen die niet binnen Europese regelgeving vallen. In deze categorie is de Stint in 2011 toegelaten. De BSO bus moet aan deze regelgeving voldoen voordat het voertuig toegelaten mag worden tot de openbare weg.

Machinerichtlijn²

De machinerichtlijn is een Europese richtlijn voor de machine-industrie en omvat de veiligheidscriteria waaraan machines dienen te voldoen. De BSO bus moet ook aan deze richtlijn voldoen voordat het voertuig toegelaten mag worden tot de openbare weg (besluit Europese Commissie augustus 2019).

Oude Stint / Stint 2011

De Stint volgens de Beleidsregel Bijzondere bromfiets uit 2011. Dit betreft de circa 3000 Stints die geproduceerd zijn vanaf 2011 t/m 2018. De minister van IenW heeft de toelating van de oude Stint in 2018 ingetrokken.

Nieuwe Stint / BSO bus

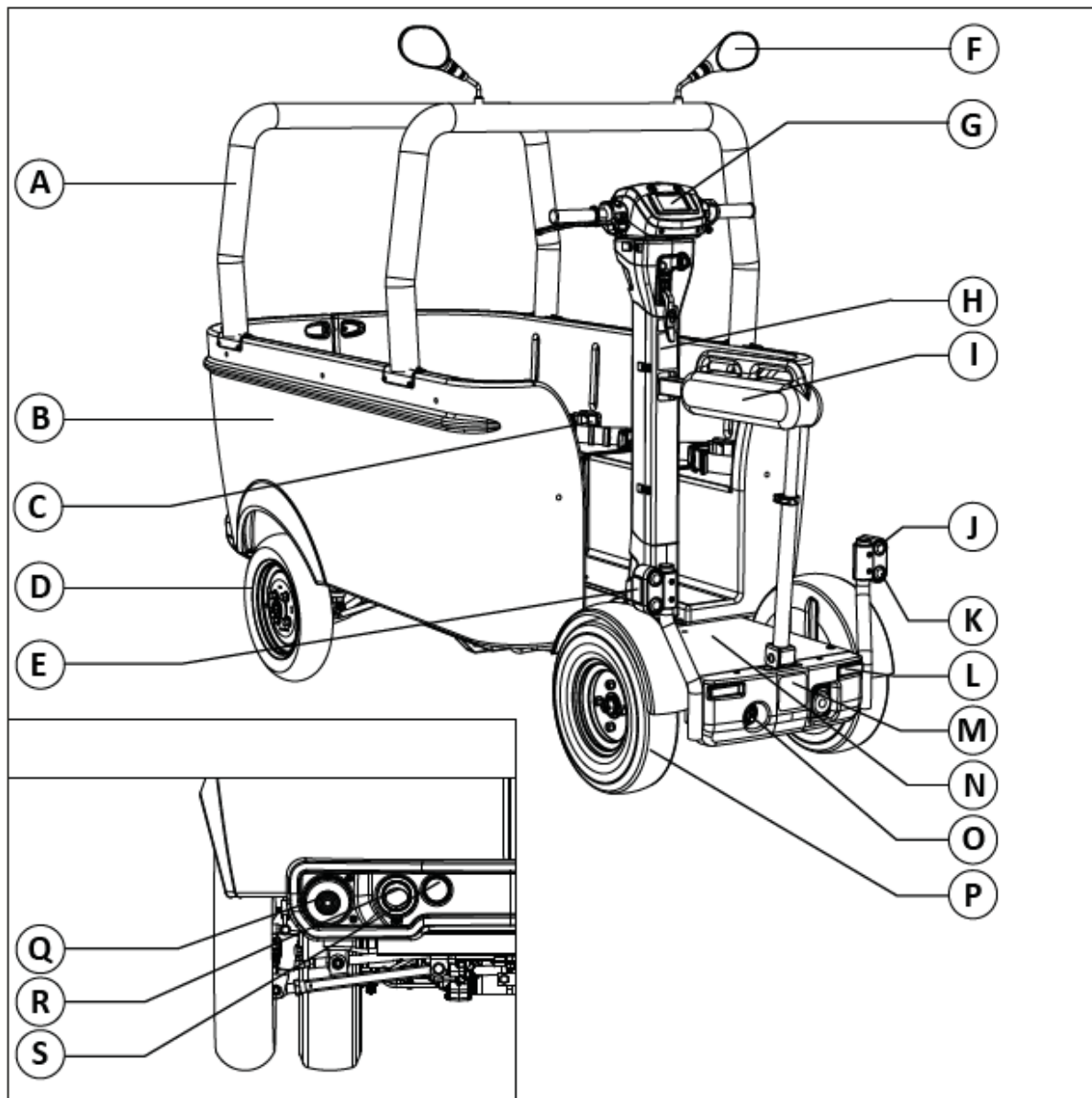
De nieuwe Stint (BSO bus) volgens de aanwijzing Bijzondere bromfiets uit 2019. De minister van IenW heeft een nieuw toelatingskader opgesteld voor de categorie Bijzondere bromfiets waarbinnen een nieuw voertuig geproduceerd kan worden. Dit betreft alle voertuigen die geproduceerd worden vanaf 2020.

¹ <https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/bijzondere-bromfietsen>

² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-737.pdf>

2. HET VOERTUIG

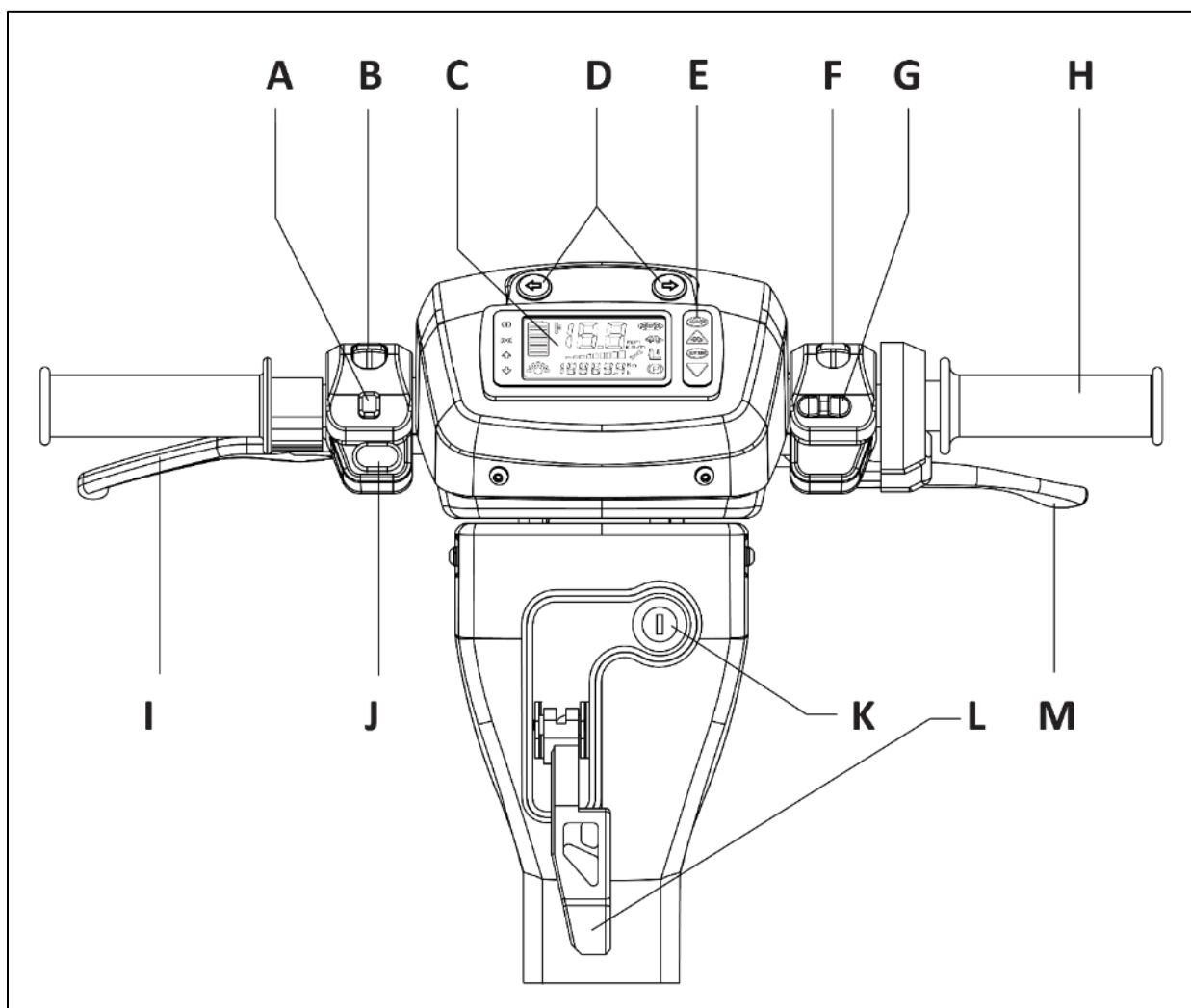
2.1. Hoofdcomponenten



- A Kantelbeveiligingsinrichting
- B Zitting voor passagiers
- C Heupgordels voor passagiers
- D Voorwielen
- E Reflectoren zijkant
- F Achteruitkijkspiegels
- G Stuur
- H Stuurkolom
- I Bestuurderssteun
- J Knipperlichten achter

- K Verlichting achter en remverlichting
- L Reflectoren achterkant
- M Oplaadaansluiting
- N Stapplateau (met bestuurdersdetectie)
- O Hoofdstroomschakelaar
- P Achterwielen
- Q Knipperlichten voor
- R Koplampen
- S Reflectoren voorkant

2.2. Bedieningsfuncties stuurkolom



A	Richtingaanwijzer schakelaars	H	Gashendel
B	Gevarenlicht	I	Remhendel achterwielen
C	Informatiedisplay	J	Claxon
D	Verklikkerlichten richtingaanwijzer	K	Contactslot met stuurslotfunctie
E	Snelheidsschakelaar/schildpadknop	L	Parkeerremhendel
F	Noodstopschakelaar	M	Remhendel voorwielen
G	Rijrichtingschakelaar		

2.2. Specificaties en afmetingen voertuig

Maximale snelheid ingesteld op	17,2 km/u
Actieradius	25 km
Maximaal gewicht voertuig beladen (incl. bestuurder)	565 kg
Maximaal laadgewicht met 2x 12 V loodzuur accu's	200 kg (maximaal 8 zitplaatsen)*
Maximaal laadgewicht met 25.9V lithium accu	250 kg (maximaal 10 zitplaatsen)*
Maximale hellingshoek beladen	10°
Remvertraging	> 4 m/s ²
Draaicirkel	570 cm
Grondspeling	15,5 cm
Lengte	238 cm
Breedte	112 cm
Hoogte (incl. spiegels)	177 cm

** Totdat de definitieve wettelijke regeling is vastgesteld wordt de BSO bus, die geschikt is voor het vervoer van max. 10 personen met lithium accu's of max. 8 personen met loodzuur accu's, toegelaten, mits er wordt voldaan aan de overige afspraken gemaakt tussen sectororganisaties en het ministerie. Deze afspraken zijn vastgelegd in een convenant.³*

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2019/07/10/convenant-stint>

3. WETGEVING EN WIJZIGINGEN T.O.V. DOCUMENT APRIL 2019

3.1. Nationale wetgeving Bijzondere bromfiets 2019 en Europese Machinerichtlijn

Omdat het vervoer van 10 kinderen niet in Europese wetgeving is vastgelegd moet het nieuwe voertuig worden toegelaten onder nationale wetgeving: de categorie Bijzondere bromfietsen. Het ministerie van IenW heeft de regelgeving voor deze categorie aangescherpt en in mei 2019 bekendgemaakt.

In onze communicatie van april 2019 veronderstelden wij nog dat de oude Stints 'aangepast/hergebruikt' konden worden naar de nieuwe regelgeving, om daarna zo snel mogelijk te kunnen leveren bij de gebruiker. Maar in de nieuwe beleidsregel bleek dat Stints grotendeels andere voertuigen moesten worden.

Nadat we de BSO bus hadden ontworpen en de aanvraag voor toelating eind juli 2019 hadden gedaan, kwam het nieuws van de Europese Commissie dat een bijzondere bromfiets óók aan de Machinerichtlijn moet voldoen. Een voertuig zoals de Stint wordt dus in eerste instantie gezien als een machine en dáárna als een bijzondere bromfiets. Dit betekende extra veiligheidseisen, waardoor onze eerste aanvraag werd afgekeurd.

Een aantal opvallende wijzigingen ten opzichte van het oude model betreffen bijvoorbeeld een rolbeugel/kantelbeveiliging om rollen van het voertuig te voorkomen, een extra rem, achteruitkijkspiegels en een bestuurderssteun op het stapplateau voor extra stabiliteit.

3.2. Conformiteit van Productie (COP)

In de beleidsregel Bijzondere bromfiets 2019 staat dat fabrikanten bij hun aanvraag van een nieuw voertuig moeten voldoen aan Conformiteit van Productie (COP). Kort gezegd: geproduceerde voertuigen binnen de toelating zijn altijd exact hetzelfde aan elkaar. Dit COP-traject is gaande en wordt door de overheid verdeeld in twee delen:

1. productie van geheel nieuwe voertuigen met uitsluitend nieuwe onderdelen
2. productie van voertuigen met hergebruikte onderdelen (dit geldt voor de circa 3000 Stints die tot oktober 2018 op de weg reden).

Op dit moment hebben we de COP goedkeuring voor het produceren van nieuwe voertuigen ontvangen! Op een later moment verwachten we de toestemming voor de hergebruikte voertuigen (punt 2). Aan dit onderwerp besteedt de overheid extra aandacht.

Om deze reden zullen wij starten met het produceren van de nieuwe voertuigen. Zodra het ministerie onze voertuigaanvraag positief heeft beoordeeld zullen wij beginnen met het uitleveren.

Daarna zullen wij zo snel mogelijk beginnen met de productie en levering van de hergebruikte voertuigen. Wij begrijpen dat voor deze laatste meer noodzaak is, maar wij zijn afhankelijk van de COP toestemming.

3.3. Gevolgen van de nieuwe wetgeving

1. Regenkap niet meer te gebruiken

Door de verplichte rolbeugel past de bestaande regenkap niet meer op het voertuig en is deze niet te hergebruiken.

Wanneer de rolbeugel zodanig was ontworpen dat de regenkap herbruikbaar was, zouden er geen kinderen meer in de BSO bus passen. Wij begrijpen dat dit vervelend is en zullen daarom in de toekomst de mogelijkheden bekijken om een nieuwe regenkap te laten ontwerpen die apart besteld kan worden.

2. Bestaande banken niet meer te hergebruiken

In de beleidsregel bijzondere bromfiets staat dat de fabrikant een *duurzaamheidsverklaring* afgeeft voor de te produceren voertuigen. Hierin wordt verklaard dat een 'nieuw geproduceerd voertuig' een levensduur heeft van minimaal vijf jaar. Hieronder vallen zowel de nieuwe voertuigen als de voertuigen die met hergebruikte onderdelen worden geproduceerd.

Deze duurzaamheidsverklaring heeft met name weerslag op de gebruikte banken van organisaties. Wij kunnen met een levering in 2020 niet garanderen dat gebruikte banken nogmaals 5 jaar meegaan (wat een vereiste is). Bijvoorbeeld: Stints met banken geleverd in 2015 zouden dan in totaal bijna 10 jaar moeten meegaan, iets wat wij niet kunnen garanderen i.v.m. slijtage. De gebruikte banken kunnen daarom *niet* omgebouwd worden naar de eisen van de nieuwe beleidsregel.

Wij zijn in gesprek met de overheid over de duurzaamheidsverklaring. Wij bekijken de mogelijkheden om de gebruikte banken (en andere hergebruikte onderdelen) wél aan te mogen passen naar het nieuwe model. Hierover volgt later meer informatie.

Daarom vragen we een bijdrage van € 750,- incl. btw per voertuig voor het plaatsen van nieuwe banken met nieuwe belettering.

Zie hoofdstuk 4 voor een uiteenzetting van de kosten voor Abonnement of Koop.

3. Voertuig met huidige loodzuur accu's is te zwaar voor het vervoer van 10 kinderen

Een gevolg van de rolbeugel is dat het voertuig zwaarder wordt. Omdat de BSO bus volgens de beleidsregel in totaal 565 kilo mag wegen (voertuig, bestuurder en passagiers), moeten organisaties goed opletten hoeveel laadgewicht er vervoerd mag worden. In combinatie met een bestuurder van gemiddeld 75 kilo blijft er bij een loodzuur accu 200 kilo laadgewicht over (loodzuur accu's waren de standaard accu's op de ca. 3000 Stints geleverd tot oktober 2018). De kans dat er bij het vervoeren van 10 kinderen meer dan 200 kg vervoerd zal worden is groot, want met 10 kinderen van gemiddeld circa 5 jaar wordt dit maximum bereikt.⁴

⁴ <https://gemiddeldgezien.nl/gemiddelde-gewicht-kind>

Deze kans op misbruik kunnen wij verkleinen door geproduceerde Stints uitsluitend met een Lithium accu te leveren. Deze accu is 50 kg lichter dan de loodzuur accu's. Hierdoor kan er 250 kilo vervoerd worden, wat gelijk staat aan gemiddeld 10 kinderen van circa. 7,5 jaar.

Daarom zullen wij bij alle nieuwe orders vanaf 2020 uitsluitend Lithium accu's leveren. Ook voor inruilorders die vanaf 2020 geplaatst worden zal dit gelden.

Keuze voor overstappen naar Lithium accu of hergebruiken loodzuur accu?

Organisaties die hun inruilorder(s) in 2019 hebben geplaatst kunnen ervoor kiezen om hun loodzuur accu's te hergebruiken i.p.v. overstappen naar lithium. Overstappen is niet verplicht, maar wij raden dit sterk aan.

Organisaties die ervoor kiezen om hun loodzuur accu's te blijven gebruiken, kunnen maar 8 kinderen vervoeren. Wij zijn vanuit de Machinerichtlijn namelijk genooddaakt om twee zitplaatsen onklaar te maken vanwege het risico op overbelading. Ook zal de levering van de BSO bus pas plaatsvinden zodra we de COP toestemming voor hergebruikte onderdelen hebben ontvangen (zie paragraaf 3.2). Wanneer we deze ontvangen is nog onduidelijk. De loodzuuraccu's blijven we uiteraard wel onderhouden en vervangen indien dat nodig is.

Wij vragen een bijdrage van € 750,- incl. btw per voertuig voor het overstappen naar de lithium accu (incl. een nieuwe acculader). Hieronder staat een tabel met alle voor- en nadelen van beide accu's om een geïnformeerde keuze te kunnen maken.

	Overstappen naar Lithium accu	Hergebruiken loodzuur accu
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"> • Door het lichte gewicht van de accu mogen er 10 kinderen vervoerd worden (volgens de voorwaarden van het convenant tussen sectororganisaties en het rie) • Deze nieuwe accu's gaan ca. 5 jaar mee • Inclusief nieuwe lader 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet direct extra kosten • De loodzuur accu's blijven we bij defecten onderhouden en vervangen zoals altijd
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"> • Wij vragen hiervoor een bijdrage van € 750,- incl. btw. Dit bedrag betreft de accu en de lader • Dit aanbod is alleen geldig voor voertuigen waarvan de inruilorder al is geplaatst 	<ul style="list-style-type: none"> • De levensduur van de accu's loopt bij stilstand gewoon door. De oude accu's moeten daarom binnen 0 en 36 maanden vervangen worden. De meest recente versie van deze accu's kost normaalgesproken € 871,- incl. btw bij vervanging. • Door het gewicht van de accu mogen er maar 8 kinderen

		<p>vervoerd worden. Twee zitplaatsen worden onklaar gemaakt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wanneer er eenmaal gekozen is voor hergebruik van loodzuur accu's kan deze keuze niet meer gewijzigd worden. In het Voertuig Identificatie Nummer (VIN) staat vermeld welke accu's geplaatst zijn. Dit nummer is niet achteraf aan te passen.
--	--	--

3.4. Nieuwe inruilorders vanaf 2020

Vanaf 2020 kunnen wij inruilorders niet meer aanbieden volgens de inruilprijzen in het document van april 2019, maar met een korting op de aanschafprijs of een korting op het abonnement.

De reden hiervoor is dat het hergebruiken en ombouwen van een gebruikte Stint in vergelijking met een nieuw geproduceerd voertuig zeer veel extra handling en tijd kost. Bijvoorbeeld: een nieuw voertuig produceren kost circa 10 uur werk, maar een gebruikt voertuig ombouwen naar de BSO bus kost circa 30 uur werk. Om een oud model veilig te gebruiken voor de nieuwe productie moet er veel extra werk gedaan worden:

- Oude voertuig ophalen bij gebruiker
- Oude voertuig handmatig demonteren
- Oude onderdelen sorteren
- Oude onderdelen die in aanmerking komen voor hergebruik 100% handmatig keuren voor hergebruik in het nieuwe voertuig
- Oude onderdelen opslaan in de loods
- Verschillende onderdelen (laten) bewerken

Het afgelopen jaar hebben we al veel voertuigen opgehaald en gedemonteerd in aanloop naar de toelating, maar wanneer er een compleet nieuwe productie gestart wordt hebben wij hier geen mogelijkheid meer toe. Organisaties die nog géén inruilorder hebben geplaatst hebben in 2020 nog wel steeds de mogelijkheid om hun gebruikte Stint in te ruilen. De prijzen hiervoor zijn te vinden in hoofdstuk 4.

4. KOSTEN & FINANCIERING

4.1. Inleiding

Door de wijzigingen in wetgeving en de gevolgen hiervan op het technisch ontwerp van de BSO bus zullen een aantal prijzen per 2020 veranderen. In het document van 30 april 2019 noemden we al de geldigheid van de prijzen tot 1 oktober 2019.

Wij maken onderscheid in prijzen voor Stints waarvan we de inruilorder in 2019 hebben ontvangen en Stints die nog niet zijn aangemeld voor inruilen. Per paragraaf is een alinea 'wijzigingen t.o.v. document 30 april 2019' te vinden. Dit is een korte conclusie van de wijzigingen en kosten t.o.v. de communicatie in april vorig jaar.

Achtergrondinformatie m.b.t. alle prijswijzigingen is terug te vinden in paragraaf 3.3.

4.2. Abonnement; inruilen van oud naar nieuw model

- De kosten voor het abonnement op basis van de BSO bus zijn **€ 250,- incl. btw** per voertuig per maand.
- Wij vragen daarnaast een bijdrage van **€ 750,- incl. btw** per voertuig voor nieuwe banken met belettering. Deze bijdrage geldt voor zowel geplaatste inruilorders als nog te ontvangen inruilorders.

Het abonnement is een samenwerking tussen Stintum en Friesland Lease. Het abonnement voor het oude voertuig komt te vervallen en een nieuw abonnement kan (zoveel mogelijk) worden afgesloten volgens dezelfde opzet. Wij vragen een commitment van 12 maanden gebruik van het abonnement. Na deze 12 maanden is het abonnement maandelijks opzegbaar.

Inclusief in het maandbedrag:

- Verzekering via Steijnborg Assurantiën
- Volledige Service
- Na het eerste jaar (12 maanden) is het abonnement maandelijks opzegbaar
- Iedere vijf jaar (60 maanden) een nieuwe startset en vers onderstel

De startset bestaat uit de opbouw van het onderstel/chassis:

- Zitting passagiers (de gekleurde banken)
- Belettering
- Acculader

Wijzigingen t.o.v. document 30 april 2019:

1. De overkapping is niet meer te hergebruiken op de BSO bus.
2. Wij vragen een bijdrage van € 750,- incl. btw per voertuig voor nieuwe banken met belettering. Deze bijdrage geldt voor zowel geplaatste inruilorders als nog te ontvangen inruilorders.

4.3. Koop; inruilen van oud naar nieuw model

Voertuigen waarvan de inruilorder is geplaatst

Bij inruil van uw Stint ontvangt u een BSO bus voor **€ 4.500,- incl. btw** per voertuig. Dit bedrag is inclusief het vervangen van de banken en het overstappen naar Lithium accu's.

Wijzigingen t.o.v. document 30 april 2019

1. De overkapping is niet meer te hergebruiken op de BSO bus.
2. Vanwege de duurzaamheidsverklaring kunnen de banken niet terug geplaatst worden. Wij vragen daarom een bijdrage van € 750,- incl. btw per voertuig voor nieuwe banken met nieuwe belettering.
3. Organisaties die hun oude Stint willen inruilen voor de BSO bus kunnen ervoor kiezen om hun loodzuur accu's te vervangen voor Lithium. Wij vragen hiervoor een bijdrage van € 750,- incl. btw per voertuig (dit bedrag betreft de accu en de lader). Overstappen is niet verplicht, maar wij raden dit sterk aan.
4. Totaal zijn de meerkosten € 1.500,- ten opzichte van de inruilprijs in april (prijs was € 3.000,- incl btw). Er zitten dan wel nieuwe banken en nieuwe accu's op de BSO bus.

Voertuigen waarvan nog géén inruilorder is ontvangen

Bij inruil van uw Stint ontvangt u een BSO bus met een **korting van € 2.000,- incl. btw** op de aanschafprijzen genoemd in paragraaf 4.7.

De meeste organisaties hebben al € 1.000,- aanbetaald. Ons verzoek is naast deze aanbetaling van € 1.000,- om € 1.500,- extra aan te betalen. Dit is van belang om de inkoop te kunnen doen van o.a. de nieuwe banken en accu's. Ook moeten we deze vanwege levertijden van de leveranciers tijdig bestellen. Het restbedrag kan vervolgens voor levering van de BSO bus voldaan worden.

4.4. Inruilen van Koop naar abonnement

Voertuigen waarvan de inruilorder is geplaatst

Bij inruil van uw gekochte Stint ontvangt u een abonnement op basis van de BSO bus.

Voor de Stints geleverd in 2017 en 2018 bieden wij de startset geheel nieuw aan i.v.m. de duurzaamheidsverklaring (zie paragraaf 3.3). Wij vragen per voertuig een bijdrage van € 750,- voor het vervangen van de banken. Deze bijdrage is in de tabel op de volgende pagina in kolom twee al afgehaald van het oorspronkelijke bedrag genoemd in april 2019.

Voor voertuigen uit 2014, 2015 en 2016 blijven de prijzen hetzelfde zoals in april 2019 gecommuniceerd (zie de tabel).

Afleverjaar oude Stint	Bedrag terug voor oude Stint	Bedrag abonnement	Startset
2014	€ 1.000,-	€ 250,- per maand	Incl. nieuwe startset t.w.v. € 2.057,-
2015	€ 1.250,-	€ 250,- per maand	Incl. nieuwe startset t.w.v. € 2.057,-
2016	€ 1.500,-	€ 250,- per maand	Incl. nieuwe startset t.w.v. € 2.057,-
2017	Was: € 3.000,- Wordt: € 2.250,-	€ 250,- per maand	Was: huidige startset hergebruiken Wordt: nieuwe startset t.w.v. € 2.057,-
2018	Was: € 3.250,- Wordt: € 2.500,-	€ 250,- per maand	Was: huidige startset hergebruiken Wordt: nieuwe startset t.w.v. € 2.057,-

Wij vragen een commitment van 24 maanden abonnement voor het terugkopen van de oude Stint. Na deze 24 maanden is het abonnement maandelijks opzegbaar.

Wijzigingen t.o.v. document 30 april 2019

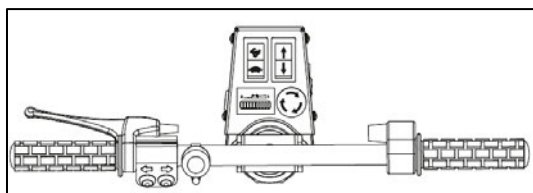
1. De overkapping is niet meer te hergebruiken op de BSO bus.
2. Wij vragen van Stints uit 2017 en 2018 een bijdrage van € 750,- incl. btw voor nieuwe banken met belettering. Zij krijgen hiervoor een geheel nieuwe startset terug (i.p.v. het hergebruiken van de oude startset).

Voertuigen waarvan nog géén inruilorder is ontvangen

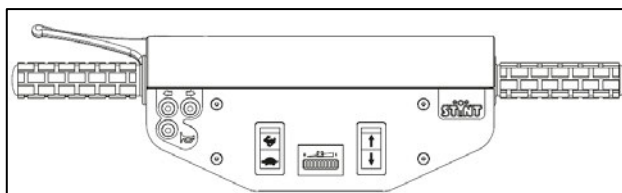
Bij inruil van uw gekochte Stint kunt u overstappen naar een abonnement. Hierbij betaalt u het maandelijks BSO bus abonnement (zie paragraaf 4.2), maar krijgt u een **gratis startset t.w.v. € 2.057,- incl. btw** voor het inruilen van uw oude chassis.

4.5. Inruilvoorstel DC Stints

De onderdelen van gebruikers met DC Stints (herkenbaar aan het ontbreken van het informatiedisplay op het stuur, zie figuur 2 en 3) kunnen niet worden hergebruikt voor de BSO bus. *De gebruikers van deze DC Stints zijn apart benaderd met een inruilvoorstel per betreffend voertuig. Mocht u dit voorstel niet meer hebben sturen we deze opnieuw toe.*



Figuur 1. Stuur DC Stint variant 1



Figuur 3. Stuur DC Stint variant 2

4.6. Abonnement; BSO bus nieuw

Organisaties die een nieuw (extra) voertuig willen, kunnen hiervoor contact opnemen met Stintum via 5.1.2i@stint.nl. Er wordt dan een offerte gestuurd met hierin de brochure en een orderformulier.

- De kosten voor de startset (zie ook hoofdstuk 4.2.) zijn eenmalig **€ 2.057,- incl. btw** per voertuig.
- Daarnaast bedragen de kosten voor het abonnement **€ 250,- incl. btw** per voertuig per maand.

Op dit moment hebben we de COP goedkeuring voor het produceren van nieuwe voertuigen ontvangen. Zodra wij de aanwijzing Bijzondere bromfiets van het ministerie van IenW hebben verkregen zullen wij beginnen met het produceren en uitleveren van de nieuwe voertuigen.

4.7. Koop; BSO bus nieuw

Organisaties die een nieuw (extra) voertuig willen aanschaffen kunnen hiervoor contact opnemen met Stintum via 5.1.2i@stint.nl.

- Kosten voor een nieuwe BSO bus zónder Volledige Service: **€ 9.983,- incl. btw.**
- Kosten voor een nieuwe BSO bus met additioneel Volledige Service: **€ 9.075,- incl. btw.**
 - De Volledige Service kost dan maandelijks **€ 50,- incl. btw** per voertuig.

Op dit moment hebben we de COP goedkeuring voor het produceren van nieuwe voertuigen ontvangen. Zodra wij de aanwijzing Bijzondere bromfiets van het ministerie van IenW hebben verkregen zullen wij beginnen met het produceren en uitleveren van de nieuwe voertuigen.

4.9. Waarborgfonds Kinderopvang

Het Waarborgfonds Kinderopvang heeft financieringsmogelijkheden voor organisaties die de investering niet uit eigen middelen wensen te voldoen. Dit geldt alleen als u het voertuig in eigendom heeft. Mocht u ondersteuning wensen omtrent de financiering, dan kunt u zich daarvoor wenden tot het Waarborgfonds Kinderopvang via 5.1.2i@waarborgfondskinderopvang.nl.

Uw opgave wordt door het Waarborgfonds strikt vertrouwelijk behandeld.

5. ONDERHOUD

5.1. Volledige Service

Volledige Service is een 60 maanden all-in service door Stintum, waarbij gebruikers geen omkijken hebben naar hun BSO bus. Mocht er iets mis zijn met de BSO bus, dan wordt dit voor de volgende rit verholpen. In het uiterste geval binnen 24 uur.

De Volledige Service omvat de volgende punten van controle en actie:

- elektronische componenten
- inzicht in data en GPS uit communicatiebox (via simkaart)
- werking mechanische delen, zoals stuurinrichting en remmen
- controle bandenslijtage en tijdige vervanging
- uitlezen accugebruik en accucapaciteit
- vervangen van accu's
- vervangen van versleten onderdelen
- uitvoeren van reparaties
- vervangend vervoer zonder extra kosten
- altijd binnen 24 uur weer mobiel

De prijs voor Volledige Service bedraagt **€ 50,- incl. btw** per maand per voertuig.

Volledige Service is inbegrepen in het abonnement.

5.2. Jaarlijkse controle- en onderhoudsbeurt (BSO bus APK)

Gebruikers kunnen (in plaats van Volledige Service) ook kiezen voor een jaarlijkse controle- en onderhoudsbeurt op locatie. In dat geval komt Stintum op locatie langs om het voertuig na te kijken, te onderhouden en waar nodig te adviseren over onderdelen die vervangen moeten worden.

De prijs voor Jaarlijks Onderhoud bedraagt **€ 250,- incl. btw** per jaar per voertuig. In dit bedrag zijn de onderhoudsbeurt en reiskosten naar de BSO locatie inclusief. Kosten voor te vervangen onderdelen zijn exclusief.

5.3. Garantie

Gebruikers krijgen vijf jaar volledige garantie op motor, tandwielkast, chassis en voorwiellophanging m.u.v. slijtagecomponenten. Op de overige onderdelen van de BSO bus krijgen gebruikers twee jaar garantie (m.u.v. de accu's). De garantie op de accu's loopt door op de accu's uit het oude model Stint (dus het moment van afname).

Garantie genoemd in dit hoofdstuk is alleen van toepassing op voertuigen zónder abonnement of zónder gebruik van volledige service. Bij het abonnement en Volledige Service zit er namelijk 5 jaar garantie op het *gehele* voertuig.

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
t.a.v. de heer P. van der Knaap
Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag

Per e-mail verstuurd aan: 5.1.2e @swov.nl

Bilthoven, 30 september 2020

Betreft: reactie rapport: Risico-inventarisatie van de BSO-bus

Geachte heer van der Knaap, beste Peter

Ons is gevraagd om een feitelijke reactie te geven op het concept-rapport 'Risico-inventarisatie van de BSO-bus'. Dit rapport is op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgesteld in het kader van de op 10 oktober ingediende aanvraag tot aanwijzing van de BSO Bus als bijzondere bromfiets. Dit rapport is opgesteld aan de hand van het door de SWOV ontwikkelde conceptvoorstel voor een methode van risico-inventarisatie voor lichte elektrische voertuigen (R-2020-13).

Met betrekking tot het opgestelde rapport constateren wij het volgende:

1. De toegepaste methodiek en het opgestelde rapport beschouwen beiden het voertuig los van de context die specifiek hiervoor geldt. Er wordt geen of onvoldoende rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van licht elektrische voertuigen, de dagelijkse praktijk voor voertuigtoelating, andere soortgelijke toegelaten voertuigen op de openbare weg of alternatieven voor dit vervoer.
Ook wordt er geen aandacht besteed aan de voor deze aanvraag al uitgevoerde positieve keuringen, risicoanalyses en andere onderzoeken die in het kader van veiligheid zijn gedaan.
2. Het is onduidelijk hoe deze inventarisatie zich verhoudt tot de in de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019) vastgestelde technische eisen en het daarin beschreven proces tot aanwijzing. Aangezien zowel de opzet als uitvoering van de inventarisatie los lijkt te staan van de wettelijke vereisten die gesteld worden voor de toelating van voertuigen, lijkt dit onderzoek een geheel eigen kader te volgen.
3. De scores die worden toegekend aan de geïnventariseerde risico's staan op zichzelf en geven daarmee geen of onvoldoende beeld hoe deze zich verhouden tot de risico's van andere nu al op de weg toegelaten voertuigen. Waarom is twee sterren, twee sterren en hoe verhoudt dat zich tot het te accepteren veiligheidsniveau.
Er is door de SWOV met betrekking tot deze risico-inventarisatie geen gebruik gemaakt van de bestaande (en wetenschappelijk gevalideerde) methodes die gebruikelijk zijn om risico's te inventariseren en beoordelen bij machines en voertuigen. Bijvoorbeeld de geaccepteerde standaarden toegepast onder de machinerichtlijn of welke zijn vereist onder de Verordening (EU) nr. 168/2013. Bij toepassing van deze gebruikelijke methodes was het mogelijk geweest de uitkomsten te vergelijken met andere voertuigen.

Daarom vragen wij om het rapport aan te doen vullen op een aantal onderdelen.

Ten eerste vinden we het belangrijk dat de risico-inventarisatie van het gebruik van het voertuig in het verkeer zal worden gebaseerd op gebruikelijke technische, wetenschappelijke of op andere basis aanvaarde principes voor risico-inventarisatie of beoordeling. Zodat de uitkomsten van de inventarisatie te gebruiken zijn voor een

vergelijking en inschatting van de risico's ten opzichte van andere voertuigen en het geaccepteerde veiligheidsniveau.

Ten tweede is het belangrijk dat de context van de geconstateerde risico's duidelijker worden weergegeven. Met name op de punten hoe deze zich verhouden ten opzichte van andere weggebruikers, de geldende wet- en regelgeving en de voor deze aanvraag uitgevoerde keuringen, onderzoeken en analyses (zie bijlage I). Mocht dat niet gebeuren dan verzoeken wij om in het rapport duidelijk aan te geven dat deze geen onderdeel zijn geweest van de inventarisatie en dat deze nog in het licht van die documenten bekeken moet worden.

Voor de volledigheid hebben wij een overzicht gemaakt van specifieke punten in het rapport die ten aanzien van bovenstaande bij ons vragen oproepen en verzoeken om een en ander aan te scherpen (zie bijlage II).

Tot slot willen wij u verzoeken deze brief en bijbehorende bijlagen toe te voegen aan het rapport.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
Stint Urban Mobility

5.1.2e@stint.nl

M: +31(0)6-**5.1.2e**

BIJLAGE I

Context van de geconstateerde risico's t.a.v. SWOV-rapport BSO Bus

30-09-2020

Risico														
1. Dode hoek voor de bak – objecten op de weg worden niet waargenomen – botsen tegen object of kleine verkeersdeelnemer.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x		x				x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.2.1 bestuurdersplaats													
“Het zicht vanaf de bestuurdersplaats moet zodanig zijn dat de bestuurder de machine met haar gereedschappen in de voorzienbare werkomstandigheden veilig kan doen werken zonder dat hijzelf of andere personen aan gevaar worden blootgesteld. Indien nodig moeten risico's wegens ontoereikend direct zicht, met behulp van passende middelen worden weggenomen.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
2. Beperkte lengte bestuurder - extra grote dode hoek mede door rolbeugel – objecten op de weg worden niet waargenomen – botsen tegen object of verkeersdeelnemer.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x				x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel		Bijlage 1 - 1.4.1 Algemene eisen (van 1.4 VEREISTE KENMERKEN VAN DE AFSCHERMINGEN EN BEVEILIGINGSINRICHTINGEN)												
“Afschermingen en beveiligingsinrichtingen: — moeten het zicht op het verloop van het werk zo min mogelijk belemmeren”														
Artikel		Bijlage 1 - 3.4.3. Risico's ten gevolge van omvallen en kantelen												
“Wanneer bij een machine met eigen aandrijving, met daarop een bestuurder, bediener(s) of andere persoon of personen, gevaar voor omvallen of kantelen bestaat, moet de machine van een passende beschermingsstructuur zijn voorzien, tenzij daardoor een groter risico ontstaat.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
3. Bestuurder staat achter lange bak - bij beperkte zichthoek op kruispunt naar voren rijden voor zicht op kruisend verkeer, waarbij bak deels op kruispuntsvlak staat – botsing met kruisend verkeer.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x								
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.2.1 bestuurdersplaats													
“Het zicht vanaf de bestuurdersplaats moet zodanig zijn dat de bestuurder de machine met haar gereedschappen in de voorzienbare werkomstandigheden veilig kan doen werken zonder dat hijzelf of andere personen aan gevaar worden blootgesteld. Indien nodig moeten risico's wegens ontoereikend direct zicht, met behulp van passende middelen worden weggenomen.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
4. Relatief hoge bestuurdersplek (ca 30 cm hoger dan reguliere fiets) - met het hoofd raken van objecten boven/vlak langs fietsinfrastructuur – uit balans raken of vallen van bestuurder.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15, lid 1b													
Het voertuig mag niet hoger zijn dan 2 meter. Het gaat hier om voertuighoogte zonder bestuurder.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Verordening (EU) Nr. 168-2013, bijlage 1													
Alle L- categorie voertuigen mogen 2,5 meter hoog zijn														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013														

Risico														
5. Onderdelen van lange kleding van bestuurder blijven haken aan stang - plotselinge beperking van bewegingen - uit balans raken van bestuurder – vallen en/of stoten.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.1.6. Ergonomie													
“Onder de beoogde gebruiksomstandigheden moeten hinder, vermoeidheid en fysieke en psychische belasting waarmee de bediener wordt geconfronteerd tot het minimum beperkt blijven, met inachtneming van ergonomische beginselen zoals: — het voorhanden zijn van voldoende ruimte opdat de bediener zijn lichaamsdelen vrijelijk kan bewegen,”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
6. Bestuurder moet achteruit lopen bij uitstappen – maken van misstap - vallen en/of stoten.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger														
Fiets	x													
Bakfiets consument	x													
Cargo bike	x													
Bakfiets kinderopvang	x													
Snorscooter (168-L1)	x													
Bakbrommer (168-L2)	x													
Motorfiets (168-L3)	x													
Motorfiets met zijspan (168-L4)	x													
Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	x													
Lichte vierwielers (168-L6)														
Zware vierwielers (168-L7)														
Personenauto														
Busje personenvervoer														
Touringcar														
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 – 1.5.15. Risico van uitglijden, struikelen of vallen													
“De delen van de machine waarop voorzien is dat personen zich moeten verplaatsen of staan, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat deze personen niet kunnen uitglijden, struikelen of vallen. Deze delen moeten, in voorkomend geval, voorzien zijn van vaste handgrepen die de gebruikers in staatstellen hun stabiliteit te behouden.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
7. Bestuurdersplaats biedt weinig houvast - bij hard remmen, tegen obstakel botsen, trillingen, van achter aangereden worden - - vallen en/of stoten.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 – 1.5.15. Risico van uitglijden, struikelen of vallen													
“De delen van de machine waarop voorzien is dat personen zich moeten verplaatsen of staan, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat deze personen niet kunnen uitglijden, struikelen of vallen. Deze delen moeten, in voorkomend geval, voorzien zijn van vaste handgrepen die de gebruikers in staatstellen hun stabiliteit te behouden.”														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2														
Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurder het voertuig staande bestuurt. Een zitplaats is conform de vernieuwde beleidsregel [8]1 niet toegestaan. Daarmee sluit de beleidsregel een bewezen veilige oplossing op voorhand uit. De bestuurderssteun levert echter een significante verbetering van de stabiliteit van de bestuurder, vergeleken met de oude Stint. Met de gekozen oplossing is het risico van “een onbestuurbaar voertuig doordat de bestuurder van het voertuig valt” [7] significant verminderd.														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, §1, Ad f.														
Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurder het voertuig staande bestuurt. In de evaluatie van de risicobeoordeling van de vernieuwde Stint [15] is beschreven: “Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een oneffen wegdek zijn de laterale bewegingen en rolbewegingen van het voertuig echter veruit dominant. Voor deze bewegingen levert de gekozen oplossing voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing														

biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaartse versnelling van het voertuig beperkt is”.

Toelichting

Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.

Risico														
8. Bediening van rijrichting is niet intuïtief – voertuig beweegt onverwacht in verkeerde richting – sterk remmen of botsen - vallen en/of stoten bestuurder en/of inzittenden.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	21													
Aangegeven staat in de beleidsregels dat de bediening moet voldoen aan de VN/ECE-reglement nr. 60; hieraan wordt voldaan bij het kiezen van de rijrichting.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	VN/ECE-reglement nr. 60;													
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.2.2. Bedieningsorganen													
Hier staat o.a. “De bedieningsorganen moeten: — zodanig zijn ontworpen dat er een logisch verband bestaat tussen de beweging van het bedieningsorganen het bewerkstelligde effect”														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2 De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

Risico														
9. Bediening van schildpadknop is niet intuïtief - voertuig beweegt onverwacht snel of langzaam - poging tot herstel leidt af van verkeer/ manoeuvre draai maken of oversteken van kruispunt gaan respectievelijk te snel en langzaam – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.2.2. Bedieningsorganen													
Hier staat o.a. “De bedieningsorganen moeten: - duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn en, waar nodig, voorzien zijn van pictogrammen, - zodanig zijn ontworpen dat er een logisch verband bestaat tussen de beweging van het bedieningsorganen het bewerkstelligde effect - zodanig zijn ontworpen of beveiligd dat het beoogde effect, indien dat gevaar kan opleveren, uitsluitend door een opzettelijke handeling kan plaatsvinden,”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn														

Risico														
10. Parkeerrem is niet intuïtief - bij afstappen op helling kan voertuig zonder handrem langzaam weggrijden – alarm wordt niet herkend/gehoord- botsen.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x				x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.3.2. In werking stellen/verplaatsen													
Elke gewilde en ongewilde verplaatsing van een machine met eigen aandrijving met een daarop meegevoerde bestuurder mag uitsluitend mogelijk zijn indien de bestuurder zich op de bedieningspost bevindt.														
Artikel	Bijlage 1 - 1.7.1.2. Alarminrichtingen													
Wanneer de veiligheid of de gezondheid van personen in gevaar kan komen door de gebrekkige werking van een zonder toezicht werkende machine, moet deze machine zijn uitgerust met een inrichting die een passend geluids- of lichtsignaal geeft. Indien de machine is uitgerust met alarminrichtingen, moeten de signalen ondubbelzinnig zijn en gemakkelijk kunnen worden opgemerkt. De bediener moet mogelijkheden hebben om te controleren of deze alarminrichtingen te allen tijde goed werken. De voorschriften van specifieke communautaire richtlijnen inzake kleuren en veiligheidssignalen moeten worden toegepast.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2														
Als er geen bestuurder op het staplatform aanwezig is, is de aandrijving van de vernieuwde Stint altijd uitgeschakeld en is het voertuig vrij te bewegen. Dit gedrag is gewenst [7] en is conform het gedrag van vergelijkbare voertuigen. De bestuurder wordt herinnerd aan het bedienen van de handrem door een akoestisch signaal.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
11. Noodstopschakelaar wordt gebruikt met onjuiste veronderstelling dat het voertuig daardoor snel tot stilstand komt – – voertuig rolt door – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x				x	x	x					
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	31, lid 8													
De bijzondere bromfiets heeft een noodstopsysteem als daardoor het risico op een gevaarlijke situatie minder wordt.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	1.2.4.3. Noodstop													
“De inrichting moet: — stopzetting van een gevaarlijk proces binnen de kortst mogelijke tijd bewerkstelligen zonder extra risico's te scheppen,”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en de machinerichtlijn.														

Risico														
12. Plotselinge snelheidswisselingen bij lage snelheden – verkeerdeelnemers in de nabijheid schrikken en gaan sterk remmen/uitwijken – balansverlies/botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2														
De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
13. Dashboard vraagt hoofdbeweging om te kunnen aflezen – aandacht van de weg om info goed te kunnen zien – info of waarschuwing niet opgemerkt of niet goed gezien – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	1.2.2. Bedieningsorganen													
De bedieningsorganen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat, rekening houdend met de ergonomische beginselen, de opstelling, het bereik en de bedieningsweerstand verenigbaar zijn met de te verrichten handeling.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2														
De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
14. Bestuurder kijkt in spiegel naar achteren – spiegel geeft beperkt zicht en trilt – achteropkomend verkeer wordt niet gezien – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	33, lid c													
is deze voorzien van een deugdelijk bevestigde linkerbuitenspiegel van een type dat is goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 81, waarvan het glas geen verschijnselen van breuk vertoont en niet is verweerd;														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	reglement nr. 81 (UN-ECE) achteruitkijk spiegels													
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.2.1. Bestuurdersplaats													
Het zicht vanaf de bestuurdersplaats moet zodanig zijn dat de bestuurder de machine met haar gereedschappen in de voorzienbare werkomstandigheden veilig kan doen werken zonder dat hijzelf of andere personen aan gevaar worden blootgesteld. Indien nodig moeten risico's wegens ontoereikend direct zicht, met behulp van passende middelen worden weggenomen.														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

Risico														
15. Een achterwiel komt los van de grond door oneffenheid – aandrijving achterwielen valt weg – voertuig blijft onverwacht stilstaan – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 3.4. “Twee overbeladen condities zijn ook getest; een overbelading van 80 kg en een overbelading van ruim 110 kg. In beide beladingscondities is de vooras overbeladen: ongeveer 75 kg overbelading op een max. vooraslast van 300 kg. Hierdoor rolde het voertuig nog meer over de lengteas waarbij een achterwiel loskwam van de grond. Door het doorspinnen van het loskomende wiel werd de aandrijving uitgeschakeld waardoor de voertuigsnelheid afnam in het vervolg van de manoeuvre. De test kon in alle gevallen veilig worden uitgevoerd.”														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
16. Voertuig helt over bij het nemen van bochten – scherpe bocht met hoge snelheid – voertuig kantelt.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3-2014, bijlage XIV													
Voertuigen van de categorieën L2e, L4e, L5e, L6e en L7e moeten worden getest overeenkomstig de bepalingen van de punten 2 tot en met 2.8 en aan de desbetreffende voorschriften voldoen.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.3.1. Risico van verlies van stabiliteit													
De machine, haar onderdelen en toebehoren moeten voldoende stabiliteit bezitten opdat kantelen, omvallen of onbeheerste verplaatsingen worden vermeden tijdens het vervoeren, monteren, demonteren en elke andere handeling waarbij de machine betrokken is.														
Artikel	Bijlage 1 - 3.4.3. Risico's ten gevolge van omvallen en kantelen													
Wanneer bij een machine met eigen aandrijving, met daarop een bestuurder, bediener(s) of andere persoon of personen, gevaar voor omvallen of kantelen bestaat, moet de machine van een passende beschermingsstructuur zijn voorzien, tenzij daardoor een groter risico ontstaat.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad e Rolstabiliteit voldoet aan verordening EU 168/2013 [6] en is voldoende voor het snelheidsbereik van de Stint.														
TNO 2020 R10812, Hfst 3.4 Dit word getest door het TNO en bevonden als veilig.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

Risico														
17. Reflectoren uitsluitend op achterkant van voertuig - zijkant van voertuig wordt in donker niet goed gezien door kruisend verkeer – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	36 lid 1b													
witte of gele opvallende retro-reflecterende markering of één of twee ambergele zij-retroreflectoren, aangebracht aan de zijkant van het voertuig.														
Positie van de zijreflectoren wordt niet genoemd.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3-2014, lid 2.3.14.													
Er moet één zij-retroreflector van klasse IA of IB zijn aangebracht binnen het eerste derde en/of laatste derde deel van de totale lengte van het voertuig.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad a														
De Stint voldoet aan de eisen uit de wegenverkeerswet. TNO stelt vast dat het bij haar aangeboden voertuig ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wat betreft afmetingen, bestuurbaarheid en verlichting aan EU 168/2013 voldoet [6].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
18. Overschrijden van maximale belaadbaarheid of ongelijke belading – verandering van rij eigenschappen van voertuig – slechte bestuurbaarheid – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.7.2. Waarschuwing voor restrisico's													
Indien ondanks de maatregelen die eigen zijn aan een veilig ontwerp, de genomen beschermingsmaatregelen en bijkomende voorzieningen gevaren, blijven bestaan, moeten de nodige waarschuwingen, met inbegrip van alarminrichtingen, worden voorzien.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 3 “Twee overbeladen condities zijn ook getest; een overbelading van 80 kg en een overbelading van ruim 110 kg. In beide beladingscondities is de vooras overbeladen: ongeveer 75 kg overbelading op een max. vooraslast van 300 kg. Hierdoor rolde het voertuig nog meer over de lengteas waarbij een achterwiel loskwam van de grond. Door het doorspinnen van het loskomende wiel werd de aandrijving uitgeschakeld waardoor de voertuigsnelheid afnam in het vervolg van de manoeuvre. De test kon in alle gevallen veilig worden uitgevoerd. Door de overbelading van de vooras was relatief veel kracht nodig om te sturen in deze manoeuvre. Het zware sturen kan als aanwijzing dienen voor de bestuurder om de belading van het voertuig aan te passen. Het wordt aanbevolen om dit mee te nemen in de bestuurderstraining om overbelading te detecteren en de kans op overbelading tijdens gebruik te minimaliseren. “														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
19. De elektromotor kan worden opgevoerd – hogere rijsnelheid – remmen zijn mogelijk niet berekend op hogere rijsnelheid – botsen.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde drierieler (168-L5)	Lichte vierrieler (168-L6)	Zware vierrieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	17, lid 2c													
De motor is goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 136														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening 44/2014 Bijlage 2 Voorschriften voor maatregelen tegen de manipulatie van de aandrijflijn													
Hier staat o.a. "2.8.4. Teneinde verhoging van de prestaties van de aandrijfeenheid te voorkomen mogen computer gecodeerde bedrijfsparameters van de aandrijving alleen kunnen worden veranderd met behulp van bijzonder gereedschap en procedures (bv. gesoldeerde of ingekapselde computeronderdelen of verzegelde/dicht gesoldeerde computerbehuizingen)."														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 6 "Het sneller laten rijden van het voertuig (opvoeren): Voor opvoeren zal het voertuig technisch gewijzigd moeten worden. Binnen de huidige elektrische (met name de boorspanning) en mechanische (met name motorconstante en overbrenging) parameters zal het voertuig niet significant sneller kunnen rijden"														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
20. Rolbeugels nodigen uit tot het bevestigen van een hoes ten behoeve van bescherming tegen regen/koude wind - met een hoes neemt de dode hoek fors toe – obstakels en (kleine) personen worden niet goed waargenomen – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
				x										
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	3.4.3. Risico's ten gevolge van omvallen en kantelen													
Wanneer bij een machine met eigen aandrijving, met daarop een bestuurder, bediener(s) of andere persoon of personen, gevaar voor omvallen of kantelen bestaat, moet de machine van een passende beschermingsstructuur zijn voorzien, tenzij daardoor een groter risico ontstaat.														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn														

Risico														
21. Voertuigbeheersing vraagt veel aandacht – tijdens rijden ook toezicht op kinderen – onvoldoende aandacht voor weg/andere verkeersdeelnemers/kinderen – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
				x									x	
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.1.6. Ergonomie													
Onder de beoogde gebruiksomstandigheden moeten hinder, vermoeidheid en fysieke en psychische belasting waarmee de bediener wordt geconfronteerd tot het minimum beperkt blijven, met inachtneming van ergonomische beginselen zoals: <ul style="list-style-type: none">— het rekening houden met de verscheidenheid aan fysieke afmetingen, kracht en uithoudingsvermogen van de bedieners,— het voorhanden zijn van voldoende ruimte opdat de bediener zijn lichaamsdelen vrijelijk kan bewegen,— het vermijden dat de machine het werktempo bepaalt,— het vermijden dat langdurige concentratie is vereist,— het aanpassen van het raakvlak tussen mens en machine op de te voorziene eigenschappen van de bedieners.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 5														
De bestuurders van het voertuig zijn personeel van kinderdagverblijven die met goed gevolg de op het voertuig gerichte theorie- en rijvaardigheidstraining heeft gevolgd. De bestuurders van de Stint zijn verplicht om met goed gevolg deze rijvaardigheidstraining af te leggen voordat het voertuig mag worden bestuurd. Deze verplichting komt voort uit het convenant dat gesloten is tussen De Minister van Infrastructuur en Milieu en Brancheorganisatie Kinderopvang, Branche organisatie Maatschappelijke Kinderopvang en Belangen vereniging van Ouders in de Kinderopvang [9].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
22. Voertuig heeft ongebruikelijk hoog claxonvolume – lijkt op motorvoertuig - schrikreactie van andere weggebruikers – remmen/uitwijken – botsing onderling/met object.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	iets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	43, lid 1													
De bijzondere bromfiets is voorzien van een goed werkende bel of van een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening 3/2014,													
Voertuigen van de categorieën L1e-B, L2e en L6e moeten worden uitgerust met ten minste één geluidssignaalinrichting die goedgekeurd is volgens deze verordening of volgens VN/ECE-Reglement nr. 28.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
23. Richtingaanwijzers blijven aangeven dat voertuig naar links/rechts gaat afslaan – voertuig blijft herhaaldelijk bij afslag rechtdoor rijden – achteroprijdend verkeer gaat inhalen terwijl voertuig onverwacht wel links afslaat/ naar rechts afslaande automobilist denkt ten onrechte dat voertuig rechtsafslaat – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
					x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3-2014, lid 2.3.6. reglement nr. 48 (UN-ECE), lid 6.5.7.													
Richtingaanwijzers moeten onafhankelijk van de andere lichten worden ontstoken. Alle richtingaanwijzers aan één kant van het voertuig moeten met één bedieningsorgaan worden in- en uitgeschakeld en moeten synchroon knipperen.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2 De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad a De Stint voldoet aan de eisen uit de wegenverkeerswet. TNO stelt vast dat het bij haar aangeboden voertuig ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wat betreft afmetingen, bestuurbaarheid en verlichting aan EU 168/2013 voldoet [6].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
24. Plaatsing van knipperlicht is laag – wordt niet opgemerkt door naderend verkeer – voertuig slaat onverwacht af – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
						x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	37, lid D													
De bijzondere bromfiets is voorzien van: Twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig;														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad a De Stint voldoet aan de eisen uit de wegenverkeerswet. TNO stelt vast dat het bij haar aangeboden voertuig ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wat betreft afmetingen, bestuurbaarheid en verlichting aan EU 168/2013 voldoet [6].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
25. Opvallend voertuig met kinderen en relatief breed op smal fietspad – trekt aandacht van andere weggebruikers/fietsers – deze hebben te weinig aandacht voor de weg en andere weggebruikers – botsing														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x		x	x	x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15 lid 1b													
Het voertuig mag maximaal 115cm breed en 300 cm lang zijn.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 8														
Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
26. Voertuig heeft veel ruimte nodig (is breed en lang en heeft in bochten extra breedte nodig) – weinig ruimte voor passerende andere weggebruikers – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x			x	x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15 lid 1b													
Het voertuig mag maximaal 115cm breed en 300 cm lang zijn.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Verordening (EU) Nr. 168-2013, bijlage 1													
(1) length ≤ 4 000 mm or ≤ 3 000 mm for a L6e-B vehicle or ≤ 3 700 mm for a L7e-C vehicle, and (2) width ≤ 2 000 mm, or ≤ 1 000 mm for a L1e vehicle, or ≤ 1 500 mm for a L6e-B or a L7e-C vehicle and (3) height ≤ 2 500 mm and														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 4 Door het beperkte passieve beschermingsniveau van de Stint (zie paragraaf 2.3) is het gewenst zoveel mogelijk gebruik te maken van het fietspad of bromfietspad. Artikel 5 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) schrijft de plaats op de weg voor, voor fietsers en snorfietsen. Krachtens Lid 3 van dat artikel mag de Stint ook van een onverlicht fietspad gebruik maken. Verder bepaalt lid 9 van dat artikel dat een aangewezen bromfiets zoals de Stint gebruik mag (blijven) maken van het fietspad in het geval dat andere snorfietsen de rijbaan moeten gebruiken. Dit artikel biedt daarmee de mogelijkheid zoveel mogelijk van het fietspad gebruik te maken wat de kans op botsingen met snelverkeer verkleint.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013														

Risico														
27. Voertuig komt op 50 km/uur wegen zonder vrij liggend fietspad en bij kruispunten - interactie met snelverkeer met grote snelheid/massaverschillen – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
x	x	x	x	x	x	x				x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.3														
Het beschermingsniveau van de Stint is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen die voor hetzelfde doel gebruikt worden zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. De afmetingen en massa van de Stint en de maximale voertuigsnelheid is ook vergelijkbaar met deze voertuigen. Het niveau van passieve veiligheid van de Stint is laag doordat een veiligheidskooi ontbreekt en zal geen significante bescherming bieden bij een botsing met een snellere en zwaardere verkeersdeelnemer (zoals bijvoorbeeld een personenauto). Verkeersveiligheid kan alleen geborgd worden door het kiezen van veilige routes, zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer zodat de kans op een botsing met snelverkeer wordt geminimaliseerd. Het Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang [9] geeft richtlijnen voor deze veilige routes.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
28. Kinderen steken hoofd of arm zijdelings buiten de bak – passerend voertuig/object – botsing tussen passerend voertuig en uitgestoken arm/hoofd.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger														
Fiets	x													
Bakfiets consument	x													
Cargo bike														
Bakfiets kinderopvang	x													
Snorscooter (168-L1)														
Bakbrommer (168-L2)														
Motorfiets (168-L3)														
Motorfiets met zijspan (168-L4)	x													
Gemotoriseerde drierieler (168-L5)														
Lichte vierwielers (168-L6)														
Zware vierwielers (168-L7)														
Personenauto														
Busje personenvervoer														
Touringcar														
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.4.1. Algemene eisen (van VEREISTE KENMERKEN VAN DE AFSCHERMINGEN EN BEVEILIGINGSINRICHTINGEN)													
Hier staat o.a. “Afschermingen en beveiligingsinrichtingen: — mogen geen bijkomende gevaren met zich brengen,”														
Artikel	1.1.7. Bedienerspost													
De uitgang moet een snelle ontruiming mogelijk maken.														
Opmerking														
Balans tussen bescherming inzittenden en mogelijkheid tot snelle evacuatie.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
29. Hoofden van passagiers komen boven de rand van bak – botsing - hoofd/nek niet beschermd/gesteund.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger														
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	
Fiets														
Bakfiets consument														
Cargo bike														
Bakfiets kinderopvang														
Snorscooter (168-L1)														
Bakbrommer (168-L2)														
Motorfiets (168-L3)														
Motorfiets met zijspan (168-L4)														
Gemotoriseerde driewieler (168-L5)														
Lichte vierwieler (168-L6)														
Zware vierwieler (168-L7)														
Personenauto														
Busje personenvervoer														
Touringcar														
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.4.1. Algemene eisen (van VEREISTE KENMERKEN VAN DE AFSCHERMINGEN EN BEVEILIGINGSINRICHTINGEN)													
Hier staat o.a. “Afschermingen en beveiligingsinrichtingen: — mogen geen bijkomende gevaren met zich brengen,”														
Artikel	1.1.7. Bedienerspost													
De uitgang moet een snelle ontruiming mogelijk maken.														
Opmerking														
Balans tussen bescherming inzittenden en mogelijkheid tot snelle evacuatie.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
30. Kunststof materiaal kan scheuren – botsing – scherpe delen verwonden inzittenden of andere verkeersdeelnemers.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x		x		x		x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	35													
De bijzondere bromfiets heeft geen scherpe delen die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor de bestuurder, passagiers of andere weggebruikers kunnen opleveren.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	22 Voorschriften voor de functionele voertuigveiligheid, lid 2													
Hier staat o.a.														
“2. De fabrikant zorgt ervoor dat het voertuig gedurende de normale levensduur functioneel veilig blijft als het onder normale omstandigheden wordt gebruikt en volgens de aanbevelingen van de fabrikant wordt onderhouden. De fabrikant verstrekt in het informatiedossier een verklaring waarin wordt bevestigd dat de duurzaamheid van de systemen, voertuigdelen en uitrustingsstukken die essentieel zijn voor de functionele veiligheid, wordt gegarandeerd door de nodige tests en goed vakmanschap.”														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.1.3. Materialen en producten													
“De materialen gebruikt om de machine te bouwen of producten gebruikt of ontstaan gedurende het gebruiken van mogen geen gevaar voor de veiligheid of de gezondheid van personen opleveren. Met name bij het gebruik van fluïda moet de machine zijn ontworpen en gebouwd om risico's als gevolg van vullen, gebruiken, opvangen en afvoeren te voorkomen.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit Verordening (EU) Nr. 168/2013 en de machinerichtlijn.														

Risico														
31. Te water raken – kinderen vast in gordel– inzittenden niet op tijd in veiligheid – verdrinking of onderkoeling.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
				x						x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	31a, lid 3b													
De zitplaats: Is voorzien van een heupgordel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening nr. 3/2014 - BIJLAGE XII Toepasselijke voorschriften betreffende verankeringen voor veiligheidsgordels en veiligheidsgordels													
Hier staat o.a.. “behoudens bijzondere voorschriften voor voertuigen van de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e in VN/ECE-Reglement nr. 16, moeten voertuigen van deze categorieën waarin veiligheidsgordels zijn gemonteerd voldoen aan alle desbetreffende voorschriften van dat reglement, zoals voor-geschreven voor voertuigcategorie N1, alsmede aan het volgende:”														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
Toelichting														
Er geldt een gordelplicht waardoor dit risico onoverkomelijk is.														

Risico														
32. Bestuurder staat en is niet beschermd – botsing - bestuurder wordt direct geraakt of valt.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.3														
Het beschermingsniveau van de Stint is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen die voor hetzelfde doel gebruikt worden zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. De afmetingen en massa van de Stint en de maximale voertuigsnelheid is ook vergelijkbaar met deze voertuigen. Het niveau van passieve veiligheid van de Stint is laag doordat een veiligheidskooi ontbreekt en zal geen significante bescherming bieden bij een botsing met een snellere en zwaardere verkeersdeelnemer (zoals bijvoorbeeld een personenauto). Verkeersveiligheid kan alleen geborgd worden door het kiezen van veilige routes, zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer zodat de kans op een botsing met snelverkeer wordt geminimaliseerd. Het Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang [9] geeft richtlijnen voor deze veilige routes.														
TNO 2020 R10812, 2.4, §1 ,Ad f														
Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurder het voertuig staande bestuurt. In de evaluatie van de risicobeoordeling van de vernieuwde Stint [15] is beschreven: “Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een oneffen wegdek zijn de laterale bewegingen en rolbewegingen van het voertuig echter veruit dominant. Voor deze bewegingen levert de gekozen oplossing voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaartse versnelling van het voertuig beperkt is”.														

TNO 2020 R10812, 2.4, §8

Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.

Toelichting

Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.

Risico														
33. Voertuig heeft groot massaverschil met andere verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers) – botsing – fietser/voetganger grote impact op lichaam.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger														
Fiets														
Bakfiets consument		x												
Cargo bike		x												
Bakfiets kinderopvang		x												
Snorscooter (168-L1)														
Bakbrommer (168-L2)		x												
Motorfiets (168-L3)														
Motorfiets met zijspan (168-L4)														
Gemotoriseerde driewieler (168-L5)														
Lichte vierwieler (168-L6)		x												
Zware vierwieler (168-L7)														
Personenauto														
Busje personenvervoer														
Touringcar														
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15, Lid 4													
De technisch toegestane maximummassa voor dit voertuig is 565 kg.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, 2.4, §8														
Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
34. Voertuig heeft grote massa – bij botsing kan fietser/voetganger onder zware gewicht van voertuig geraken.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x		x			x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15, Lid 4													
De technisch toegestane maximummassa voor dit voertuig is 565 kg.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, 2.4, §8														
Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude Stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
35. Ontwerp van bak niet vergevingsgezind – botsing: geen letselbeperkende voorzieningen.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x				x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	35													
De bijzondere bromfiets heeft geen scherpe delen die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor de bestuurder, passagiers of andere weggebruikers kunnen opleveren.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening 3/2014 BIJLAGE VI													
reglement nr. 26 (UN-ECE) naar buiten stekende delen														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.3.4. Risico's in verband met oppervlakken, scherpe kanten, hoeken													
“Bereikbare machineonderdelen mogen, voor zover dat in verband met hun functie toegelaten is, geen scherpe kanten en hoeken of ruwe oppervlakken vertonen die gemakkelijk verwondingen kunnen veroorzaken.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

BIJLAGE II

Opmerkingen t.a.v. SWOV-rapport BSO Bus

30-09-2020

Volgnr.	Paragraaf / gedeelte	Betreft	Opmerkingen
1	Hoofdstuk 1, afbeelding 1	Foutieve weergave toelatingsprocedure	<p>In de geschetste afbeelding staat dat er onder de huidige beleidsregel een risico-inventarisatie uitgevoerd moet worden door een UR (uitvoerende partij risico-inventarisatie). Het is onjuist dat de beleidsregel een risico-inventarisatie vraagt.</p> <p>De beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019) stelt namelijk in artikel 4 lid 3 als vereiste dat “de aanvraag [...] tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling [aantoond] hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.”</p> <p>Hiervoor zijn door de RDW de benodigde rijproeven uitgevoerd en zijn er door ProDrive en TNO meerdere onafhankelijke (positieve) rapporten opgesteld.</p> <p>De huidige situatie dat de SWOV door het ministerie gevraagd is voorliggende rapport op te maken valt buiten deze in de beleidsregel gestelde eisen, of is al dan niet aanvullend daarop.</p>
2	Hoofdstuk 1, pagina 5 laatste alinea	De voorgeschiedenis en aanleiding voor het SWOV rapport wordt onvolledig en eenzijdig weergegeven	<p>De Minister heeft SWOV primair gevraagd een second opinion te geven op de veiligheidsrapporten die door de fabrikant zijn aangeleverd. SWOV wenste in eerste instantie de veiligheidsbeoordeling niet uit te voeren. In reactie op het eerste veiligheidsrapport – uitgevoerd door ProDrive – schreef SWOV:</p> <p><i>‘Op basis van het rapport en videomateriaal kan geen betrouwbare conclusie worden getrokken ten aanzien van de stabiliteit van de Stint bij de in de Beleidsregel voorgeschreven manoeuvres. Belangrijkste oorzaak hiervoor is dat belangrijke uitkomstmaten zoals «veiligheid» en «aangepaste snelheid» niet zijn geoperationaliseerd en gespecificeerd. Het vastleggen van de rijproeven op video is wel informatief en draagt bij aan het begrip van de uitgevoerde rijproeven en de omgeving waarin deze zijn uitgevoerd. Bij de beantwoording van de vragen die zijn gesteld over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing. Overigens is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig.’</i></p> <p>Vanwege deze reactie heeft de Minister de fabrikant verzocht om een tweede beoordeling te vragen van een andere partij. De fabrikant heeft gekozen voor TNO, een door de Minister eerder aangewezen onafhankelijke en betrouwbare partij. TNO heeft op [datum] rapport uitgebracht, waarna SWOV antwoorde dat dit rapport onvoldoende antwoord gaf op de vragen die door de Minister in de beleidsregel werden gesteld:</p> <p><i>‘In het rapport is daarnaast niet ingegaan op de specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. Er worden wel algemene conclusies getrokken over het veilig gebruik van de Stint, maar deze zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van deze conclusies ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing.’</i></p> <p>TNO heeft haar veiligheidsrapport vervolgens aangevuld, welke door de Minister wederom aan SWOV is toegezonden met een verzoek om een reactie. SWOV concludeert dan:</p> <p><i>‘De aangepaste versie van het TNO -rapport bevat inhoudelijk relevante antwoorden op de vragen over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer die in de eerdere versie van het rapport onbeantwoord bleven. Onze belangrijkste kritiekpunten op het aangepaste rapport betreffen het gebruik van de oude Stint als referentievoertuig voor de nieuwe Stint en de mogelijkheid voor de nieuwe Stint om gebruik te maken van de rijbaan.’</i></p>

			<p><i>Het aangepaste TNO-rapport en deze snel uitgevoerde beoordeling daarvan door SWOV zijn het logische gevolg van een tussensituatie; enerzijds wordt er gewerkt aan een nieuw kader voor het systematisch inventariseren van risico's van innovatieve voertuigen voor de verkeersveiligheid, terwijl tegelijkertijd fabrikanten de mogelijkheid hebben om nieuwe voertuigen te laten beoordelen op basis van het bestaande kader. De acht door het ministerie gestelde vragen zijn relevant, maar bedacht moet worden dat (1) het niet vaststaat of ze voldoende zijn en (2) het door de aard van de vragen niet goed mogelijk is om de antwoorden erop op wetenschappelijk verantwoorde wijze te beantwoorden.</i></p> <p><i>Gezien de algemene aard van het verzoek van de minister is het niet mogelijk om vast te stellen of de conclusies in het rapport gegrond zijn en of de nieuwe Stint veilig aan het verkeer kan deel nemen. Zoals is aangegeven, is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een te toetsen voertuig.</i></p> <p>Tegen deze achtergrond heeft SWOV van de minister de opdracht gekregen om onderzoek uit te voeren en een risico-inventarisatie te maken op basis van een door haar ontwikkelde methodiek.</p>
3	Hoofdstuk 1, pagina 6 bovenaan	Het resultaat bestaat uit een overzicht van de geïdentificeerde risico's voor de verkeersveiligheid bij (her)toelating van de BSO Bus tot de openbare weg.	Bezwaar bestaat tegen deze classificatie van (her)toelating van de BSO Bus. De BSO Bus is een volledig nieuw ontwikkeld voertuig. Het gebruik van de term '(her)toelating' impliceert qua vereisten een overeenkomst met de oude Stint. Die vergelijking kan niet gemaakt worden, omdat het kader waaraan de voertuigen moeten voldoen volledig gewijzigd is. Voor ligt de aanvraag tot toelating op de weg van een voertuig, welke door de RDW uitgebreid beoordeeld is, deze beoordeling heeft doorstaan. Het voertuig voldoet aan de relevante eisen voor een bijzondere bromfiets en – daar waar mogelijk – aan de Europese richtlijn 168/2013.
4	Hoofdstuk 1, pagina 6 laatste alinea	Een beoordeling of advies over het wel of niet toelaten van de BSO Bus en/of onder welke voorwaarden volgt niet uit deze risico-inventarisatie en is ook geen onderdeel van deze rapportage.	<p>Deze opmerking door SWOV laat zich lastig plaatsen. SWOV weet dat de Minister naar aanleiding van het OVV rapport heeft gezegd dat het SWOV rapport bindend zal zijn voor het goed doorlopen van de aanvraagprocedure. SWOV dient dat mee te nemen bij de zorgvuldigheid in de totstandkoming van het rapport. Een dergelijke disclaimer van SWOV is derhalve niet passend.</p> <p>Gelieve aanvullen dat er op basis van deze inventarisatie nog een oordeel gemaakt moet worden over relatie van de geconstateerde risico's ten opzichte van het te accepteren veiligheidsniveau. Daarbij ook aangeven dat het rapport niet ingaat op de al genomen mitigerende maatregelen zoals het covenant, handleiding e.d.</p>
5	Hoofdstuk 2, pagina 8 onderaan en 9 bovenaan	Verwijzing naar de oude Stint	Opnieuw wordt bezwaar gemaakt tegen de verwijzing naar de oude Stint. De uitkomsten van de quick scan van SWOV uit 2011 betreffende de oude Stint zijn niet relevant voor de risico-inventarisatie van de BSO Bus aan de hand van de voorgestelde methodiek.
6	3.1. Experts	Selectie experts	Het panel aan experts kent weinig diversiteit. Er zijn 4 personen die aan SWOV verbonden zijn betrokken bij het onderzoek, 4 personen met een psychologische achtergrond. Er zijn geen personen betrokken met kennis van de voertuigwetgeving en machineveiligheid. De selectie van het panel roept vraagtekens op ten aanzien van de betrouwbaarheid van de uitkomsten van het rapport.
7	3.2.1 Documenten	Ontoereikende gebruikte documentatie	De opsomming van de gebruikte documentatie doet de vraag rijzen naar de scope van het onderzoek dat door SWOV is uitgevoerd. Het voertuig is ontworpen en gebouwd aan de hand van de richtlijn bijzondere bromfiets, de Machinerichtlijn 2006/42/EG, de verordening 168/2013 voor twee en driewielige voertuigen. Op basis van

			<p>deze wetgeving is het voertuig beoordeeld door RDW en – voor wat betreft de Machinerichtlijn – globaal bekeken door Inspectie SZW. Op het terrein van de Machinerichtlijn zijn diverse experts betrokken geweest om een zo goed mogelijke risicobeoordeling te krijgen.</p> <p>Vanwege de toegepaste wetgeving zijn er reeds verschillende risicoanalyses gemaakt, onder meer op basis van de ISO 26262 en de NEN 12100. Dit zijn voertuig en machine gerelateerde risicobeoordelingen. De vraag is vervolgens wat een beoordeling van SWOV nog zou kunnen toevoegen.</p> <p>De Minister schrijft daarover in haar brief aan de Tweede Kamer: BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal Den Haag, 16 oktober 2019</p> <p><i>De SWOV zal kijken naar de beoogde functie van het voertuig in relatie tot het veilig gebruik in het verkeer en de interactie met andere weggebruikers. Op deze manier wil ik borgen dat de relatie tussen het voertuig, de infrastructuur en het gedrag van de bestuurder integraal wordt benaderd.</i></p> <p>Het is dan opmerkelijk dat SWOV de risicobeoordelingen die al uitgevoerd zijn niet in haar onderzoek betreft. Relevant is de vraag of vanuit de bijzondere toepassing van het voertuig – op de openbare weg – bij dat gebruik nog aanvullende risico's te verwachten zijn. In dat kader zou het onderzoek van SWOV zelfstandige betekenis kunnen hebben. Dat verhoudt zich ook tot de brief van de Europese Commissie aan Nederland, waarin gesteld werd dat aan het voertuig vanwege het bijzondere gebruik aanvullende eisen gesteld mochten worden. Er is geen ruimte om risico's of eisen, ingegeven vanuit Europese wetgeving, op Nederlands niveau anders te interpreteren. Hierop zal bij een bespreking van de risicobeoordeling nader worden teruggekomen waar wordt aangegeven welke risico's al beoordeeld zijn vanuit dit perspectief.</p> <p>Daarnaast zijn de aanvullende testen en keuringen die de RDW heeft uitgevoerd in het kader van het kantelrisico en overbelasting niet meegenomen bij de inventarisatie, terwijl deze wel bekend zijn bij de SWOV.</p>
8	3.2.2 Bekijken van en rijden met voertuig; voetnoot 2 onderaan pagina 11	Ontbreken 'live' beoordeling	<p>Waar SWOV eerder meedeelde dat het kijken naar beelden van het voertuig en een 'papieranalyse' niet volstond (zie reactie van SWOV op het eerste veiligheidsrapport van Pro-Drive) moet nu geconstateerd worden dat 2 van de 6 experts niet in staat geweest zijn het voertuig 'live' te beoordelen. Daarnaast is SWOV niet met het voertuig de openbare weg opgegaan.</p> <p>De 'papierbeoordeling' is te meer alarmerend nu SWOV de aanvraag eerder in het rapport kwalificeert als de (her)aanvraag voor de BSO bus. De leden van het expert panel die het voertuig niet beschouwd hebben, kunnen hebben geacteerd op basis van kennis van de oude Stint. De vraag is of het panel volledig onbevooroordeeld tot een conclusie is gekomen.</p> <p>Aangetekend kan worden dat de RDW, in aanwezigheid van TNO en de Inspectie SZW, bij herhaling rijproeven heeft uitgevoerd. Allerlei wijzen van belading, ook foutief, zijn daarbij aan de orde gekomen. De rijeigenschappen, waaronder de stabiliteit van het voertuig, zijn uitgebreid beoordeeld. Het rapport van SWOV mist transparantie op dit punt: welke proeven heeft SWOV nog uitgevoerd die RDW niet gedaan heeft om zich een oordeel te vormen over het voertuig in relatie tot het verkeer? Hoe heeft zij dat gedaan zonder het voertuig mee te nemen op de openbare weg en waarom wordt er niet gerefereerd naar de voor de SWOV bekende keuringen van RDW?</p>
9	3.3 Uitgangspunten	Ontbreken convenant	SWOV geeft geen blijk van kennis van het convenant Stint, waarin tussen de kinderopvangorganisaties en de Minister aanvullende afspraken zijn gemaakt over het gebruik van de nieuwe Stint. Zo heeft een bestuurder minimaal een leeftijd van 18 jaar. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de te selecteren voorkeursroute. Beiden komen niet terug in het rapport.
10	3.4 Uitvoer Risico-inventarisatie	Uitvoer risico-inventarisatie	<p>Het kader waartegen de beoordeling is geschiedt ontbreekt. De rating 1 t/m 3 sterren kent geen basis. Er zijn veel verschillende voertuigen op de openbare weg. De verkeerde naam aan sich brengt risico's met zich mee. Onduidelijk blijft hoe de gescoorde rating zich verhoudt tot andere toegelaten veilige voertuigen. Een op zichzelf staande rating is lastig te beoordelen zonder nadere duiding en/of vergelijking.</p> <p>De vraag is of de beoordeling afgezet is tegen alternatieve vormen van vervoer van kinderen in de kinderopvangleeftijd? Betreft het een auto, een bakfiets, het lopen met kinderen?</p>

			De context van de beoordeling mist.
11	Hoofdstuk 4, pagina 12 bovenaan	De 'kans/gevolg'-beoordeling is niet kwantitatief, en geeft dus geen oordeel over het absolute risico of de gevolgen in termen van letsel. De beoordeling wordt gebruikt als indicatie welke risico's volgens de experts het meest relevant zijn	Wat wordt hiermee bedoeld, gelieve nader uit te leggen. Wordt hiermee gesteld dat de rating die wordt toegekend alleen afhangt van de verhouding van risico's onderling binnen dit rapport. Oftewel de rating zegt niets over het risico in de praktijk of in relatie tot andere voertuigen.
12	Hoofdstuk 4, tabel 4.1	Ontbreken context	<p>De geconstateerde risico's worden niet in relatie tot de context geplaatst. Daardoor is het onduidelijk wat dit nu betekent. Een groot gedeelte van de geconstateerde risico's zijn namelijk ook aanwezig bij nu al op de weg toegelaten voertuigen. Gelieve de context erbij schetsen (zie bijlage II) of benadrukken dat deze niet meegenomen is in de inventarisatie.</p> <p>Daarnaast volgen geconstateerde risico's uit in wet- en regelgeving vastgestelde eisen, waar bij het vaststellen van die eisen al een afweging is gemaakt over het acceptabele veiligheidsniveau, o.a. in het kader van de Machinerichtlijn en de Verordening 168/2013. Ook zijn de technische vereisten al gekeurd door de RDW, waarom niet verwijzen naar de uitkomsten van die keuring?</p> <p>Tot slot wordt in de inventarisatie niet ingegaan op de onderliggende afwegingen voor de mitigerende maatregelen om risico's tegen te gaan. Bijvoorbeeld wordt het als een risico gezien dat er een beschermende schil ontbreekt, maar in het kader van het risico dat het voertuig te water komt, is het ontbreken van een beschermende schil juist veiliger.</p>
13	5.1 Plaats en bescherming bestuurder	Volgen beleidsregel	<p>De hier samengevatte geconstateerde risico's zijn een gevolg van het naleven van de technische criteria uit de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019). O.a. de remvertraging en hoe het voertuig vormgegeven is met betrekking tot de bestuurdersplaats en wat er gebeurt als de bestuurder niet meer op het voertuig staat.</p> <p>Ook is er een separate risicoanalyse gemaakt over de bestuurdersplaats en deze is door de RDW gekeurd en goed bevonden.</p> <p>Tot slot mist nogmaals de context en vergelijk met al op de weg toegelaten voertuigen.</p>
14	5.2 Overbelasting van het voertuig	Niet verwijzen naar keuring	De BSO Bus is voor wat betreft de bestuurbaarheid bij overbelasting getest door de RDW. SWOV is op de hoogte van deze testen, waarom deze niet vermelden.
15	5.3 Taakbelasting bestuurder	Ontbreken context	<p>Beoogd gebruik van het voertuig is bekend. De beleidsregel biedt ook de mogelijkheid voor dit gebruikt. Met name in combinatie tot het afgesloten convenant tussen de Kinderopvangorganisaties en de Minister.</p> <p>Daarbij is dit geconstateerde risico ook aanwezig bij inzet van andere voertuigen met hetzelfde beoogd gebruik. Afleiding door kinderen komt ook voor in busjes, op de fiets of in de bakfiets.</p>

16	5.4 Afmetingen en massa van het voertuig	Ontbreken context	De afmetingen en massa van het voertuig zijn vastgesteld in de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019) en komen overeen met de voertuigeisen onder de Europese toelating (168/2013). Deze geconstateerde risico's gelden ook voor alle soortgelijke voertuigen die onder de Europese toelating nu al de Nederlandse openbare weg op mogen.
17	5.5 Inzittenden-bescherming	Ontbreken context	Zelfde risico's gelden ook voor andere nu al op de weg toegelaten voertuigen waarbij kinderen vervoerd mee kunnen worden.
18	5.6 Risico's waarvan letselernst-gevolgen groot worden ingeschat	Ontbreken kans dat letsel zich voordoet	<p>Nogmaals ontbreken verwijzing keuring RDW (zie volgnr. 6).</p> <p>Belangrijk bij dit onderdeel is dat bij 9 van de 10 geïnventariseerde risico's de kans hierop een rating 'klein' heeft gekregen. Door het hier niet te noemen kan de indruk ontstaan dat de kans groter is dan geconstateerd.</p> <p>Alleen bij botsing met fietser / voetganger is de kans middelgroot.</p>
19	5.6 Risico's waarvan letselernst-gevolgen groot worden ingeschat	Met name als er een aanrijding is met gemotoriseerd verkeer (motor, auto, vrachtwagen, bus) dat 50 km/uur rijdt, kan de ernst van de gevolgen zeer groot en zelfs dodelijk zijn	Kans hierop is klein. En zet dit ook in perspectief. De SWOV is van mening dat al het lichter langzaam rijdend verkeer, van een step tot e-bakfiets, onveilig zijn op 50km/uur wegen zonder vrijliggend fietspad. Nu lijkt het of dit alleen geldt voor de BSO Bus.
20	Hoofdstuk 6	Conclusie aanscherpen	Gelieve de conclusie aan te scherpen in lijn met bovengenoemde punten. Met name op het gebied van het in perspectief plaatsen van de bevindingen door het schetsen van de context. En een verduidelijking maken dat dit rapport niet ingaat op de al genomen mitigerende maatregelen, de te accepteren risico's en de door de RDW en andere organisaties uitgevoerde keuringen en beoordelingen.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e@stint.nl
Onderwerp: Tijdelijk toelatingskader "bijzondere bromfiets"
Datum: dinsdag 26 februari 2019 08:46:30
Bijlagen: 190226 technische aanpassingen Stint.pdf

Geachte 5.1.2e en 5.1.2e,

In afwachting van het tijdelijk kader voor de 'bijzondere bromfiets' en in navolging van ons gesprek van 12 februari jl. hebben we vanuit Stint nog een paar punten op een rij gezet. Deze betreffen de beoogde planning na de vaststelling van het tijdelijk toelatingskader, het overnemen van de technische aanbevelingen en adviezen van RDW en TNO en het belang van de risicoanalyse. Op basis van de voorliggende adviezen is het mogelijk om de breed gedragen wens voor een veilige en snelle inzetbaarheid van de gemodificeerde Stint in te kleuren.

Ook willen we graag benadrukken dat als (onverwacht alsnog) ingrijpende wijzigingen aan de kernconstructie (chassis en bak) zich aandienen, de beoogde planning in de koelkast gezet moet worden: de realisatie ervan kost aanzienlijk meer tijd, of maakt de wijzigingen wellicht helemaal niet haalbaar. Dat zou ons inziens kunnen indruisen tegen de breed gedragen wens van een snelle terugkeer van de Stint op de weg en zou bovendien zo vertragend werken, dat de meerwaarde van het tijdelijk kader verdampt.

We delen bovenstaande punten met u omdat deze volgens ons meewegen in de afwegingen die er nog gemaakt moeten worden.

Mocht u nog vragen hebben of verdere toelichting behoeven kunt u mij te allen tijde bereiken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Update

Van: Stint Urban Mobility
Betreft: haalbaarheid technische aanpassingen tijdelijk toelatingskader 'bijzondere bromfietsen'
Datum: 26 februari 2019

Veilig en snelle terugkeer

De toezegging van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, om in februari te komen met een nieuw tijdelijk toelatingskader voor de 'bijzondere bromfiets', biedt de mogelijkheid om de kinderopvang een oplossing te bieden voor het huidige vervoersvraagstuk.¹ Het nieuwe kader is gericht op een veilige en snelle terugkeer van een gemodificeerde Stint, zodat deze door de kinderopvang ingezet kan worden. Dit wordt onderstreept door de breed aangenomen motie Schonis c.s. over het bieden van toekomstperspectief.²

Vanuit het oogpunt van de veilige en snelle terugkeer is het haalbaar om voor het nieuwe schooljaar de gemodificeerde Stint weer in te kunnen zetten binnen de vervoerssystematiek van de kinderopvang. Op basis van de tot op heden aangedragen adviezen en aanbevelingen van TNO en RDW is dit ons inziens ook haalbaar om dit voor alle locaties en de ca. 3000 Stints te realiseren.³ Wel is het dan nodig dat uiterlijk eind maart/begin april duidelijkheid bestaat over de te hanteren kaders. Zie bijlage I en II voor een uitgebreidere toelichting van de voorgenomen aanpassingen die volgen uit rapporten van TNO en RDW.

Door het realiseren van de inzetbaarheid van de gemodificeerde Stint voor het nieuwe schooljaar sluiten we aan bij de behoeften van de kinderopvang. Deze wordt de mogelijkheid geboden om voor het nieuwe schooljaar te kiezen voor een vervoersvorm die aansluit op de vervoerssystematiek.

Planning

Het doorvoeren van de door TNO en RDW aanbevolen aanpassingen hebben beperkte impact op de kernconstructie (chassis en bak) van de Stint en het is haalbaar om deze in ca. 5 maanden door te voeren. Hierbij worden de oude Stints vanaf de kernconstructie opnieuw opgebouwd in lijn met het nieuwe kader. Dit om de uniformiteit van de gemodificeerde Stints te garanderen. Daarbij is er ook gekozen om de 'conformity of production' procedure in te stellen binnen het fabricageproces, is de assemblage ISO gecertificeerd en worden alle eisen volgend uit de EU-regelgeving voor L-categorie voertuigen aangehouden.⁴

Zodra het nieuwe kader vastgesteld is, kan worden begonnen met het bestellen van benodigde onderdelen, het finaliseren van het ontwerp en de daarbij behorende planning voor de opbouw van de gemodificeerde Stints. Voor de bepaalde onderdelen geldt een levertijd van ca. 2 maanden.

In de tussentijd wordt er gestart met de opbouw en het testen (waaronder de risicoanalyse) van de eerste gemodificeerde Stints. Deze kunnen een week of 5 tot 6 na aanvang ter keuring worden voorgelegd aan de RDW. Dit biedt de mogelijkheid om, indien nodig, nog laatste veranderingen door te voeren voordat begonnen wordt met het opbouwen van de overige Stints.

Het opbouwen van alle Stints volgens de nieuwe kaders zal ca. 3 maanden in beslag nemen. Dit houdt in dat er gericht wordt op het opbouwen van 50 Stints per (werk)dag. Hiervoor zijn er voorbereidingen getroffen om extra personeel (38 FTE) aan te trekken; ook daarmee kan echter pas begonnen worden als het tijdelijke kader helder (en definitief) is.

¹ <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/12/13/zonder-stint-is-de-logistiek-een-crime-op-de-kinderopvang-a3060535>

² Motie van het lid Schonis c.s. over toekomstperspectief bieden, 29398-657, 22 januari 2019.

³ RDW, Voorlopig advies Herziening kader toelating bijzondere bromfietsen, 30 november 2018; TNO, Technisch onderzoek Stint, 12 december 2018.

⁴ Bromfietsen en motorfietsen, met inbegrip van quads en andere kleine voertuigen op drie of vier wielen.

Aanpassingen

Het is belangrijk om specifieke aanpassingen aan het ontwerp altijd onderhevig te laten zijn aan de risicoanalyse. Vanuit deze risicoanalyse wordt duidelijk welke aanpassingen - met het oog op het voertuig, de passagiers, bestuurder en de plek op de weg - daadwerkelijk bijdragen aan het gestelde doel. Het vergroten van de veiligheid, in lijn met de gestelde kaders. Deze werkwijze volgt uit de EU richtlijn, de machinerichtlijn en is conform de aanbevelingen van TNO en RDW.

Uitgaande van de doelstellingen van het tijdelijke toelatingskader en de aanbevelingen van TNO en RDW, zijn ingrijpende wijzigingen in de kernconstructie niet te verwachten. Dergelijke wijzigingen betreffen bv. aanpassingen zoals wijziging van de bak of het chassis. Zouden zulke wijzigingen zich wel (onverwacht alsnog) aandienen, dan zet dat de beoogde planning in de koelkast: de realisatie ervan kost aanzienlijk meer tijd, of maakt de wijzigingen wellicht helemaal niet haalbaar. Dat zou ons inziens kunnen indruisen tegen de breed gedragen wens van een snelle terugkeer van de Stint op de weg en zou bovendien zo vertragend werken, dat de meerwaarde van het tijdelijk kader verdampt.

Eisen met betrekking tot de afmeting van de Stint zouden een verandering van het chassis nodig maken. Daarmee is geen sprake meer van het **aanpassen** van de huidige Stint, maar van het ontwikkelen van een **nieuw voertuig**. Het chassis is niet ontworpen voor zo'n ander voertuig. De oude Stints zijn ingeval van wijzigingen van de kernconstructie, zoals het chassis, dus slecht om te bouwen of aan te passen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de veiligheid van de constructie en dit vraagt om een nieuw ontwerp van het chassis. Een snelle terugkeer is in dat geval dus uitgesloten.

Ook bij veranderingen met betrekking tot de vormgeving van de bak is het nodig om deze nieuw te ontwerpen, ontwikkelen en fabriceren. De oude bakken van de Stints kunnen hierbij niet meer ingezet worden. Dit kost zeker een half jaar extra bovenop de al voorziene 5 maanden.

Werkbaar

Op basis van de adviezen en aanbevelingen van TNO en RDW is het mogelijk om de wens van de kinderopvang, Tweede Kamer en de Minister voor een veilige en snelle inzetbaarheid van de gemodificeerde Stint in te kleuren. Een snelle totstandkoming van het tijdelijk kader voor april maakt het mogelijk om de ca. 3000 Stints voor het nieuwe schooljaar weer in te kunnen zetten binnen de vervoerssystematiek van de kinderopvang.

Het is dan ook van belang bij het opstellen en vaststellen van het kader het doel van een veilige en snelle terugkeer niet uit het oog te verliezen en rekening te houden met de haalbaarheid om bepaalde veranderingen door te voeren en de tijd die dit in beslag kan nemen.

Bijlage I, technische aanpassingen volgens op aanbevelingen RDW.

RDW⁵

Aanbeveling I

Neem de verplichting om te voldoen aan de Machinerichtlijn op in de beleidsregel.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp. Daarbij wordt de gemodificeerde Stint opgebouwd zoals een L-categorie voertuig van de EU wetgeving voor

Aanbeveling II

Vereis bij de aanvraag voor een aanwijzing tot toelating van de fabrikant:

- Een risicobeoordeling door de fabrikant. Deze risicobeoordeling kan worden opgesteld op basis van de Machinerichtlijn (optie A) of op basis van de Europese verordening 168/2013 voor reguliere bromfietsen (optie B). Maak bij het opstellen van de beleidsregel een keuze tussen deze opties.
- Een verklaring waarin hij bevestigt dat de duurzaamheid ('durability') van de systemen, voertuigdelen en uitrustingsstukken die essentieel zijn voor de functionele veiligheid zijn gegarandeerd door tests en door goed vakmanschap. Laat deze risicobeoordeling beoordelen door de RDW, die aanvullende technische testen uitvoert.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp. Er wordt voldaan aan de machinerichtlijn, maar het voertuig zelf heeft als basis uitgangspunt L-categorie voertuigen waaronder ook de bromfiets valt. Van beide opties is de informatie aan te leveren.

Ook de durability vereisten zijn meegenomen in het ontwerp van het voertuig.

Aanbeveling III

Preciseer de technische toetsingscriteria van het remsysteem, de afmetingen en de massa:

- Het voertuig beschikt over een rem op elke as.
- Het voertuig behoort ten minste te beschikken over twee onafhankelijk werkende remmen. Bij elektrisch aangedreven voertuigen moet ook bij het wegvallen van de stroom de vereiste remweg worden behaald.
- De remweg moet worden behaald volgens Reglement nr. 78 van de UNECE.
- De maximale afmetingen worden afgestemd op de Europe regelgeving voor reguliere bromfietsen.
- De maximaal toegestane massa van het beladen voertuig wordt gesteld op 565 kilogram, dan wel zo veel lager als de fabrikant opgeeft als toegestane technische maximummassa.
- Uit deze toegestane maximummassa en de massa van het lege voertuig volgt de maximale belading (het laadvermogen). Deze wordt door de RDW bij iedere ontwerpaanvraag vastgesteld.
- De fabrikant moet het laadvermogen met een aanduiding op het voertuig kenbaar maken.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp.

Aanbeveling IV

Houd toezicht op conformiteit van de productie:

- Stel aan de fabrikant een kwaliteitssysteem verplicht met procedures voor incident-, configuratie- en probleemmanagement.
- Houd toezicht op de fabricage door middel van jaarlijks bezoek en evaluatie.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp.

⁵ RDW, Voorlopig advies Herziening kader toelating bijzondere bromfietsen, 30 november 2018.

Bijlage II, afwegingen bij voorgestelde technische aanpassingen volgens op TNO-rapporten.

TNO-rapport technisch onderzoek Stint⁶

De belangrijkste aanbevelingen om de veiligheid tijdens het gebruik van de Stint voor personenvervoer op acceptabel niveau te krijgen:

1. Het voertuig moet worden voorzien van een goedwerkend remsysteem op alle wielen dat wat betreft technische eisen tenminste voldoet aan de reguliere toelatingseisen voor dit type voertuig.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp.

2. Omdat het voertuig ook op hellingen gebruikt wordt, moet een oplossing worden ontwikkeld voor het gecontroleerd tot stilstand brengen van het voertuig wanneer de bestuurder van het voertuig valt. Een beter en goedkoper alternatief is het aanbrengen van een inrichting die de kans minimaliseert dat een bestuurder van het voertuig valt, zoals bijvoorbeeld een zitplaats. Met een zitplaats blijft het voertuig ook bestuurbaar doordat de bestuurder altijd op een rijdend voertuig aanwezig is.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp. Hierbij kan het plaatsen van een zitplaats een oplossing zijn, de risicoanalyse is hierin leidend.

3. De faalmodus 'ongewenst accelereren' moet te allen tijde worden voorkomen door het toepassen van een redundant signaal en een geschikte methode van foutdetectie. De motorregelaar die gebruikt biedt de mogelijkheid voor beide oplossingen.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp.

4. De automatische parkeerrem moet vervangen worden door een handmatig bediende parkeerreminrichting zodat het voertuig bij stilvallen vrij kan blijven rollen. Een handmatig bediende parkeerrem kan ook niet onbedoeld geactiveerd worden. De parkeerrem zou bediend moeten worden door een bedienelement in de directe nabijheid van de andere bedienorganen en zo worden uitgerust dat het niet kan worden vergeten.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp.

5. De parkeerrem zou bediend moeten worden door een bedienelement in de directe nabijheid van de andere bedienorganen en zo worden uitgerust dat het niet kan worden vergeten.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp.

6. Het realiseren van het inbouwen van een schakelaar in de remhendel die het signaal naar de motorregelaar afgeeft om de aandrijving uit te schakelen als de remhendel bediend wordt.

In de opzet van de gemodificeerde Stint wordt deze aanbeveling overgenomen in het ontwerp.

Ook wordt de motor losgekoppeld van het remsysteem waardoor er tijdens het remmen geen (tegen)werking van de motor kan bestaan.

⁶ TNO, Technisch onderzoek Stint, 12 december 2018.

Wob-loket

Van: 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 28 juni 2019 16:20
Aan: 5.1.2e - BSK
CC: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e R.
 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Bespreking ISZW, RDW en lenW

Beste 5.1.2e,

We hebben het intern nog even besproken. Ik begrijp wat je bedoelt. We kunnen er het volgende van maken:

“De Inspectie SZW, MinSZW, MinlenW en de RDW hebben gesproken over het tussentijds toelatingskader. De Inspectie SZW heeft in opdracht van het OM onderzoek gedaan naar de oude Stint. De uitkomsten van dit onderzoek hebben aanleiding gegeven om de door de Inspectie SZW geconstateerde gevaren op de oude Stint te delen met I&W en de RDW. Tevens is tijdens het gesprek gekeken naar het tussentijds toelatingskader. Conclusie van het overleg is dat de Inspectie SZW geen aanwijzingen heeft dat het tussentijdse toelatingskader onvoldoende waarborgen voor de veiligheid van de nieuwe Stint biedt. Op basis van de bevindingen van het onderzoek naar de oude Stint wijst de Inspectie SZW wel op het kantelgevaar, de maatregelen tegen het kantelen, het zicht vanaf de bestuurdersplaats en de signalering.

lenW neemt deze punten mee in de risicobeoordeling van voertuigen op basis van het tussentijdse kader. Daarmee kan het punt van het kantelen (en de overige punten) op grond van artikel 4 van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen toch meegenomen worden in het besluit om de Stint al dan niet toe te laten op de openbare weg. Dit vergt overigens wel een scherpe toetsing van de risicobeoordeling.

lenW heeft verder gedeeld dat er nu sprake is van een tijdelijk kader. Er wordt gewerkt aan een definitief kader. Om dat toelatingskader vorm te geven zal ook de Inspectie SZW en de directie G&VW worden betrokken zodat ook de kennis vanuit de Inspectie vanuit de praktijk wordt benut.”

We hebben dan wel ons minimum bereikt van hetgeen we vastgelegd willen zien en dit strookt volgens mij prima met de afspraken en besprekingen die we tot op heden hebben gevoerd. Ik ga er dan ook van uit dat dit de definitieve tekst wordt. Hoop zo snel mogelijk van je te horen, zodat wij ook onze bewindspersonen kunnen inlichten.

Verder natuurlijk allen een prettig zonnig weekend toegewenst.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

(Meldingen, verzoeken en preventie onveilig en ongezond werk)

.....
 Inspectie SZW
 Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
 Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht
 Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag
 5.1.2e @inspectieszw.nl
<http://www.inspectieszw.nl>

.....
 M (06) 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: vrijdag 28 juni 2019 13:08
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e
5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Bespreking ISZW, RDW en lenW

Dag 5.1.2e,

Wij moeten nog even kritisch naar de tekst kijken en eea checken. Daar komen we vandaag niet uit omdat ik ook nog even langs onze directeur wil. Maar m.i. zijn de punten nu te specifiek of te algemeen. Bovendien voelt deze tekst niet meer goed. 5.1.2i

Fijn als je er nog even naar kunt kijken. Volgende week verder!

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @InspectieSZW.nl>
Verzonden: woensdag 26 juni 2019 17:07
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>;
5.1.2e <5.1.2e @InspectieSZW.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @InspectieSZW.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e @InspectieSZW.nl>; 5.1.2e 5.1.2e @minszw.nl>
Onderwerp: RE: Bespreking ISZW, RDW en lenW

Goedenmiddag,

Hieronder wat ons betreft het tekstvoorstel voor het verslag.

“De Inspectie SZW, MinSZW, MinlenW en de RDW hebben gesproken over het tussentijds toelatingskader. De Inspectie SZW heeft in opdracht van het OM onderzoek gedaan naar de oude Stint. De uitkomsten van dit onderzoek hebben aanleiding gegeven om de door de Inspectie SZW geconstateerde gevaren op de oude Stint te delen met I&W en de RDW. Tevens is tijdens het gesprek gekeken naar het tussentijds toelatingskader. Conclusie van het overleg is dat de Inspectie SZW geen aanwijzingen heeft dat het tussentijdse toelatingskader onvoldoende waarborgen voor de veiligheid van de nieuwe Stint biedt. Op basis van de bevindingen van het onderzoek naar de oude Stint wijst de Inspectie SZW wel op het kantelgevaar, de maatregelen tegen het kantelen, het zicht vanaf de bestuurdersplaats (b.v. met gebruik huif) en signalering (b.v. achteruitrijden, stand vrijloophendel) en ergonomische principes. lenW neemt deze punten mee in de risicobeoordeling van voertuigen op basis van het tussentijdse kader. Daarmee kan het punt van het kantelen (en de overige punten) op grond van artikel 4 van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen toch meegenomen worden in het besluit om de Stint al dan niet toe te laten op de openbare weg. Dit vergt overigens wel een scherpe toetsing van de risicobeoordeling. lenW heeft verder gedeeld dat er nu sprake is van een tijdelijk kader. Er wordt gewerkt aan een definitief kader. Om dat toelatingskader vorm te geven zal ook de Inspectie SZW en de directie G&VW worden betrokken zodat ook de kennis vanuit de Inspectie vanuit de praktijk wordt benut.”

Zouden jullie hier zo snel mogelijk op kunnen reageren? Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

(Meldingen, verzoeken en preventie onveilig en ongezond werk)

.....
Inspectie SZW

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht

Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag

5.1.2e @inspectieszw.nl

<http://www.inspectieszw.nl>

.....
M (06) 5.1.2e



STINT 2019

Veiligheidsonderzoek



Veiligheidsonderzoek Stint 2019

Lelystad, juli 2109

Onderzoek uitgevoerd en opgesteld door:

- Mark Maaskant, eigenaar Prodrive Academy
- 5.1.2e Prodrive Academy



Inleiding

Prodrive Academy is een onafhankelijke en pragmatische verkeersopleider met een grote ervaring in moderne mobiliteitsvormen. Onze missie is het verkeer veiliger maken. Dat doen we door coaching in verkeersinzicht en gevaarherkenning en door te trainen in veilige voertuigbediening.

Zo ook doen dat ook voor bestuurders van de Stint, want bij Prodrive Academy geloven we in nieuwe vormen van mobiliteit. Met nieuwe mobiliteitsproducten en vormen dienen zich ook nieuwe verkeerssituaties aan en ontstaat een trainingsbehoefte zodat de veiligheid kan worden geborgd.

Aan Prodrive Academy is het verzoek gedaan om een veiligheidsonderzoek te doen voor de Stint. Prodrive Academy is een deskundig bedrijf en heeft ervaring met het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken vanuit onze schadepreventieachtergrond, we verzorgen dergelijke onderzoeken bijvoorbeeld ook voor bezorgdiensten die met kleine elektrische voertuigen en cargo bakfietsen met trapondersteuning rijden.

In ons veiligheidsonderzoek zijn we er vanuit uitgegaan dat de Stint al jaren in het Nederlandse verkeersbeeld rondreed totdat de typegoedkeuring van de Stint werd ingetrokken. De SWOV heeft in 2011 al een veiligheidsonderzoek gedaan onder OZ-nummer C10.03.09.4. Wat er na dit onderzoek feitelijk is veranderd is dat de Stint inmiddels in het straatbeeld geaccepteerd is en dat de bediening van de Stint 2019 anders is. Daarbij is er inmiddels een minimumleeftijd voor Stint bestuurders van 18 jaar vastgelegd. Tevens stelt de verzekeraar van alle Stints als eis dat een gedegen Stint Rijvaardigheidstraining met goed gevolg afgelegd moet zijn. Na de komst van de Stint zijn er diverse vergelijkbare voertuigen in het straatbeeld verschenen die op fietspaden en fietsstroken mogen rijden. Denk aan bijvoorbeeld Cargo bikes en grote bakfietsen met elektrische trapondersteuning.

Naar onze mening is de Stint 2019, de cargobike en grote bakfiets met trapondersteuning inmiddels geaccepteerd in het straatbeeld. Ons veiligheidsonderzoek richt zich dan ook op met name op de rijeigenschappen en de bediening van de Stint 2019.

Doordat we veel ervaring hebben met het rijden op de Stint zijn we goed in staat een veiligheidsbeoordeling af te geven. We spraken voor dit onderzoek onder andere met BSO medewerkers en Pakketbezorgers van PostNL die reden op de Stint. In deze gesprekken hebben we duidelijk gevraagd naar de gebruikerservaring en waar bestuurders tegenaan lopen. De uitkomsten hebben we in onze adviezen in ons onderzoek verwerkt.

In het convenant dat de kinderopvang sector heeft gesloten met het Ministerie wordt onder andere gesproken over een Stint Rijvaardigheidstraining. Prodrive Academy is eveneens een van de uitvoerders van de Stint 2019 rijvaardigheidstraining.



Stint 2019, BSO versie

De Stint 2019 is een elektrisch aangedreven voertuig met 4 wielen en aandrijving op de achteras. De vooras is voorzien van vering en demping wat zorgt voor een goed en veilig stuurgedrag. Het voertuig heeft een overzichtelijke cockpit en de bedieningsknoppen zijn goed bereikbaar zonder dat je je handen van het stuur hoeft te halen. De bediening van een Stint laat zich het beste vergelijken met het besturen van een scooter/bromfiets.

De maximale snelheid voorwaarts van de Stint is 17,2 km/h en de maximale snelheid achterwaarts is 5 km/h. Ook heeft een voertuig een knop waarmee de snelheid voorwaarts tot 5 km/h beperkt kan worden. Het voertuig is bedoeld voor het vervoer van maximaal 10 kinderen tot maximaal 12 jaar. Het voertuig is voorzien van heupgordels die de kinderen dragen tijdens het rijden. Het vastmaken en losmaken van de veiligheidsgordel werkt gelijk aan de veiligheidsgordels in een auto.

De keuze voor de maximale snelheid van 17,2 km/h is gemaakt door de fabrikant. Uit gesprekken met eindgebruikers was namelijk gebleken dat dit zowel een veilige snelheid is voor de kinderen als een veilige snelheid om overige weggebruikers niet te hinderen. Een lagere snelheid dan 17,2 km/h is niet gewenst omdat de Stint in de ogen van de door ons geïnterviewde eindgebruikers dan overlast op het fietspad levert vanwege een te lage snelheid.

Ook komt de snelheid van 17,2 km/h overeen met de gemiddelde snelheid die op fietspaden wordt gereden¹. We zijn hierbij uitgegaan van tegenwind met een stadsfiets en een sportieve fiets en hebben daar een gemiddelde van genomen. Hierbij hanteren we de windgegevens van het KNMI-station in de Bilt. De gemiddelde windsnelheid over een jaar is daar 14,4 km/h.

Je bestuurt de Stint vanuit een staande positie, dit zorgt voor een goed zicht in het verkeer. De bediening van een Stint makkelijk en intuïtief maar vraagt vanwege de grote mate van verantwoordelijkheid wel een stuk training in enerzijds voertuigbediening maar ook verkeersinzicht, risicoperceptie en gevaarherkenning. Ook is een goede actieve sta houding belangrijk, net als het rijden op een motorfiets of scooter is de Stint het fijnst te besturen als je "meehangt" in bochten.

Rijbewijs plicht en verzekering

Brancheorganisaties uit de kinderopvang zijn met het ministerie in een convenant overeengekomen dat de minimum leeftijd om een Stint te besturen 18 jaar is en dat een Stint 2019 Rijvaardigheidstraining met goed gevolg is afgelegd. Om een Stint 2019 te mogen besturen gelden vanuit de verzekeraar Steijnborg Assurantien (die alle BSO Stints in dekking heeft) de volgende aanvullende eisen aan de bestuurder ten aanzien van rijbewijzen:

AM (bromfiets) of B (auto) aangevuld met een Stint 2019 Training.

Of:

AM theorie certificaat behaald bij het CBR aangevuld met een Stint 2019 Training.

¹ <https://www.fietsersbond.nl/snelheid-5-verschillende-type-fietsen-vergeleken/>



Vanuit onze veiligheidsvisie is het goed dat er basis eisen gesteld worden aan leeftijd en aanvullende opleiding. In onze visie kan een opgeleide en geslaagde Stint bestuurder met de geëiste certificaten met 10 kinderen rijden in een Stint. Een geslaagde deelnemer betekent wel dat de Stint rijvaardigheidstraining een competent/nog niet competent mogelijkheid kent en dat alle rijproeven door elke aanbieder op elke locatie identiek moeten worden uitgevoerd en beoordeeld. De maximum snelheid van 17,2 km/h achten wij als veilig en verantwoord en we zijn ook van mening dat je met deze snelheden geen overige weggebruikers zoals fietsers tot overlast bent. (Een vrachtauto op een autoweg die 80 km/h rijdt is ook geen overlast voor auto's die daar 100 km/h mogen rijden en de vrachtauto niet kunnen inhalen) BSO's dienen wel actief beleid te voeren op zogenaamde veilige routes waar gekeken wordt op zoveel mogelijk gebruik te maken van gescheiden fietsstroken, dit is tevens in het convenant tussen de sector en het Ministerie afgesproken.

Wijzigingen Stint 2019 gezien vanuit de gebruiker.

De Stint 2019 is op heel veel punten aangepast. Wanneer bestuurders die al ervaring hebben met het rijden op de Stint vallen vanuit de gebruiker gezien de volgende punten met name op:

- De aanwezigheid van schijfremmen op de vooras te bedienen met de rechterremhendel;
- Een extra remhendel aan de rechterkant van het stuur, nu 2 remhendels in plaats van 1;
- Andere bedienknop voor: vooruit, neutraal en achteruit;
- Andere bedienknop voor richting aangeven;
- Een rode noodknop die de aandrijving uitschakelt;
- Het mechanische vrijloop mechanisme is niet meer aanwezig, de Stint kan nu altijd weggeduwd worden;
- Anders geplaatste verlichting;
- Een rek tussen de benen van de bestuurder dat kan voorkomen dat je van de Stint afvalt;
- Een handrem met een akoestische melding als deze niet ingeschakeld wordt;
- De Stint remt minder hard op de motor;
- Je moet op de voetplaat staan om de Stint te kunnen bedienen;
- De aansluiting van de oplaadkabel is verplaatst;

Vanuit veiligheidsoogpunt is het ons advies de compleet nieuwe bediening met de bestuurders door te nemen in een zogenaamde gebruikerstraining. Ook de “nood procedure” om een stilgevallen Stint (bijvoorbeeld een lege accu, of per ongeluk ingedrukte rode noodknop) weer weg te duwen is anders en adviseren we met de bestuurders te trainen.

We kunnen ons voorstellen dat reeds ervaren Stint bestuurders moeten wennen aan de veranderingen. Een oplossing hiervoor is de Stint Rijvaardigheidstraining.



Stint 2019 bediening



Stint bediening



Rijproeven

Met de Stint 2019 hebben we diverse rijproeven op afgesloten terrein uitgevoerd. Elke test hebben we zowel beladen als onbeladen uitgevoerd. De belading bestond uit jerrycans gevuld met water met een gewicht van 200 kg. Alle tests zijn met 17,2 km/h uitgevoerd.

[Klik op onderstaande links voor een videodemonstratie van de rijproeven:](#)

- [Link naar video 'opstappen, wegrijden en duwen'](#)
- [Link naar video 'regenkap en manoeuvreren'](#)
- [Link naar 'uitrollen en remmen'](#)
- [Link naar 'stabiliteitsproeven, bocht nemen'](#)

Opstappen en wegrijden

- Op de treeplank staan, 1 voet links en 1 voet rechts van de valbeveiliging en dan pas de contactsleutel omdraaien. De Stint 2019 geeft nu een akoestisch signaal dat de handrem vergrendeld is. Wegrijden is niet mogelijk. De handrem ontgrendelen door de beugel omhoog te duwen en met je rechterduim de stand "vooruit" vanuit de neutraal stand selecteren. Nu pas is rijden mogelijk. Als je van de treeplank afstapt klinkt er weer een akoestisch signaal dat stopt als de handrem weer geactiveerd is.

Ons veiligheidsoordeel is dat de bediening van de Stint 2019 professioneel is met diverse ingebouwde veiligheden. Bestuurders die al Stint ervaring hebben zullen moeten wennen aan de nieuwe bediening. Naar onze mening is daarom een Stint gebruikerstraining erg aan te raden.

Uitrollen na loslaten van de gashendel:

- De Stint rolt door na het loslaten van de gashendel, remmen met de mechanische rem maakt eveneens onderdeel uit van het rijden.

Ons veiligheidsoordeel is dat gedoseerd leren remmen onderdeel hoort uit te maken van de Stint Rijvaardigheidstraining. Het feit dat de Stint 2019 voorzien is van remmen op de vooras en op de achteras maakt dat de Stint 2019 met weinig remkracht tot een noodremming kan komen.

Gas geven en remmen tegelijkertijd:

- Een microswitch op de beide remgrepen onderbreekt direct de aandrijving. Volgas geven met ingeknepen remhendel is dus niet mogelijk bij de Stint 2019.

Ons veiligheidsoordeel is dat dit een goede veiligheidsoptie is.



Het nemen van een bocht:

- Het nemen van bochten is erg gemakkelijk en de Stint voelt zeer stabiel aan. Afhankelijk van de bochtradius of de bocht verkantting moet een bestuurder de rij snelheid in bochten aanpassen. In geen geval geeft de Stint een onveilig of onstabiel gevoel.

Ons veiligheidsoordeel is dat het nemen van bochten met de Stint veilig verloopt.

Noodremming met 17,2 km/h:

- Het maken van een noodremming duurt met het inknippen van beide remhendels maximaal 1,5 meter bij 17,2 km/h.
- Het maken van een noodremming met alleen de linkerhand, waarmee je de mechanische trommelrem op de achteras bedient verloopt veilig, wel is het zo dat je lichaam naar voren wordt gedrukt maar dit wordt opgevangen door de hoge stuurkolom.
- Het maken van een noodremming met alleen de rechterhand, waarmee je de schijfrem op de vooras bedient verloopt veilig, wel is het zo dat je lichaam naar voren wordt gedrukt maar dit wordt opgevangen door de hoge stuurkolom.

Het is niet ideaal om een noodremming te maken met een hand aan het stuur, dit is ook niet een natuurlijke reactie. Op een bromfiets een noodremming maken met een hand aan het stuur is gevaarlijker dan met een Stint. De hoge stuurkolom houdt de bestuurder in elk geval tegen. Het advies aan Stint bestuurders moet zijn te allen tijde 2 handen aan het stuur te houden voor stabiliteit van de bestuurders.

Met 1 hand rijden op ongelijk oppervlak

- Met 1 hand rijden op ongelijk oppervlak. In de praktijk blijkt dat je met een actieve sta houding en een aangepaste snelheid stabiel op de Stint kan blijven staan. Het gevoel om van de Stint af te vallen is er zeker niet.

Bij rijden op ongelijk oppervlak is het advies om met aangepaste snelheid te rijden. Het advies is Stint bestuurders in een gebruikerstraining te trainen hun snelheid aan de omstandigheden aan te passen. Rijden met 1 hand is niet aan te raden en is ook geen natuurlijke reactie van Stint bestuurders.

Schuin op- en afrijden van verhoogde richels en stoepranden.

- Het schuin op- en afrijden van verhogingen en richels maakt deel uit van de dagelijkse werkzaamheden van een Stint bestuurder. Uiteraard voer je deze manoeuvre uit met gepaste snelheid om het comfort van je passagiers te garanderen. De Stint blijft hierin zeer stabiel en geeft geen gevoel tot kantelen.

Schuin op- en afrijden van richels, verhogingen, stoepranden dient met aangepaste snelheid te gebeuren. Het advies is Stint bestuurders in een gebruikerstraining te trainen hun snelheid aan de omstandigheden aan te passen.



Het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en het op- en afrijden van een stoep.

- Het schuin en recht op en afrijden van inritten en stoepranden maakt deel uit van de dagelijkse werkzaamheden van een Stint bestuurder. Stint bestuurders voeren deze manoeuvre uit met gepaste snelheid om het comfort van je passagiers te garanderen. De Stint blijft hierin zeer stabiel en geeft geen gevoel tot kantelen.

Schuin en recht op- en afrijden van inritten of stoepranden dient met aangepaste snelheid te gebeuren. Het advies is Stint bestuurders in een gebruikerstraining te trainen hun snelheid aan te passen en dergelijke manoeuvres uit te voeren.

Noodprocedure: de Stint wegduwen

- De Stint is in geval van stilvallen (accu leeg, noodknop geactiveerd) altijd weg te duwen.

Ons veiligheidsoordeel is dat dit veilig is, de Stint kan zonder “nadenken” of extra handelingen worden weggeduwd indien nodig. Het betekent wel dat als je de Stint 2019 op een hellende ondergrond parkeert (net als met alle andere voertuigen) altijd de parkeerrem ingeschakeld moet worden, de bestuurder wordt hier via een akoestisch signaal aan herinnerd.

Het is belangrijk in een gebruikerstraining te benoemen dat de parkeerrem altijd gebruikt moet worden onder elke omstandigheid. Ook adviseren wij het onderdeel: controleren op akoestisch signaal bij de dagelijkse checks in te bouwen. Het akoestische signaal werkt alleen bij de sleutel in stand “contact-aan”.

Plotseling uitwijk manoeuvre

Voor de Stint geldt dat uitwijken met een snelle stuurbeweging veilig gaat en dan het voertuig stabiel blijft. Ook als bestuurder ervaar je stabiliteit, je voelt geen enkele neiging naar “van het voertuig” afvallen. Wel is het raadzaam voor de bestuurder om een actieve sta houding te hebben zodat je lichaam mee kan bewegen met het voertuig. Ons advies is dat het oefenen van een actieve sta houding onderdeel is van een Stint gebruikerstraining.

Uitzonderlijke niet natuurlijke handelingen getest op een vlakke weg

Deze handelingen zijn getest met 200 kg belading en 17,2 km/h:

- Bij volvermogen en 17,2 km/h de rijstand van voorwaarts in neutraal zetten: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 25 meter.
- Bij volvermogen en 17,2 km/h de rijstand van voorwaarts in achterwaarts zetten: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 7 meter en gaat dan met 5 km/h achterwaarts verder.
- Bij volvermogen en 17,2 km/h de contactsleutel omdraaien: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 30 meter.
- Bij volvermogen en 17,2 km/h de rode noodknop indrukken: de Stint rolt uit in tot stilstand ca. 30 meter.
- Als bestuurder bij volvermogen en 17,2 km/h van de Stint afspringen: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 7 meter.



Oordeel: uitzonderlijke niet natuurlijke handelingen getest op vlakke weg

Onze veiligheidsanalyse is dat met de komst van een extra remhandel en de hydraulische schijfremmen de remkracht van de Stint 2019 zo goed is geworden dat met minimale kracht het voertuig tot stilstand gebracht kan worden.

Rijden met de Stint met de regenkap

Bij regenval kan een BSO ervoor kiezen een regenkap op de Stint te monteren. We hebben ook rijproeven gedaan met de regenkap die zich met name richtte op de zichtlijn.

Vanuit onze veiligheidsvisie vertoont het rijden met de regenkap extra alertheid van de bestuurder maar beïnvloedt deze kap het gezichtsveld niet op negatieve wijze. Wel zijn we van mening dat het rijden met regenkap onderdeel uit moet maken van de Stint gebruikerstraining.

Als we kijken naar grote elektrische bakfietsen met een regenkap zijn we van mening dat het een voordeel is dat de Stint bestuurder staat en daardoor in vergelijking met een bakfiets een beter zicht heeft omdat de bestuurder van een bakfiets zit en daardoor een andere zichtlijn heeft.

Veiligheidsbeugel

Nieuw is het veiligheidsrek voor de bestuurder dat tussen de benen is geplaatst. Naar onze mening moet je als bestuurder van een Stint goed kunnen meebewegen, en heb je voldoende bewegingsruimte nodig. Je wilt als bestuurder het gevoel hebben bochten tegen te kunnen hangen, de natuurlijke houding zoals je die ook hebt als je een fiets, brommer of motorfiets in een bocht bestuurt. Uit onderzoek met de eindgebruikers blijkt dat BSO medewerkers liever zo weinig mogelijk extra hindernissen hebben als zijn "hun" kinderen snel uit een Stint moeten halen om welke reden dan ook. De nieuwe veiligheidsbeugel doet dan ook goed dienst als "af-val beveiliging" maar staat anderzijds de Stint bestuurder niet in de weg.

Naar onze mening is het vasthouden van het stuur de beste garantie om niet van de Stint 2019 te vallen. De veiligheidsbeugel doet goed dienst als af-val beveiliging en zit een Stint bestuurder niet in de weg.

Veiligheid ongeoefende bestuurders

Het is niet aan te raden om ongeoefende bestuurders op een Stint te laten rijden met kinderen aan boord. Na het volgen van een Stint gebruikerstraining ben je nog steeds een beginnende Stint bestuurder maar heb je wel kennis van het RVV. Onze mening is dat je als ongeoefende bestuurder met een Stint rijvaardigheidstraining van 2 uur, gevolgd door nog 2 uur rijden in de omgeving van de BSO, in het kader van veilige routes er voldoende basis is om met de Stint te rijden. De Stint is intuïtief qua bediening, rijdt op fietspaden en fietsstroken, heeft een beperkte maximum snelheid en mag bestuurd worden vanaf 18 jaar. Ons advies is geen ongeoefende bestuurders gebruik te laten maken van een Stint.



Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?

De maximum snelheid van 17,2 Km/h is in onze visie geen veiligheidsprobleem. In onze ogen heeft de Stint sinds 2011 een positie op fietspaden en fietsstroken bewezen. We zien het vergelijk tussen personenauto's en vrachtauto's rijdend op een autoweg. Hier rijdt de vrachtauto 80 km/h en de personenauto mag 100 km/h. Het ene voertuig vervoert iets, is daardoor zwaar en kan/mag minder hard en zo is dat met de Stint ook. Uit gesprekken met eindgebruikers blijkt het slechts sporadisch voor te zijn gekomen dat overige fietspad of fietsstrook gebruikers zich ergeren dat ze een Stint niet kunnen inhalen, maar dit geldt ook voor bakfietsen en cargo bikes. Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. Naar onze mening is de maximum snelheid van de Stint is geen veiligheidsissue.

Staat de voorgeschreven plaats op de weg veilig gebruik in de weg?

Naar onze overtuiging heeft de Stint een veilige positie op fietspaden en fietsstroken al jaren bewezen. De Stint is een opvallende verschijning met een vriendelijk karakter waardoor deze in de meeste gevallen op sympathie van overige medeweggebruikers kan rekenen. Uit gesprekken met eindgebruikers blijkt het slechts sporadisch voor te zijn gekomen dat overige fietspad of fietsstrook gebruikers zich ergeren dat ze een Stint niet kunnen inhalen, maar dit geldt ook voor bakfietsen en cargo bikes. Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. De voorgeschreven plaats op de weg van de Stint is geen veiligheidsissue.

Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?

Regels staan de Stint niet zozeer in de weg maar wel verkeerssituaties. Dit geldt niet alleen voor de Stint maar ook voor bakfietsen voor particulieren en cargobikes. Denk bijvoorbeeld aan oversteekplaatsen waar je een weg met een linker en een rechterrijbaan moet oversteken, de vluchtheuvels in het midden van de weg zijn niet geschikt meer voor moderne voertuigen op het fietspad en zijn te klein.

Verkeer remmende maatregelen bedoeld om de snelheid op de rijstrook omlaag te krijgen maken vaak het fietspad ook dermate smal dat bakfietsen, cargobikes en Stints gedwongen worden om over de rijbaan te rijden simpelweg omdat het fietspad te smal is.

Ook zien we dat het onderhoud aan veel fietspaden achter blijft, gaten, kuilen, boomwortels, complete verkantting door verzakking, we stellen vast dat het drukker word op het fietspad of de fietsstrook en wegbeheerders en gemeenten houden onvoldoende rekening met deze toenemende drukte en een verandering van de mobiliteit op het fietspad (Cargobike, Stint, Bakfiets) Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. Ons advies is om de BSO's veilige routes te laten maken waar de hierboven beschreven situaties niet in voorkomen.

Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?



Er zijn 2 soorten Stints: BSO Stint voor vervoer van kinderen en Cargo Stints voor vervoer van goederen of materialen. De doelgroepen daarin zijn divers. Misbruik zouden we kunnen zoeken in de vorm van betaald taxivervoer of ouders van een gezin die een Stint aanschaffen om hun kinderen naar school te brengen. We zijn van mening dat de Stint voorbehouden moet blijven aan professionele gebruikers werkzaam in de kinderopvang.

Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?

Om een Stint te besturen moet je een actieve sta houding hebben. Bijvoorbeeld: Obese personen, gehandicapten met bijvoorbeeld 1 arm of 1 been, of hele kleine mensen <1,55 zouden wij afraden om een Stint te besturen. De Stint gebruikerstraining kent een competent/niet competent optie en deze optie moet voorkomen dat gebruikers een Stint gaan besturen die daar niet voor geschikt zijn. Uitvoerders van Stint RijVaardigheidstrainingen dienen hier strikt mee om te gaan.

Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers.

Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. We zijn niet van mening dat een Stint de veiligheid van medeweggebruikers negatief beïnvloedt. De Stint hoort daar gewoon thuis, net als de afgelopen jaren al het geval was. Wel stellen we vast dat het drukker wordt op het fietspad of de fietsstrook en wegbeheerders en gemeenten houden onvoldoende rekening met deze toenemende drukte en een verandering van de mobiliteit op het fietspad (Cargobike, Stint, Bakfiets) Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert.

Infrastructuur en duurzaam veilig

In het convenant is met BSO's afgesproken dat zij zich maximaal zullen inspannen om met de Stint 2019 in 30 km/h gebieden te rijden, kruispunten te gebruiken voorzien van verkeersregelsystemen en zoveel mogelijk gebruik te maken van speciaal daarvoor bediende fietsstroken. Het is ook zaak dat gemeenten en wegbeheerders zich inspannen om fietspaden goed te onderhouden (boomwortels die fietspaden omhoog drukken, gaten, te smalle fietspaden). In 2011 kwam de Stint voor het eerst op het fietspad als bijzondere bromfiets, intussen rijden er cargo bikes met 2m³ laadcapaciteit, rijden er grote bakfietsen met elektrische trapondersteuning. Deze nieuwe mobiliteitsvormen komen grotendeels in plaats van mobiliteit die voorheen met auto's en bestelbussen werd uitgevoerd. Het is daarom terecht om te stellen dat deze verschuiving van mobiliteit in stedelijke gebieden de ruimte krijgt om veilig te groeien en dat wegontwerp en onderhoud rekening gehouden wordt met bredere fietsen en intensiever gebruik van fietspaden.



Conclusie

Naar onze veiligheidsmening heeft de Stint zijn positie in het verkeersbeeld reeds bewezen en heeft de SWOV in haar onderzoek van 2011 de Stint op alle punten positief beoordeeld. De SWOV maakte destijds als opmerkingen, de minimale leeftijd van 16 jaar en de positie van de Stint in het verkeer. 8 jaar later is de Stint geaccepteerd in het verkeersbeeld en geldt een minimum leeftijd alsmede een extra training voor Stint bestuurders. Naast de Stint zijn er andere bijzondere gebruikers van fietspaden bijgekomen en leidt dit vooralsnog niet tot grote problemen.

Wel is het zo dat wij verwachten dat de groep bijzondere gebruikers van fietspaden groeiende is en gemeenten en wegbeheerders hier rekening mee zouden kunnen houden. Naar onze mening zorgt 1 Stint 2019 met daarin 10 kinderen voor een dermate grote verlichting van het verkeersbeeld en de verkeersdruk rondom scholen dat de Stint zichzelf meer dan bewezen heeft als veilig alternatief voor bijvoorbeeld taxibusjes die veel ruimte innemen of bakfietsen met trapondersteuning die maar liefst 25 km/h mogen rijden ook met 10 kinderen op de fiets. Daarbij zijn deze bakfietsen vaak consumenten producten met aanpassingen voor professioneel gebruik terwijl de Stint een zeer stevig gebouwde professionele vervoersoplossing is gebouwd voor niets anders dan veilig BSO vervoer. Momenteel gebruiken veel BSO's deze bakfietsen en in onze ogen is deze situatie met bakfietsen een veiligheidsrisico.

De Stint 2019 is een compleet nieuwe versie van de Stint. De bediening is anders en er zijn meer veiligheidsvoorzieningen bij gekomen. De bediening is intuïtief en de besturing is gemakkelijk. Om 10 kinderen te vervoeren moeten bestuurders aanvullend getraind zijn in voertuigbediening, verkeersinzicht, veiligheidsprocedures, risicoperceptie en gevaarherkenning. De training moet een competent/niet competent optie bevatten en bij competent krijg je een certificaat met een uniek nummer dat in een cursisten administratie teruggevonden kan worden.

Ook dient er bewijs te zijn dat een deelnemer de training daadwerkelijk gevolgd heeft door middel van een controle met een identificatie middel en een handtekening op een presentielijst. Stint opleiders dienen deze cursus administratie zeer zorgvuldig uit te voeren. Naar de professionele en deskundige mening van Prodrive Academy kan een Stint met opvolging van onze adviezen weer veilig de weg op.

Het door ons gehanteerde veiligheidskader is het convenant Stint². De conclusies van dit rapport zijn gebaseerd op de verplichtingen die de sector met het ministerie heeft afgesproken. Het convenant gaat ook uit van toezicht op naleving van de convenant afspraken door een commissie waardoor de conclusies van het rapport ook daadwerkelijk geborgd kunnen worden.

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2019/07/10/convenant-stint>



Veiligheidsadviezen naar aanleiding van ons onderzoek:

- Inbouwen periodieke controles door de BSO's aan de hand van een checklist met daarin toegevoegd dagelijkse checks zoals akoestisch handrem signaal, batterij niveau, verlichting en bandenspanning, deze checklist moet in de Stint gebruikerstraining worden verwerkt.
- Maak de Stint gebruikerstraining niet alleen verplicht voor BSO's maar ook voor Cargo Stint gebruikers.
- Tijdens deze BSO bezoeken hebben we vastgesteld dat veel BSO's van de Stint zijn overgestapt naar bakfietsen. Deze bakfietsen met trapondersteuning mogen 10 kinderen vervoeren, hebben consumenten product remmen, spaken en frames, mogen 25 km/h op het fietspad. Er is geen minimum leeftijd en geen rijbewijs voor nodig. Als je hebt leren fietsen mag je met 25 km/h 10 kinderen in een bakfiets meenemen. We vinden dit een gevaarlijk alternatief voor de Stint en willen hier een waarschuwing voor afgeven. Naar onze mening moeten BSO's in de gelegenheid gesteld worden de Stint zo snel mogelijk weer in gebruik te nemen.
- Gemeenten en wegbeheerders houden niet altijd voldoende rekening met een intensiever gebruik van fietspaden en fietsstroken en breder wordende voertuigen. Een voorbeeld zijn verkeer remmende maatregelen voor auto's waarbij fietsstroken soms wel erg smal worden gemaakt. Ook pleiten we voor grotere 30 km/u gebieden rondom scholen of plekken waar veel verkeersstromen met wisselende snelheden samen komen. In het kader van duurzaam veilig is het wenselijk dat er met veel intensiever fietsverkeer rekening gehouden wordt en dat verkeersstromen nog beter gescheiden worden en bij voorkeur in dezelfde rijrichting.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: FW: Voorstel implementatie punten ISZW
Datum: maandag 8 juli 2019 07:56:56
Bijlagen: [image006.png](#)

Goedemorgen 5.1.2e,

Vorige week hebben we afgesproken dat ik zou kijken hoe we de punten van ISZW die zij middels een brief aan jullie kenbaar hebben gemaakt, praktisch kunnen implementeren. De RDW stelt voor de volgende testen en uitgangspunten hanteren bij de beoordeling van de bijzondere bromfietsen, in het bijzonder de Stint:

- Kantelgevaar, de maatregelen tegen het kantelen:
 - o De RDW beoordeelt, indien van toepassing (alle voertuigen die meer dan 2 wielen hebben), het kantelgevaar middels:
 - Kanteltest op basis van deelverordening 44/2014
 - Uitwijktest op basis van de norm ISO3888-2. Deze test is niet standaard binnen de 168/2013, maar de basis hiervoor ligt in de 2007/46.
 - o Als bovenstaande proeven positief worden doorlopen is kantelgevaar voldoende afgedekt.
- Het zicht vanaf de bestuurdersplaats:
 - o De zichtvelden die gebruikt worden bij gesloten carrosserieën uit het Europese kader (168/2013) zullen worden gebruikt als referentie voor de beoordeling van de risicoanalyse opgesteld door de fabrikant.
- De signalering:
 - o In de risicobeoordeling zal rekening gehouden worden met het volgende punt vanuit de machinerichtlijn. Dit betekent dat dit een aanvulling is op het huidige kader:
 - De machine moet zijn voorzien van signalerings- en aanwijsinrichtingen die noodzakelijk zijn voor een veilige werking. De bediener moet deze signalen en aanwijzingen vanaf de bedieningspost kunnen waarnemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e@rdw.nl
 I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGB; 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: concept antwoord aan iSZW
Datum: woensdag 24 juli 2019 13:27:50
Prioriteit: Hoog

5.1.2e,

Hierbij de door 5.1.2e gevraagde expert opinion van VRT (de rode teksten zijn verduidelijkingen mienerziids voor jou, dus niet om verder te verspreiden):

5.1.2i

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW

Afdeling Procesbeleid

Europaweg 205

Postbus 777

2700 AT Zoetermeer

M +31 6 5.1.2e

E 5.1.2e @rdw.nl

I www.rdw.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e - DGB

Verzonden: woensdag 24 juli 2019 10:24

Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: concept antwoord aan iSZW
Hoi 5.1.2e ,

Helemaal helder... ik begrijp goed dat voor het antwoord op deze vraag meer tijd nodig is. Mag ik je dan alleen vragen de antwoorden ook met 5.1.2e te delen omdat ik buiten de reikwijdte

Overigens hebben we iSZW (nu het Commissie antwoord over de machinerichtlijn binnen is) wel meer te melden, dus wellicht dat deze brief nog drastisch wordt aangepast :).

Hartelijke groet, 5.1.2e .

.....
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
.....

M 06 5.1.2e

.....
5.1.2e .

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 24 juli 2019 07:33
Aan: 5.1.2e - DGB ; 5.1.2e
CC: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: FW: concept antwoord aan iSZW
Hoi 5.1.2e ,

Ik kan natuurlijk niet vooraf oordelen of het voertuig hieraan voldoet. Dit zou ik moeten nagaan bij de technenuten. Willen jullie dit vooraf?

@ 5.1.2e , kan jij expert mening opvragen bij VRT?

Groet

5.1.2e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e - DGB
Verzonden: woensdag 17 juli 2019 16:18
Aan: 5.1.2e - HBJZ ; 5.1.2e
CC: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e - BSK ;
5.1.2e - BSK

Onderwerp: concept antwoord aan iSZW

Collegae,

Bijgaand mijn voorstel voor een antwoord aan de iSZW op hun brief (zie beiden in de bijlage).
Mag ik jullie vragen om de brief even door te lezen? 1 concrete vraag aan RDW: Voldoet de stint nu aan de 'iSZW' eisen die wij nu ook gaan stellen of moet de Stint door deze 'extra' eisen nog worden aangepast (bijv. op kantelen of signalering?).

Dank voor de snelle reacties, ik hoop deze brief nog voor mijn vakantie eind volgende week te kunnen sturen.

Groet, 5.1.2e .

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade,

Wob-loket

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Verzonden: woensdag 31 juli 2019 08:57
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - BSK
CC: 5.1.2e - HBJZ
Onderwerp: RE: Aanvraag Stint

5.1.2e,

Het verzoek dient gericht te zijn aan Ab van Ravenstein, algemeen directeur van de RDW.

Verder stel ik voor om in de aanhef na "Conform artikel 5, lid.." toe te voegen "van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen". Dat weten we natuurlijk wel maar niet ingewijden die het verzoek wellicht ooit onder ogen krijgen vragen zich dat anders wellicht af.

Verder akkoord met de inhoud van het verzoek. Dat houdt m.i. in dat de aanvraag van Stint tenminste alle in de onderstaande checklist van 5.1.2e opgesomde documenten dient te bevatten m.u.v. de in rood gemarkeerde bullit omdat Stint zelf de fabrikant is. Uit de inhoud van het verzoek maak ik verder op dat de RDW geen oordeel hoeft te geven over de eerste bullit uit onderstaande lijst dat hoort bij artikel 4 lid 3 maar dient Stint dat document volgens de beleidsregel wel aan te leveren. Ik ga ervan uit dat het ministerie dat document dan zelf beoordeelt of dat uitbesteedt aan organisaties zoals de SWOV of TNO, klopt dat?

Tot slot is het (denk ik) goed om met elkaar nog even kort te sluiten hoe lenW en RDW het iSZW punt "de signalering van dit soort voertuigen" interpreteren. Volgens de RDW wordt dat afgedekt door de eis uit artikel 21a van de beleidsregel. Ziet het ministerie dat ook zo of wordt er meer verwacht en zo ja wat?

Overigens zullen wij in het kader van de opmerkingen van iSZW over stabiliteit en om de oplossing die Stint bedenkt om iets van een rugsteun te fabriceren te kunnen beoordelen wel ook zelf een beperkt aantal rijproeven uitvoeren.

5.1.2i

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer

M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: dinsdag 30 juli 2019 15:48

Aan: 5.1.2e - BSK

CC: 5.1.2e - HBJZ

Onderwerp: RE: Aanvraag Stint

Hoi allen,

Kunnen jullie uit de voeten als we het verzoek aan jullie op onderstaande manier formuleren?

Mvg.,

5.1.2e

...

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: dinsdag 30 juli 2019 10:50

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e ,
5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: Re: Aanvraag Stint

Dat gebeurt volgens mij regelmatig, dus geen probleem

Vr grt

5.1.2e

Op 30 jul. 2019 om 10:45 heeft 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Dag allen,

Even meegelezen. Twee dingen:

1. Ik denk inderdaad dat het goed is om eea echt wel even 'formeel' te vragen. Lijkt me goed om daar even de teksten voor af te stemmen.
2. Wat mij betreft hoeft formeel niet te betekenen dat we direct terugvallen op een papierenverzoek. Juridisch gezien is heeft een mail dezelfde status. Ik zeg dit ook omdat het echt weer tijd kost om dingen via de post en pdf's te versturen (iig bij ons) zonder dat de formele status daardoor toeneemt.

Daarom zou mijn voorstel zijn dat we een formele tekst afstemmen die we bij dit verzoek doen, maar ook bij andere verzoeken kunnen opnemen. En dat we die door 5.1.2e, namens de minister, aan jullie directie laten mailen. Is dat een idee? Moeten we er alleen voor zorgen dat die mail goed in onze archieven belandt.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Verzonden: dinsdag 30 juli 2019 10:22
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e) - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Onderwerp: RE: Aanvraag Stint

5.1.2e,

Ten tijde van de oude beleidsregel ging dat allemaal heel informeel en per mail tussen de dossierhouder lenW en de dossierhouder RDW. V.w.b. de nieuwe situatie hebben we daar eigenlijk nog geen afspraken over gemaakt. Ik kan me voorstellen dat we het i.v.m. betere dossiervorming wat formeler doen.

Wat er in ieder geval in het verzoek dient te staan is dat het ministerie de RDW vraagt om naast het toetsen aan beleidsregel tevens de aanvullende iSZW punten te testen (anders hebben we geen grond om dat te doen) .

Ik heb even met 5.1.2e overlegd. Wat ons betreft doen we het met een kort briefje van jou of 5.1.2e aan onze directie met daarin:

- Verzoek aanvraag in behandeling te nemen;
- Verzoek de aanvullende iSZW punten mee te nemen;

Als je dat in pdf-vorm tezamen met de stukken ook z.s.m. aan ons 5.1.2e en mij) mailt is dat prima.

Verzoek van de testafdeling is nog om i.v.m. met de voorbereiding van een interne werkbijeenkomst dinsdag en bijeenkomst met Stint woensdag, ons (5.1.2e en mij) de stukken direct na ontvangst (liefst maandag al) alvast ondershands door te mailen ook al zijn die wellicht nog incompleet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer

M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 30 juli 2019 09:40
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanvraag Stint

Hoi 5.1.2e,

Ik vermoed dat het een kwestie is van een dag of twee. Wij zullen proberen – zo goed als we kunnen - te beoordelen of de stukken compleet zijn. Voor een beoordeling van de kwaliteit van de stukken (tenzij het overduidelijk niet ok is) varen we op jullie. Die expertise hebben wij gewoonweg niet. Kortom, de stukken zullen inderdaad snel bij jullie zijn.

Nog een vraagje aan jou. Hoe formeel willen jullie ons verzoek hebben. Eenvoudig mailtje of brief?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: dinsdag 30 juli 2019 09:33

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: FW: Aanvraag Stint

Hallo 5.1.2e,

Even een vraag van onze testafdeling. Er van uitgaande dat Stint aankomend weekend formeel de aanvraag bij I&W indient dan heeft het ministerie volgens de beleidsregel 2 weken de tijd om de stukken op compleetheid en sommige stukken zoals de duurzaamheidsverklaring op kwaliteit (op hoofdlijnen) te beoordelen, ontbrekende of incomplete stukken op te vragen etc.

Ik ga ervan uit dat ook bij het ministerie de druk op dit dossier hoog is en dat het dus geen 2 weken gaat duren voordat de RDW het verzoek krijgt een beoordeling te doen. Even uitgaand van het gunstigste geval, de aanvraag is compleet en de stukken zijn van goede kwaliteit, hebben jullie dan al een idee op welke termijn wij de aanvraag kunnen verwachten, m.a.w. wat is jullie minimaal benodigde doorlooptijd?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer

M +31 65.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
I www.rdw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en

Aan wie het betreft,

**Duurzaamheidsverklaring, betreffende de levensduur van het voertuig en
zijn systemen, onderdelen en apparatuur**

Wij, Stintum Holding B.V., verklaren hierbij dat de duurzaamheid van de volgende voertuigen:

- | | | |
|--------|--------------------|--|
| 1.1. | Merk | : Stint |
| 1.2. | Type | : N |
| 1.3. | VIN | : XRZNBAAAX??????? |
| 1.3.1. | Plaats van het VIN | : Rechts achter het voorwiel op de chassisbalk |
| 1.4. | Handelsbenaming | : 17,2 km/h BSO - Lood |

en hun systemen, onderdelen en apparatuur, die van cruciaal belang zijn voor de functionele veiligheid, zijn bestand tegen gebruik onder normale omstandigheden en bij onderhoud in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant, rekening houdend met regelmatig en voorgeschreven onderhoud en specifieke aanpassingen uitgevoerd volgens de duidelijke en ondubbelzinnige instructies die worden verstrekt door de voertuigfabrikant en in de bij het voertuig geleverde gebruikershandleiding.

Het normaal gebruik van een voertuig omvat vijf jaar na de eerste registratie en een totale afgelegde afstand gelijk aan 20000 km zoals gespecificeerd in Beleidsregel bijzondere bromfiets. Normaal gebruik omvat niet gebruik onder zware omstandigheden (bijv. Extreme kou of hitte) en wegomstandigheden die schade aan het voertuig toebrengen of als gevolg van de staat van reparatie. Banden, vervangbare lichtbronnen van verlichtingscomponenten en andere verbruiksartikelen vallen niet onder de duurzaamheidseisen.

Deze verklaring doet geen afbreuk aan garantieverplichtingen jegens voertuigeigenaren.

Nijkerk, Nederland

31 juli 2019

5.1.2e

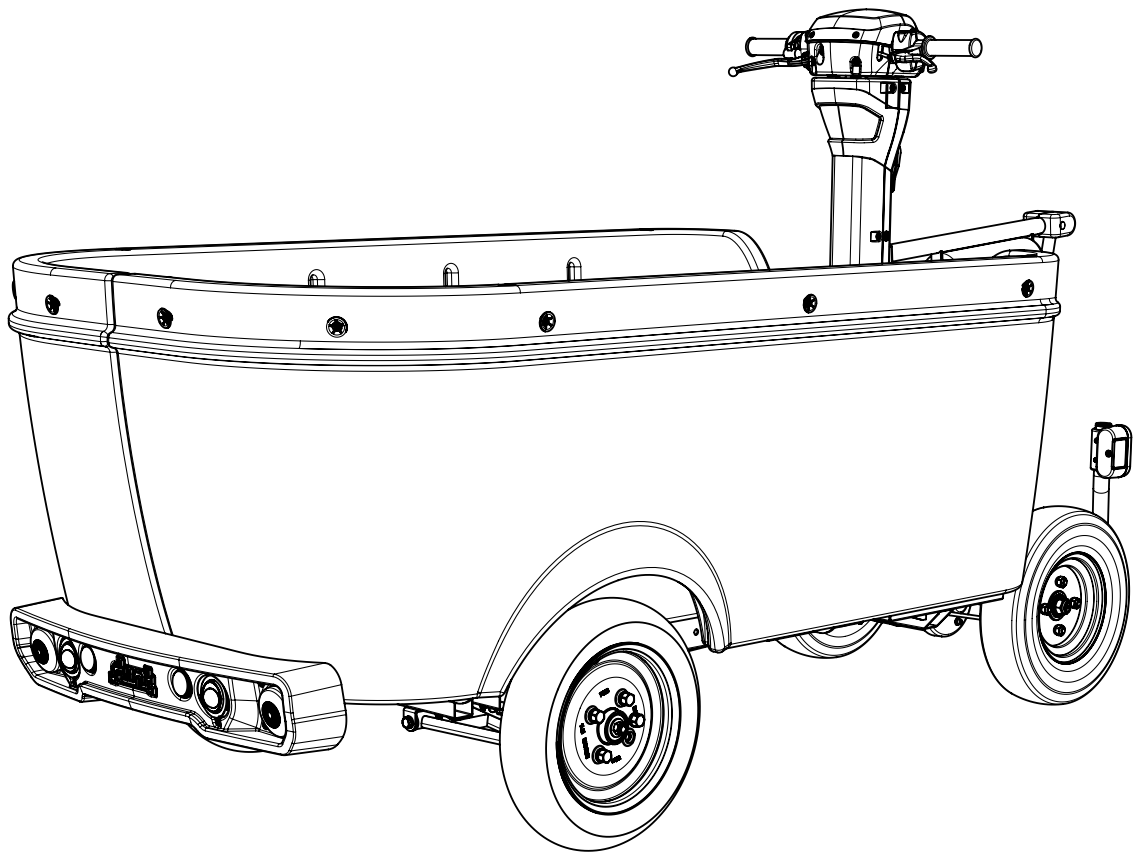
5.1.2e

Stintum Holding B.V.
P.C. Staalweg 50
3721TJ Bilthoven
Telefoon: **5.1.2i**

GEBRUIKERSHANDLEIDING

Versie: 2019-08
Taal: Nederlands

Stint BSO 2019



© 2019, Stintum Holding B.V.

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Stintum Holding B.V.

INHOUDSOPGAVE

1. INTRODUCTIE	1
1.1. Opslag van het document	1
1.2. Geldigheid van het document	1
1.3. Contactgegevens fabrikant	1
1.4. Auteurs- en handelsmerkrechten	1
1.5. Waarschuwingkaders	1
1.6. VN/ECE-reglementen	2
1.7. Onderhoud, reparaties en reserveonderdelen	2
1.8. Aanwijzing Bijzondere bromfiets	2
2. VEILIGHEID	3
2.1. Gebruik van de Stint	3
2.1.1. Gebruiksdoel	3
2.1.2. Te ontraden gebruik en onbedoeld gebruik	3
2.1.3. Eisen aan de bestuurder	3
2.1.4. Gebruiksomstandigheden	3
2.2. Veiligheid in het algemeen	4
2.3. Algemene veiligheidsvoorschriften	4
2.4. Gebruiksvoorwaarden	4
3. ALGEMENE BESCHRIJVING	5
3.1. Hoofdcomponenten	5
3.1.1. Communicatiebox	7
3.2. Bedieningsfuncties stuurkolom	8
3.3. Voertuigidentificatie, aanduidingen en labels	10
3.4. Bedieningssymbolen	12
3.5. Besturing display	14
4. BEDIENING	16
4.1. Controle vóór het rijden	16
4.2. Passagiers laten instappen	16
4.3. Passagiers laten uitstappen	18
4.4. Voertuig inschakelen	18
4.5. Parkeerrem gebruiken	19
4.6. Bestuurderssteun instellen	19
4.7. Rijden met het voertuig	20
4.8. Bijzondere verrichtingen	23
4.9. Bestuurderstips	24
4.10. Voertuig afsluiten en wegzetten	25
4.11. Regenkap	26
4.12. Wat te doen bij noodgevallen	27
4.13. Opladen	29
4.14. Type lader: SPE CBHF2 - 24-30	31
4.15. Type lader: L CP 24-12	33
5. ONDERHOUD	34
5.1. Onderhoudsschema	34
5.2. Koplampen afstellen	35
5.3. Bandenspanning	35
5.5. Remvloeistofniveau controleren	36
5.4. Reinigen	36
6. TECHNISCHE SPECIFICATIES	37
7. STORINGEN	40
8. GARANTIEBEPALINGEN	42

1. INTRODUCTIE

1.1. Opslag van het document

De gebruiker van het voertuig is verantwoordelijk voor de opslag van deze gebruikershandleiding, zodat deze beschikbaar is indien nodig.

1.2. Geldigheid van het document

Deze handleiding is alleen van toepassing op voertuigen met het volgende goedkeuringsnummer: 2019/xxxxx (hier volgen alle goedkeuringsnummers die voor het type BSO gelden). Het goedkeuringsnummer van het voertuig vindt u op de constructieplaat, zie hoofdstuk 3.3.

1.3. Contactgegevens fabrikant

Stintum Holding B.V.
Nijverheidsstraat 55
3861 RJ Nijkerk

KVK: 58325549

BTW: 5.1.2i

Tel: 030 - 5.1.2i

Mail: 5.1.2i@stint.nl

Web: www.stintum.com

1.4. Auteurs- en handelsmerkrechten

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Stintum Holding B.V.

1.5. Waarschuingskaders

In dit document worden instructies of uitleg over het voertuig gegeven. Als deze onderdelen een bepaald risico bevatten, wordt dit in speciale tekstblokken aangegeven. De kop van deze tekstblokken geeft aan in welke mate er een risico aanwezig is.



WAARSCHUWING

Geeft een mogelijk gevaarlijke situatie aan die zou kunnen leiden tot ernstige verwonding of overlijden indien deze niet wordt vermeden.



VOORZICHTIG

Geeft een mogelijk gevaarlijke situatie aan die kan resulteren in licht of matig letsel of in schade aan apparatuur of omgeving indien deze niet wordt vermeden. Wordt ook gebruikt om te waarschuwen voor onveilige praktijken.

OPMERKING OF TIP

Geeft aanvullende informatie om de gebruiker attent te maken op mogelijke problemen aan de Stint. Geeft ook suggesties en adviezen aan de gebruiker om taken gemakkelijker uit te voeren.

1.6. VN/ECE-reglementen

Het voertuig en onderdelen hiervan, voldoen aan de volgende VN/ECE-reglementen:

VN/ECE-Reglement nr. 3

- Retroreflectoren

VN/ECE-Reglement nr. 10

- Elektromagnetische Compatibiliteit (Bijlage 5 - voertuigen)

VN/ECE-Reglement nr. 14

- Veiligheidsgordelverankeringen

VN/ECE-Reglement nr. 28

- Geluidssignaalinrichtingen

VN/ECE-Reglement nr. 50

- Breedtelichten, achterlichten, stoplichten, richtingaanwijzers

VN/ECE-Reglement nr. 60

- Bedieningsorganen en de identificatie van bedieningsorganen, verklikkers en meters

VN/ECE-Reglement nr. 75

- Luchtbanden

VN/ECE-Reglement nr. 78

- Uniforme voorschriften reminrichting

VN/ECE-Reglement nr. 85

- Elektrische aandrijvingen netto vermogen en maximumvermogen

VN/ECE-Reglement nr. 113

- Koplampen die symmetrisch dimlicht uitstralen

1.7. Onderhoud, reparaties en reserveonderdelen

Het uitvoeren van een onderhoudsbeurt of reparatie dient te geschieden door Stintum B.V. of een door de fabrikant geautoriseerde serviceorganisatie. Een lijst met geautoriseerde serviceorganisaties zal binnenkort beschikbaar zijn op www.stintum.com.

Een geautoriseerde serviceorganisatie beschikt over personeel dat getraind is door de fabrikant, en over originele reserveonderdelen en het benodigde gereedschap voor het uitvoeren van onderhoud en reparaties.

Bij gebruik van niet-originele reserveonderdelen of het laten uitvoeren van werkzaamheden in eigen beheer of door een niet-geautoriseerde serviceorganisatie vervalt de garantie en wordt de gebruiker verantwoordelijk voor mogelijke ongevallen die hierdoor kunnen ontstaan.

1.8. Aanwijzing Bijzondere bromfiets

Het voertuig is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als bijzondere bromfiets. Meer informatie over deze voertuigcategorie is te vinden op de website van Stintum: www.stintum.com/wetgeving.

2. VEILIGHEID

2.1. Gebruik van de Stint

2.1.1. Gebruiksdoel

De Stint is uitsluitend ontwikkeld voor het vervoer van maximaal 10 kinderen - zittende in de zogenoemde zitting - door één bestuurder staande op het stapplateau. De Stint inclusief kinderen en bestuurder weegt maximaal 565 kg, waarbij het maximale gewicht per zitplaats op de zitting is aangegeven.

De Stint is ontwikkeld voor een maximale snelheid van 17,2 of 20 km/uur (afhankelijk van het type, aangegeven in hoofdstuk 6).

2.1.2. Te ontraden gebruik en onbedoeld gebruik

Het is niet toegestaan de Stint te gebruiken voor functies, anders dan in deze handleiding in paragraaf 2.1.1 zijn gespecificeerd. Het is eveneens niet toegestaan om de Stint met meer dan één persoon op het stapplateau te gebruiken.

2.1.3. Eisen aan de bestuurder

Aan de bestuurder van de Stint worden een aantal eisen gesteld. De bestuurder van de Stint dient:

- minimaal 18 jaar oud te zijn.
- in het bezit te zijn van rijbewijs AM of B of een AM theoriecertificaat van het CBR.
- aantoonbaar en met goed gevolg een op de Stint gerichte rijvaardigheidstraining te hebben afgerond.

2.1.4. Gebruiksomstandigheden

De Stint is ontworpen om veilig in het Nederlandse klimaat te worden gebruikt. Er gelden echter de volgende restricties:



VOORZICHTIG

Bij nat of koud weer kan de weg glad zijn, dit kan invloed hebben op de grip op de weg. Rijd bij deze omstandigheden voorzichtig.



WAARSCHUWING

Gebruik het voertuig niet op het strand of andere zanderige ondergronden. Het zand en het zoute water kunnen hevige slijtage veroorzaken.



WAARSCHUWING

Rijd niet door diepe waterplassen. Het water kan de elektrische componenten beschadigen.



WAARSCHUWING

Wees alert tijdens het rijden bij een KNMI weeralarm met code geel. Er is mogelijk kans op gevaarlijk weer. Gebruik het voertuig níet tijdens code oranje en rood.

2.2. Veiligheid in het algemeen

Als de Stint in gebruik is, zijn er veel gevaren en/of risico's aanwezig. In het bijzonder kunnen risico's ontstaan wanneer:

- de Stint wordt gebruikt voor andere doeleinden dan omschreven in paragraaf 2.1.1.
- de Stint onzorgvuldig wordt bediend en/of onderhouden;
- niet deskundig, getraind en bevoegd personeel de Stint bestuurt;

Alle bestuurders van de Stint dienen:

- hoofdstuk 2 van de handleiding over de belangrijkste veiligheidsrisico's en de maatregelen te hebben gelezen en begrepen;
- op de hoogte te zijn van de aanwezigheid en werking van de veiligheidsvoorzieningen inclusief noodstopvoorzieningen;
- te werken volgens de algemene veiligheidsrichtlijnen, zoals deze tijdens de rijvaardigheidstraining zijn aangeleerd.

Als het voertuig tekenen van storingen of breuk vertoont of zichtbare slijtage, stopt u het voertuig op een veilige plek en neemt u direct contact op met uw serviceorganisatie.

2.3. Algemene veiligheidsvoorschriften

Lees deze handleiding eerst aandachtig door en neem alle veiligheidsvoorschriften in acht voordat u het voertuig gaat gebruiken.

- Laat regelmatig onderhoud uitvoeren aan de Stint door een geautoriseerd servicebedrijf om het voertuig in goede conditie te houden en risico's tot een minimum te beperken. Zie hiervoor het onderhoudsschema op pagina 34.

- Verdeel de passagiers altijd gelijkmatig over de linker- en rechterhelft van de zitting. Wanneer niet aan deze regel wordt voldaan, kan de stabiliteit van het voertuig in gevaar komen.
- Zorg bij het rijden op hellingen of bij het nemen van bochten altijd voor een gepaste snelheid.
- Houd u bij deelname aan het verkeer altijd aan de geldende verkeersregels.
- Gebruik het voertuig nooit wanneer u onder invloed bent van middelen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.
- Gebruik het voertuig niet als uw medische gesteldheid uw rijvaardigheid zou kunnen beïnvloeden. Voorbeeld: Een arm in een mitella beïnvloedt de mogelijkheid tot sturen op nadelige wijze.

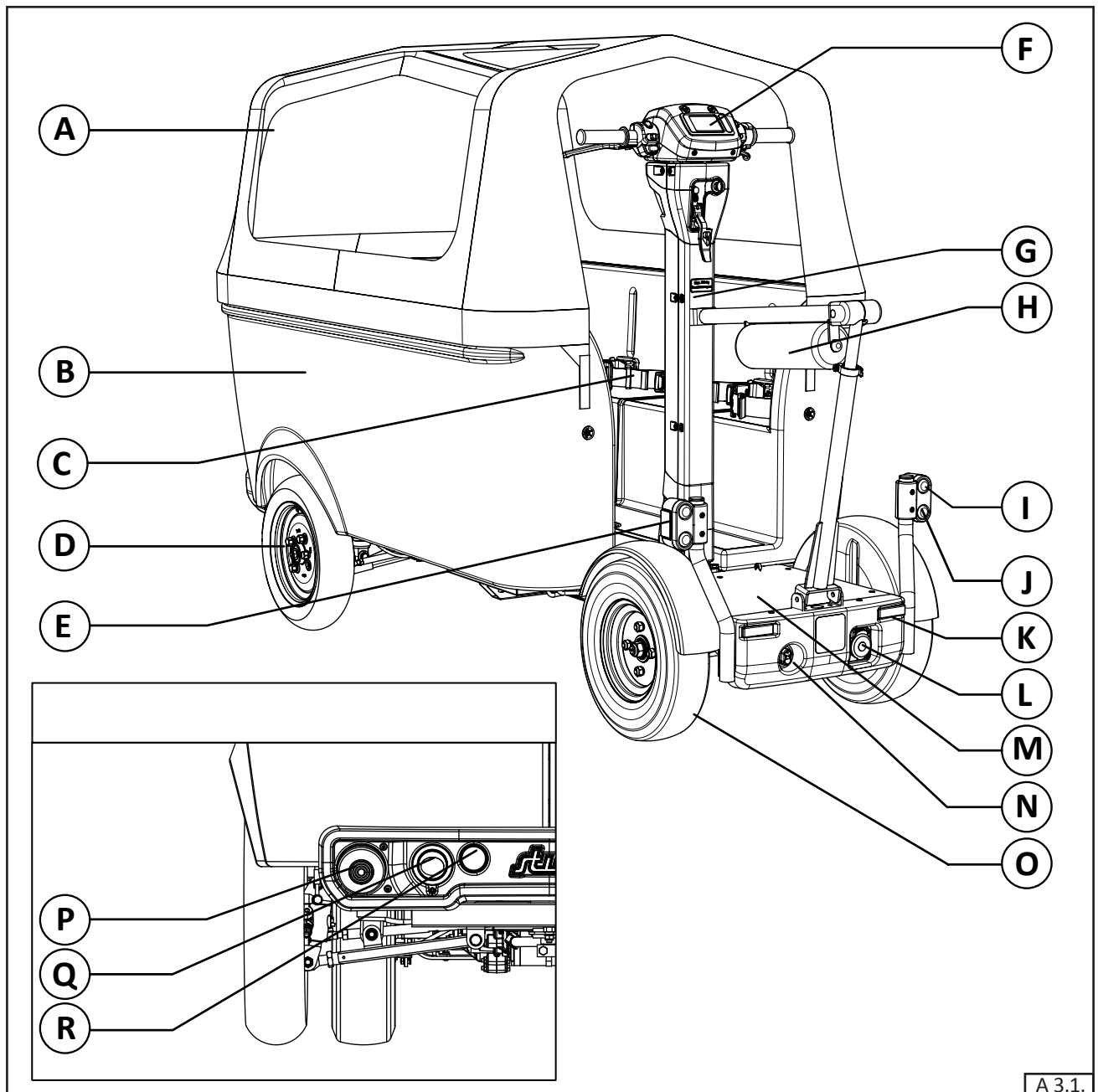
2.4. Gebruiksvoorwaarden

Om kinderen veilig te mogen vervoeren dient een organisatie zich te houden aan het convenant wat is gesloten tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en sectororganisaties uit de kinderopvangbranche.

Het convenant is beschikbaar op de website van de Rijksoverheid of op te vragen bij Brancheorganisatie Kinderopvang, Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang of BOinK.

3. ALGEMENE BESCHRIJVING

3.1. Hoofdcomponenten



A 3.1.

A	Overkapping	J	Verlichting achter en remverlichting
B	Zitting voor passagiers	K	Reflectoren achterkant
C	Heupgordels voor passagiers	L	Oplaadaansluiting
D	Voorwielen	M	Stapplateau (met bestuurdersdetectie)
E	Reflectoren zijkant	N	Hoofdstroomschakelaar
F	Stuur	O	Achterwielen
G	Stuurkolom	P	Knipperlichten voor
H	Bestuurderssteun	Q	Koplampen
I	Knipperlichten achter	R	Reflectoren voorkant

A Overkapping

De overkapping wordt los geleverd bij het voertuig. Het voertuig kan zowel met als zonder de overkapping gebruikt worden. Informatie over de montage is te vinden in hoofdstuk 4.11.

B Zitting voor passagiers

De zitting voor de passagiers bestaat uit 2 helften. Op de zitplaatsen wordt het maximaal toegestane gewicht van een passagier aangegeven.

C Heupgordels voor passagiers

Het voertuig is voorzien van heupgordels voor de passagiers.

D Voorwielen

De voorwielen zijn voorzien van een hydraulisch remsysteem.

E Reflectoren zijkant

Het voertuig is voorzien van reflectoren om goed zichtbaar te zijn in het verkeer.

F Stuur

Zie hoofdstuk 3.2. voor de bedieningsfuncties van het stuur.

G Stuurkolom

Zie hoofdstuk 3.2. voor de bedieningsfuncties van de stuurkolom.

H Bestuurderssteun

Het voertuig is voorzien van een bestuurderssteun. De bestuurder kan tijdens het rijden met de binnenkant van de bovenbenen tegen de bestuurderssteun aan leunen, om zo meer stabiliteit te verkrijgen.

Door de klem van de bestuurderssteun open te klappen, kan de buis in hoogte verschuiven. Door de klem weer dicht te klappen, kan de bestuurderssteun op de gewenste hoogte worden vastgezet. Zie hoofdstuk 4.6.

I Knipperlichten achter

Het voertuig is voorzien van knipperlichten om de rijrichting aan te geven.

J Verlichting achter en remverlichting

Het voertuig is voorzien van verlichting. Deze gaat automatisch aan bij het inschakelen van het voertuig. De remverlichting gaat aan zodra er geremd wordt.

K Reflectoren achterkant

Het voertuig is voorzien van reflectoren om goed zichtbaar te zijn in het verkeer.

L Oplaadaansluiting

Het voertuig is voorzien van een aansluiting om het voertuig op te kunnen laden.

M Stapplateau (met bestuurdersdetectie)

Het stapplateau is voorzien van bestuurdersdetectie. Het voertuig zal niet kunnen rijden zonder een bestuurder.

N Hoofdstroomschakelaar

Het voertuig is voorzien van een hoofdstroom-schakelaar die de stroomtoevoer naar de motorregelaar blijvend onderbreekt. Deze kan worden gebruikt:

- voor het uitvoeren van onderhoud
- in een gevaarlijke situatie

O Achterwielen

De achterwielen zijn voorzien van een mechanisch remsysteem.

P Knipperlichten voor

Het voertuig is voorzien van knipperlichten om de rijrichting aan te geven.

Q Koplampen

Het voertuig is voorzien van verlichting. Deze gaat automatisch aan bij het inschakelen van het voertuig.

R Reflectoren voorkant

Het voertuig is voorzien van reflectoren om goed zichtbaar te zijn in het verkeer.

3.1.1. Communicatiebox

Het voertuig is voorzien van een monitoringsysteem dat de volgende data kan loggen:

- **GPS-coördinaten**

Door het loggen van de GPS-coördinaten worden de gereden routes vastgelegd. Afgelegde routes kunnen op een later tijdstip worden teruggekeken en geanalyseerd.

- **Acceleratie**

Extreme wisselingen in snelheid of schokken worden vastgelegd.

- **Temperatuur**

Extreme temperaturen kunnen invloed hebben op de conditie van het accupakket.

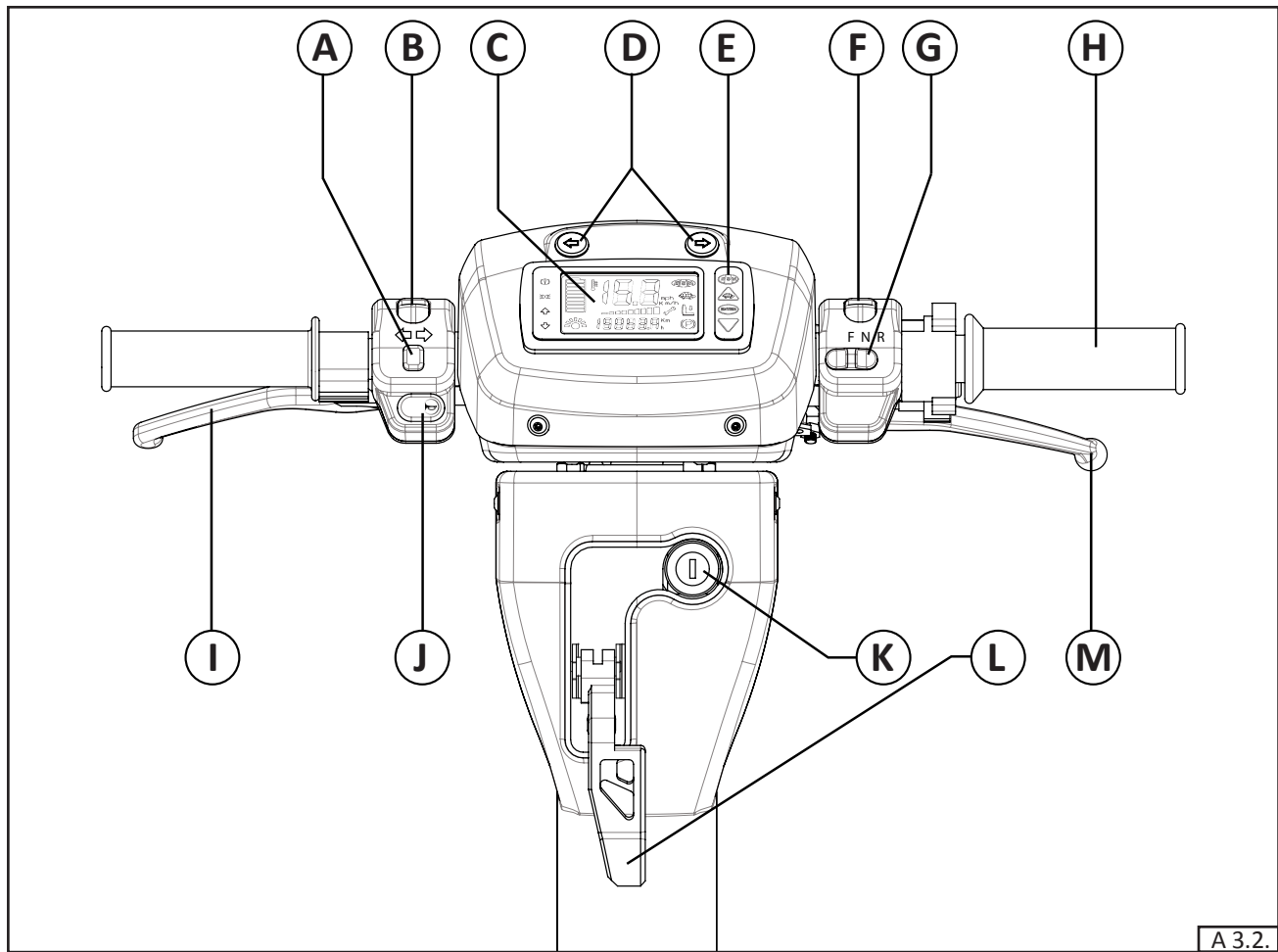
- **Stroomverbruik**

Alle ingaande en uitgaande stromen van het accupakket worden vastgelegd. Deze data kan worden geanalyseerd en onderhoud of vervanging kan hierdoor tijdig worden ingepland.

Privacy / AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming)

Bovenstaande informatie kan per voertuig op elk moment, en op afstand uitgelezen worden. De box kan 2GB aan data opslaan die continu wordt overschreven. Afhankelijk van het gebruik kan informatie tot één jaar worden teruggelezen (AVG-proof). Door vooraf ingestelde parameters wordt opvallend rijgedrag eenvoudig geregistreerd en worden meldingen verstuurd naar de organisatie die het voertuig gebruikt. In eerste instantie kunt u nog geen gebruik maken van deze box en kan hij alleen door de fabrikant worden uitgelezen en gebruikt (AVG-proof). Op een later tijdstip zal er een update volgen waardoor u dat wel zal kunnen.

3.2. Bedieningsfuncties stuurkolom



- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|----------------------------------|
| A | Richtingaanwijzerschakelaar | H | Gashendel |
| B | Gevarenlichtschakelaar | I | Remhendel achterwielen |
| C | Informatiedisplay | J | Claxon |
| D | Verklikkerlichten richtingaanwijzer | K | Contactslot met stuurslotfunctie |
| E | Snelheidsschakelaar / schildpadknop | L | Parkeerremhendel |
| F | Noodstopschakelaar | M | Remhendel voorwielen |
| G | Rijrichtingschakelaar | | |

A. Richtingaanwijzerschakelaar

Door de richtingaanwijzer naar links of rechts te duwen, wordt de richtingaanwijzer ingeschakeld. De verklikkerlichten gaan dan automatisch knipperen.

B. Gevarenlichtschakelaar

Het gevaarlicht kan met de schakelaar in- en uitgeschakeld worden.

C. Informatiedisplay

Op het informatiedisplay staat alle relevante informatie voor- en tijdens het rijden met de Stint. Zie voor een uitleg van de symbolen paragraaf 3.4.

D. Verklikkerlichten richtingaanwijzer

Groene ledlampjes branden in dezelfde frequentie als de richtingaanwijzers. Zie paragraaf 3.4.

E. Snelheidsschakelaar / schildpadknop

Door deze knop in te drukken kan de schildpadmodus worden in- en uitgeschakeld. De maximumsnelheid van het voertuig wordt hiermee gelimiteerd tot 5 km/u.

F. Noodstopschakelaar

De noodstopschakelaar onderbreekt de stroomtoevoer naar de motorregelaar blijvend. De noodstopknop kan bediend worden met de rechterduim. Hierbij hoeft het handvat niet losgelaten te worden. Wanneer de noodstopknop ingedrukt wordt, zal de verlichting en het display wel blijven werken.

G. Rijrichtingschakelaar

De rijrichting kan geselecteerd worden door middel van de rijrichtingschakelaar.

De rijrichtingschakelaar heeft drie standen:

- F Vooruit (Forward)
- N Neutraal (Neutral)
- R Achteruit (Reverse)

H. Gashendel

Het rechter handvat fungeert als gashendel. Door de gashendel naar u toe te draaien geeft u gas en zal het voertuig in beweging komen. Wanneer u de gashendel terug draait naar de neutrale stand zal het voertuig uitrollen. Ook wanneer u de gashendel loslaat, zal deze automatisch terugveren naar de neutrale stand.

I. Remhendel achterwielen

Door de remhendel aan de linkerkant in te knijpen remt de Stint af.

J. Claxon

Door de knop voor de claxon in te drukken, zal deze te horen zijn.

K. Contactslot met stuurslotfunctie

Met de sleutel in het contactslot kan het voertuig aan- en uit- gezet worden. Door de sleutel met de klok mee te draaien wordt het voertuig ingeschakeld (AAN). Het display zal nu ook inschakelen en de verlichting aan de voor- en achterzijde zal aan gaan. Door de sleutel in verticale stand te zetten zal het voertuig uitgeschakeld worden (UIT). Het display zal nu ook uitschakelen en de verlichting zal uit gaan.

Door de sleutel in het contactslot eenmaal in te drukken, los te laten en tegen de klok in te draaien, wordt het stuurslot geactiveerd.

Het voertuig wordt geleverd met 4 sleutels. Neem niet meer dan één sleutel in gebruik, en bewaar de overige sleutels, incl. het label met sleutelcode, op een veilige plek.

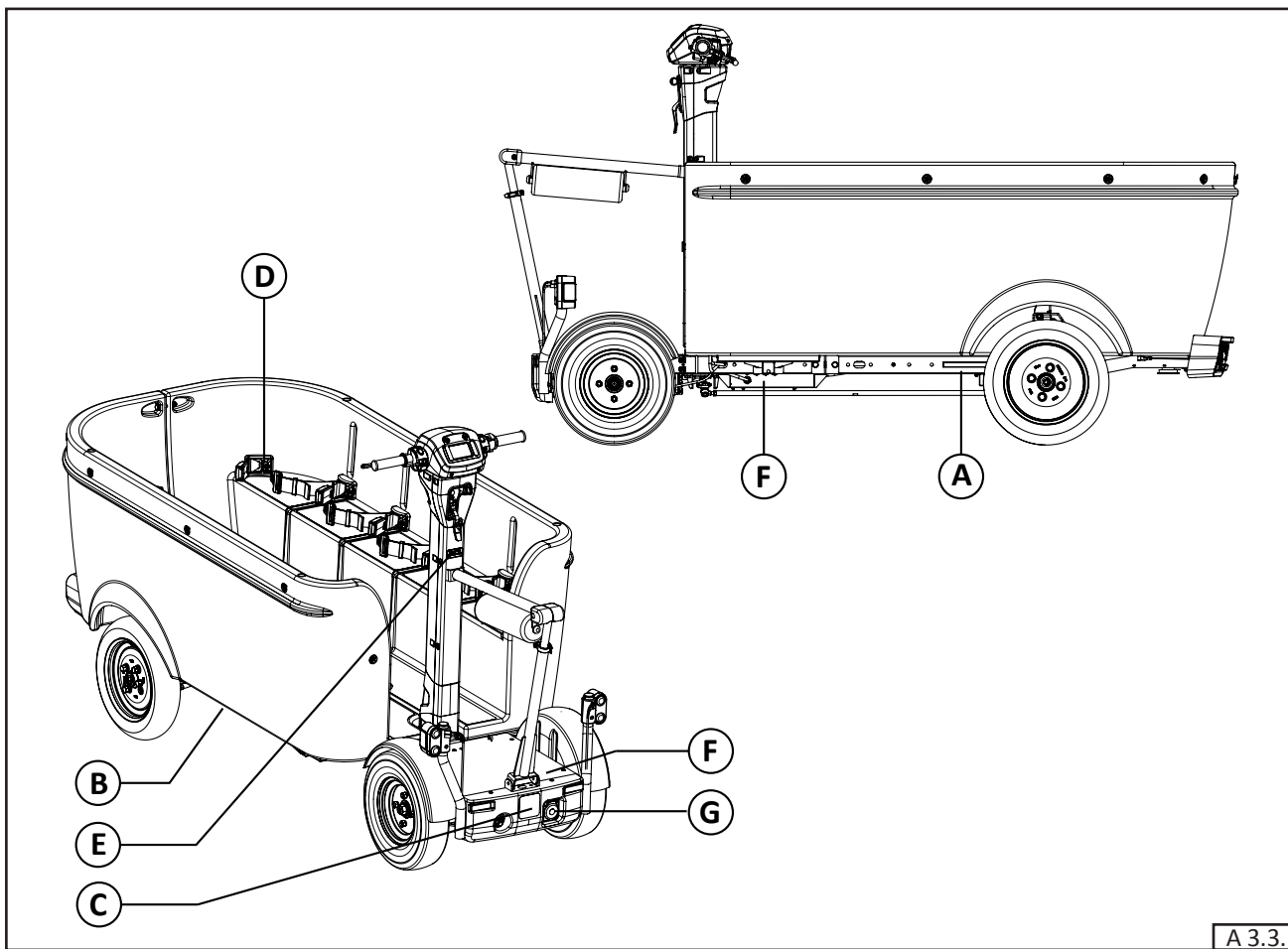
L. Parkeerremhendel

Het voertuig is voorzien van een mechanische parkeerrem op de achteras. De parkeerremhendel heeft twee standen: de hendel omhoog voor het activeren van de parkeerrem en de hendel omlaag voor deactiveren van de parkeerrem. Zie paragraaf 4.5.

M. Remhendel voorwielen

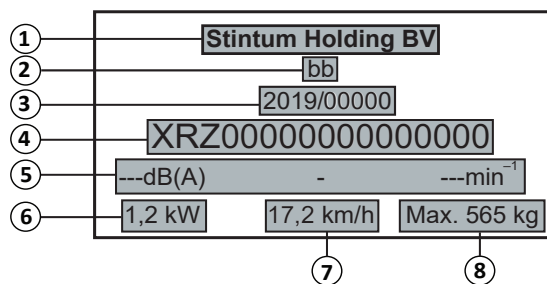
Door de remhendel aan de rechterkant in te knijpen remt de Stint af.

3.3. Voertuigidentificatie, aanduidingen en labels



A 3.3.

- A VIN
- B Constructieplaat
- C Verzekeringss sticker
- D Max. gewicht zitplaats
- E Max. laadvermogen
- F Spanningvoerende delen waarschuwing
- G Spanningvoerende delen waarschuwing



A 3.4.

A. VIN

Elk voertuig heeft een uniek Voertuig Identificatienummer, het VIN. Deze is ingeslagen in de rechter chassisbalk nabij het voorwiel.

B. Constructieplaat

De constructieplaat is bevestigd op de linker chassisbalk nabij het voorwiel. Op de constructieplaat staan de gegevens van de leverancier, het VIN-nummer en overige technische informatie.

- 1. Naam van fabrikant
- 2. Type goedkeuring
- 3. Goedkeuringsnummer
- 4. VIN-nummer
- 5. Geluidsniveau tijdens stilstand
- 6. Motorvermogen
- 7. Maximumsnelheid
- 8. Maximummassa in beladen toestand

C. Verzekeringsticker

De verzekeringsticker wordt op de bumper aan de achterzijde van het voertuig geplakt. Deze dient elk jaar vervangen te worden. U kunt op de sticker zien tot wanneer deze geldig is.



A 3.5.

TIP

Bij gebruik op de openbare weg dient de Stint verzekerd te zijn.

Op www.stintum.com/verzekering is meer informatie te vinden over de Stint-verzekering.

D. Max. gewicht zitplaats

Dit label is bij elke zitplaats geplaatst en geeft aan wat het maximale gewicht per zitplaats is.



A 3.6.

E. Max. laadvermogen

Dit label is op de voorkant van de stuurkolom geplaatst en geeft aan wat het maximale laadvermogen van het voertuig is.



A 3.7.

F. Spanningvoerende delen waarschuwing

Dit label is op beide behuizingen geplaatst waarin zich spanningvoerende delen bevinden.



A 3.8.

G. Spanningvoerende delen waarschuwing

Dit label is op de oplaadaansluiting geplakt. Het geeft aan dat zich hier spanningvoerende delen bevinden.



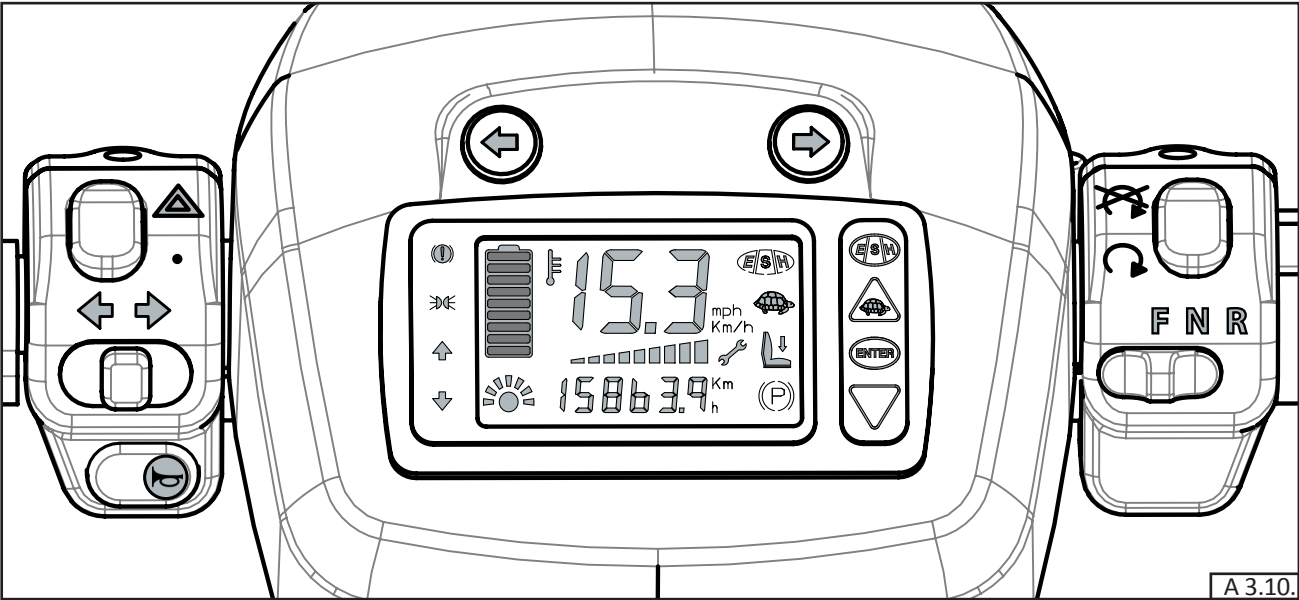
A 3.9.

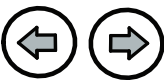





3.4. Bedieningssymbolen








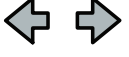




Tabellen 3.1 en 3.2. geven uitleg over de symbolen die op het informatiedisplay en op de bedieningsunits zichtbaar zijn.

**VOORZICHTIG**

Probeer als u gaat rijden altijd goed zicht te hebben op het display. Mocht het zicht door vuil, sneeuw of ijs slecht zijn maak hem dan weer zichtbaar.










Symbool	Omschrijving
	Verklikkerlichten richtingaanwijzers Groene ledlampjes branden in dezelfde frequentie als de richtingaanwijzers. Bij gebruik van het gevaarlicht knipperen beide verklikkerlichten. Indien de knipperfrequentie van een verklikkerlicht toeneemt, duidt dit op een defect in één van de richtingaanwijzers. Neem dan contact op met uw serviceorganisatie.
	Accu-indicator Door middel van streepjes in het accusymbool wordt de status van de acculading weergegeven. Wanneer de accu's bijna leeg zijn, zal het symbool gaan knipperen. Zet het voertuig dan zo spoedig mogelijk weer aan de acculader.
	Oververhitting Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de motor en/of motorregelaar te warm geworden. Laat deze afkoelen alvorens te gebruiken.
	Schildpadmodus Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de schildpadmodus ingeschakeld.
	Bestuurdersdetectie Wanneer dit symbool zichtbaar is, is er geen bestuurder gedetecteerd.
	Snelheidsmeter De huidige snelheid van het voertuig wordt hier weergegeven.

	Gashendel-indicator Door middel van oplopende streepjes wordt de input van de gashendel gevisualiseerd.
	Kilometerstand Afhankelijk van de modus kan hier de volgende informatie worden weergegeven: <ul style="list-style-type: none"> • Systeemtijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds de productie. • Kilometerstand: totale afgelegde stand van het systeem sinds de productie. • Key-on-tijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds herstart. • Tripafstand: kan op elk willekeurig moment worden gereset.
	Foutindicator Dit symbool wordt zichtbaar wanneer er een fout in het systeem optreedt.
	Rijrichting De ingestelde rijrichting wordt hier aangegeven.
	Parkeerremindicator Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de parkeerrem geactiveerd.
	Verklikkerlicht breedtelicht Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de verlichting ingeschakeld.
	Gevarenlichtsymbool Plek op het stuur waar de schakelaar voor het gevaarlicht te vinden is
	Symbool richtingaanwijzerschakelaar Plek op het stuur waar de richtingaanwijzer ingeschakeld kan worden
	Claxonsymbool Plek op het stuur waar de claxonknop te vinden is
	Symbool rijrichtingschakelaar Plek op het stuur waar de rijrichting ingesteld kan worden: F: Forward / vooruit N: Neutral / neutraal R: Reverse / achteruit
	Symbool contactonderbreker Schakelaar om de stroomtoevoer te onderbreken.
	Contactsymbool Schakelaar om de stroomtoevoer te activeren.

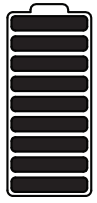


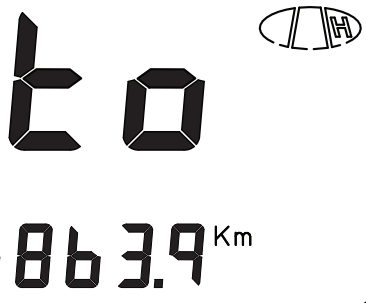
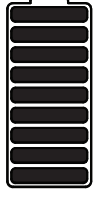
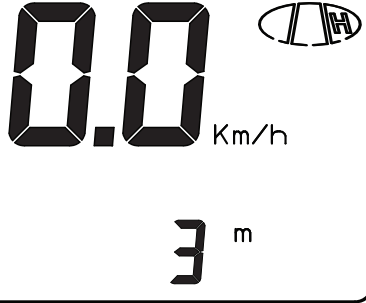


T 3.2.

3.5. Besturing display

Knop	Functie
  	<p>Diagnostische modus: bladeren door systeem informatie.</p> <p>Door de ENTER- en OMLAAG-knop tegelijkertijd 2 seconden ingedrukt te houden wordt de 'diagnostische modus' ingeschakeld.</p> <p>Met de OMHOOG- en OMLAAG-knop kan er worden gebladerd door de informatie. Door de ENTER-knop in te drukken kan de diagnostische modus weer worden verlaten.</p>
	<p>Schakelen tussen 3 verschillende gebruiksmodi (optioneel)</p> <p>Houd de ESH-knop 1 seconde ingedrukt om tussen de verschillende modi te schakelen. In het display wordt aangegeven welke modus actief is.</p>
	<p>OMHOOG / schildpadknop</p> <p>1. Houd de OMHOOG/schildpadknop 1 seconde ingedrukt om de schildpadmodus in te schakelen. Het schildpadsymbool is nu zichtbaar. De maximumsnelheid van het voertuig wordt hiermee gelimiteerd tot 5 km/u.</p> <p>Houd de OMHOOG/schildpadknop nogmaals 1 seconde ingedrukt om de schildpadmodus weer uit te schakelen. Het schildpadsymbool is niet meer zichtbaar.</p> <p>2. Wanneer het display in 'diagnostische modus' staat, kan met deze knop door de lijst van variabelen worden gebladerd.</p>
	<p>ENTER-knop</p> <p>Wanneer het display in 'diagnostische modus' staat, kan met de ENTER-knop weer worden teruggegaan naar de vorige modus.</p>
	<p>OMLAAG-knop</p> <p>1. Wanneer het display in 'diagnostische modus' staat, kan met de OMLAAG-knop door de lijst van variabelen worden gebladerd.</p> <p>2. Wanneer het display niet in de 'diagnostische modus' staat, kan met de OMLAAG-knop de 'scrollmodus' worden geactiveerd. In de scrollmodus kan worden gebladerd met de OMHOOG- en OMLAAG-knop om de volgende informatie te zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systeemtijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest. • Kilometerstand: totale afgelegde stand van het systeem. • Key-on-tijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds herstart. • Tripafstand: kan op elk willekeurig moment worden gereset. <p>Op de volgende pagina zijn voorbeelden te zien van de informatieweergave in de 'scrollmodus'.</p> <p>3. Wanneer het display in de 'scrollmodus' de tripafstand weergeeft, kan deze worden gereset door de OMLAAG-knop 5 seconden ingedrukt te houden. T3.3.</p>

Scrollmodus

Onderstaande tabel bevat voorbeelden van de informatieweergave in de 'scrollmodus'.

 	<p>Systeemtijd Totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds de productie.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 13,5 uur.</p>
 	<p>Kilometerstand Totale afstand die de Stint heeft afgelegd sinds de productie. Dit scherm is te herkennen aan de grote letters 'to'.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 15863,9 km.</p>
 	<p>Key-on-tijd Totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds het inschakelen van de Stint met de sleutel.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 3 minuten.</p>
 	<p>Tripafstand Totale afstand dat het voertuig heeft afgelegd sinds de reset. Dit scherm is te verkennen aan de grote letters 'tr'.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 15.3 km.</p>

T 3.4.

4. BEDIENING

4.1. Controle vóór het rijden

Vóór elk gebruik van het voertuig dient de bestuurder een controle uit te voeren:

1. Algemene check

- Controleer visueel of de banden op spanning en niet lek zijn.
- Indien nodig, controleer de regenkap. Check of de buizen goed in de zitting vast zitten en check of de haken en elastieken rondom de zwarte doppen gehaakt zijn.
- Controleer visueel of het informatiedisplay goed zichtbaar is.
- Controleer visueel of het stapplateau vrij is van vorst, sneeuw, bladeren of andere zaken die het stapplateau glad kunnen maken. Maak het stapplateau indien nodig schoon.
- Zorg dat er geen obstakels op het stapplateau staan of liggen.
- Controleer of de bestuurderssteun goed vastgeklemd zit. Zie paragraaf 4.6.
- Controleer of de accu's voldoende zijn opgeladen. Zie paragraaf 4.4.



WAARSCHUWING

Plaats geen obstakels op het stapplateau om het struikelen van in- en uitstappende passagiers te voorkomen.

2. Remmen

Controleer vóór het rijden of zowel de voorrem als achterrem goed op spanning is door de linker en rechter remhendels in te knijpen. Deze moeten met weinig inspanning tot halverwege ingeknepen kunnen worden.



WAARSCHUWING

Indien het mogelijk is om de remhendels in te knijpen tot het punt waarop ze de handvaten raken, mag de Stint niet worden gebruikt. Neem direct contact op met de serviceorganisatie.

3. Veiligheidsgordels

Controleer of de veiligheidsgordels in goede staat zijn:

- Zitten de verankeringen goed vast aan de zitting en zit er geen speling op?
- Controleer of de gespen van de veiligheidsgordels hoorbaar vastklikken.
- Controleer visueel of de gordelbanden niet gerafeld zijn.



WAARSCHUWING

Ga niet rijden met het voertuig indien de veiligheidsgordels niet in goede staat zijn, maar neem contact op met de serviceorganisatie.

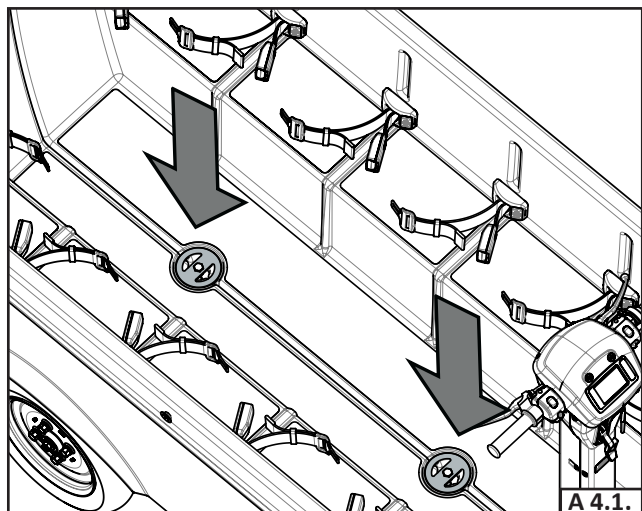
4. Verlichting

Controleer de werking van de verlichting en richtingaanwijzers door de Stint in te schakelen.

5. Borgschijven

Controleer of de borgschijven (afbeelding 4.1) stevig zijn aangedraaid. Deze mogen niet met de hand losgedraaid kunnen worden.

Indien één van de controlepunten 1 t/m 5 niet in orde is, mag de Stint niet in gebruik worden genomen. Neem direct contact op met de serviceorganisatie.



4.2. Passagiers laten instappen

Om passagiers veilig in- te laten stappen:

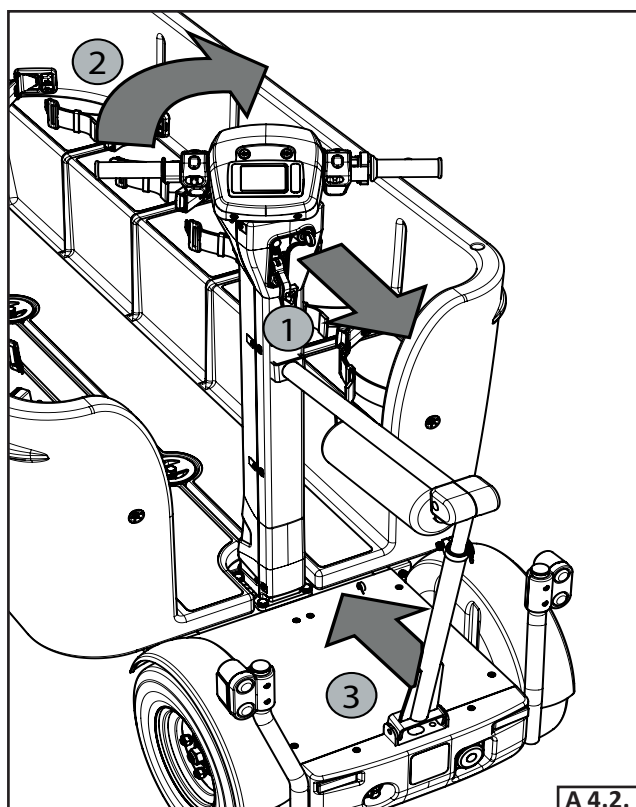
1. Haal de sleutel uit het contactslot en activeer de parkeerrem (zie paragraaf 4.5).
2. Zorg ervoor dat het stuur naar rechts is gedraaid, oftewel met de klok mee.
3. Laat de passagiers via het stapplateau, langs de rechterkant van de stuurkolom instappen.

De nummers 1 t/m 3 van afbeelding 4.2. corresponderen met bovenstaande volgorde.

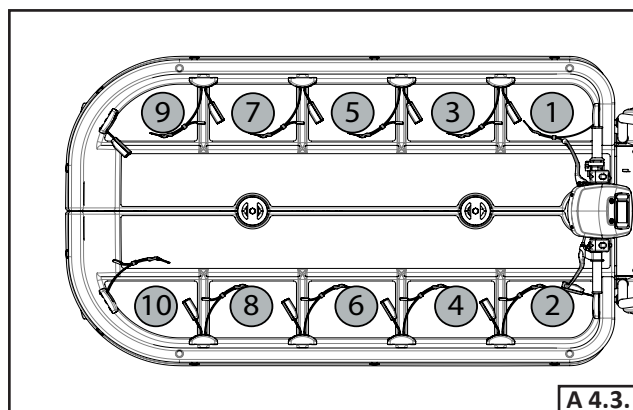


WAARSCHUWING

Vervoer nooit meer gewicht dan is voorgeschreven op de zitplaats.



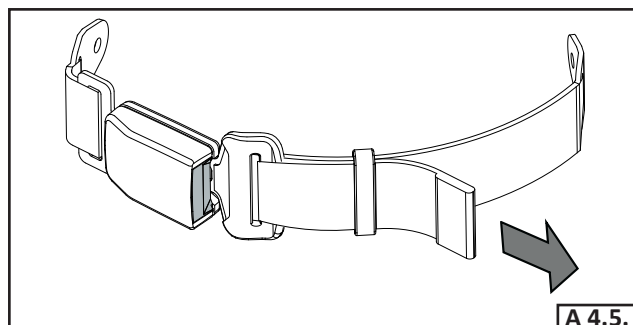
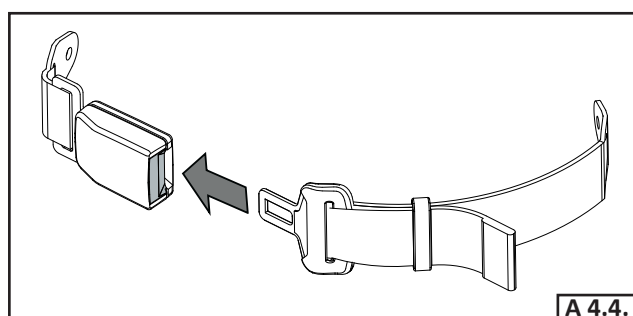
4. Verdeel de passagiers zoveel mogelijk gelijkmatig over de zittingen. Houd de volgorde van afbeelding 4.3. aan.



TIP

Wanneer u rijdt met passagiers zult u merken dat het sturen zwaarder gaat; plaats zoveel mogelijk passagiers zo dicht mogelijk bij de bestuurder. Hierdoor is er minder gewicht boven de voorwielen.

5. Help de passagiers met het omdoen van de veiligheidsgordels.
 - Zorg dat de gordelband niet gedraaid zit.
 - Schuif de metalen tong in de gesp. Zie afbeelding 4.4. U hoort een luide klik wanneer de tong correct is bevestigd.
 - Trek het uiteinde van de gordelband aan, zodat deze strak tegen het lichaam van de passagier aanligt. Zie afbeelding 4.5.





WAARSCHUWING

Controleer altijd of bij alle passagiers de veiligheidsgordels goed op het lichaam aanliggen en zijn vastgeklikt voordat u gaat rijden.

TIP

Indien u de gordel los wilt maken, drukt u op de rode knop op de gesp en zal de gordel losgaan.



WAARSCHUWING

Pas op dat er geen bagage of kledingstukken van de passagiers tussen de bewegende delen van de stuurinrichting komen. Mocht dit wel gebeuren, probeer dan altijd eerst het voertuig op een veilige plek te parkeren.

2. Activeer de parkeerrem (zie paragraaf 4.5).
3. Stel de bestuurderssteun op de gewenste hoogte in. Zie paragraaf 4.6.
4. Stap op het stapplateau. De bestuurdersdetectie is nu geactiveerd.
5. Schakel de rijrichtingsschakelaar terug naar neutraal (N). Zie paragraaf 4.7.
6. Draai de sleutel in het contactslot met de klok mee. Het voertuig is nu ingeschakeld en het informatiedisplay is verlicht.
7. Controleer of de accu-indicator op het display minimaal 4 streepjes aangeeft.
8. Indien de accu-indicator 3 streepjes of minder lading aangeeft: laad de accu op. Zie paragraaf 4.14. en 4.15.
9. Schakel de rijrichtingsschakelaar naar de gewenste rijrichting (F of R). Zie paragraaf 4.7.
10. Haal het voertuig van de parkeerrem af. Zie paragraaf 4.5.
11. U bent nu klaar om te rijden met het voertuig.

LET OP

Ga nooit rijden wanneer de accu's bijna leeg zijn. Wanneer u de accu's helemaal leeg rijdt, kan dit de accu's blijvend beschadigen.



VOORZICHTIG

Wanneer het voertuig even stil heeft gestaan, geeft de accu-indicator een hogere capaciteit aan dan dat het accupakket werkelijk bevat. Houd voldoende marge aan bij uw inschatting.



VOORZICHTIG

Bij een lage buitentemperatuur hebben de accu's een lagere capaciteit. Houd er rekening mee dat de actieradius hierdoor kleiner wordt.

4.3. Passagiers laten uitstappen

Om passagiers veilig uit te laten stappen:

1. Haal de sleutel uit het contactslot en activeer de parkeerrem (zie paragraaf 4.5).
2. Zorg ervoor dat het stuur naar rechts is gedraaid, oftewel met de klok mee.
3. Help de passagiers met het losmaken van de veiligheidsgordels door op de rode knop te drukken.
4. Laat de passagiers via het stapplateau, langs de rechterkant van de stuurkolom uitstappen. Begin met de passagiers die het dichtst bij het stuur zitten en eindig met de passagiers die het verst van het stuur zitten.

4.4. Voertuig inschakelen

Om het voertuig veilig in te schakelen:

1. Zorg dat de sleutel vóór het opstappen uit het contactslot gehaald is.

4.5. Parkeerrem gebruiken

1. Parkeerrem activeren

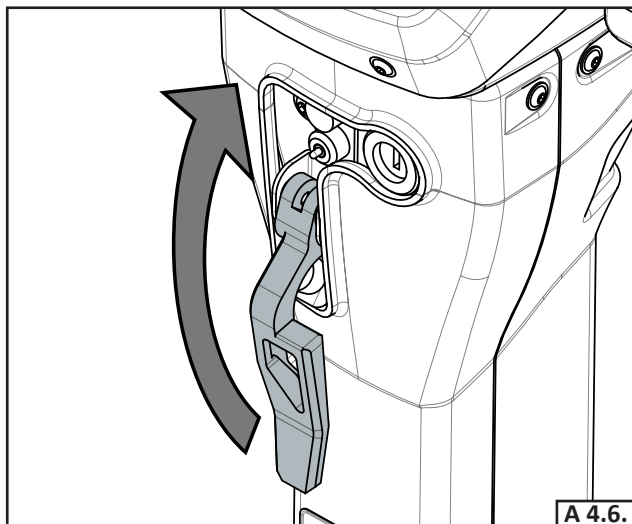
De parkeerremhendel wordt geactiveerd door de rode hendel op de stuurkolom OMHOOG te halen (zie afbeelding 4.6). De Stint kan nu niet wegrollen. Zie ook paragraaf 3.2.

Wanneer de parkeerrem is geactiveerd, wordt dit door de motorregelaar geregistreerd en verschijnt de parkeerremindicator in het beeldscherm wanneer het sleutelcontact aan staat. De aandrijving van het voertuig is in deze stand geblokkeerd.

2. Parkeerrem deactiveren

De parkeerremhendel wordt gedeactiveerd door de hendel OMLAAG te halen. Wanneer de parkeerrem gedeactiveerd is, kan het voertuig vrij rollen.

Wanneer u de bestuurdersplaats verlaat, het sleutelcontact nog ingeschakeld is en de parkeerrem nog niet is geactiveerd, zal er een herinneringsalarm hoorbaar zijn.



WAARSCHUWING

Activeer de parkeerrem altijd voordat u de bestuurdersplaats verlaat.

4.6. Bestuurderssteun instellen

De bestuurder kan tijdens het rijden met de binnenkant van de bovenbenen tegen de bestuurderssteun aan leunen om zo meer stabiliteit te verkrijgen.

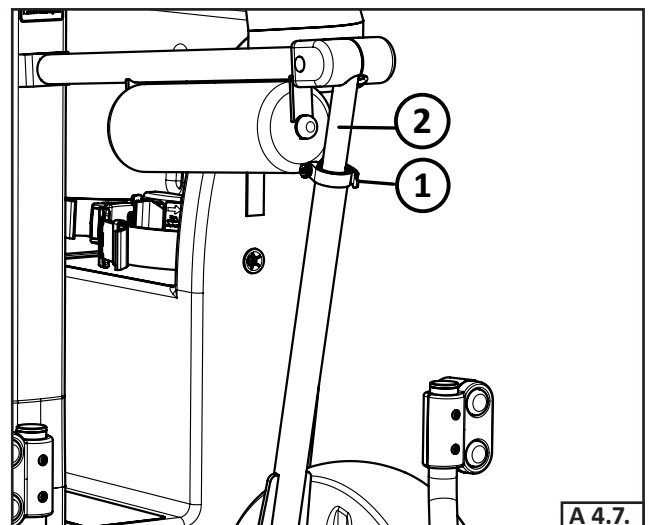


WAARSCHUWING

Gebruik de bestuurderssteun niet als zitplaats. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties tijdens het rijden.

De bestuurderssteun in hoogte verstellen

Door de klem van de bestuurderssteun (1) open te klappen, kan de buis (2) in hoogte verschuiven. Door de klem (1) weer dicht te klappen, kan de bestuurderssteun op de gewenste hoogte worden vastgezet. Zie afbeelding 4.7.



WAARSCHUWING

Let er met het op- en afstappen op dat u zich niet stoot aan de bestuurderssteun.

4.7. Rijden met het voertuig

Als u het voertuig heeft gecontroleerd en ingeschakeld zoals aangegeven bent u klaar om te gaan rijden.



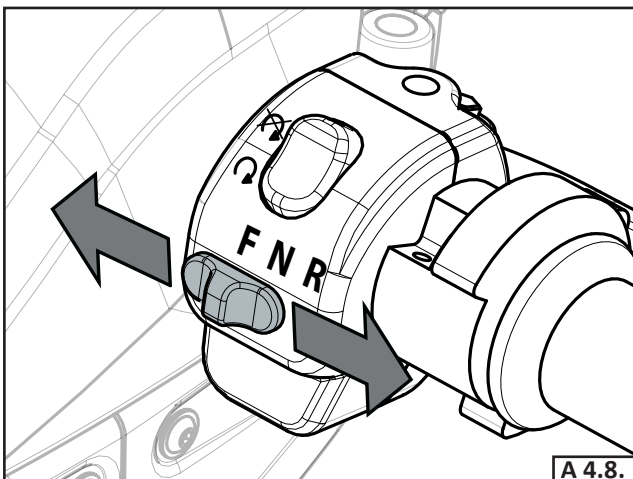
WAARSCHUWING

Met het voertuig maakt u deel uit van het verkeer. Houd u te allen tijde aan de geldende verkeersregels.

1. Selecteer de gewenste rijrichting

- Om de rijrichting *vooruit* te selecteren: Duw de rijrichtingschakelaar naar links, zodat de schakelaar onder de F (Forward = vooruit) staat.
- Om de rijrichting *neutraal* te selecteren: Duw de rijrichtingschakelaar naar het midden, zodat de schakelaar onder de N (Neutral = neutraal) staat.
- Om de rijrichting *achteruit* te selecteren: Duw de rijrichtingschakelaar naar rechts, zodat de schakelaar onder de R (Reverse = achteruit) staat.

Zie ook afbeelding 4.8.



WAARSCHUWING

Controleer voordat u gas geeft altijd de ingestelde rijrichting en laat u niet verrassen door een onverwachte rijrichting van het voertuig.



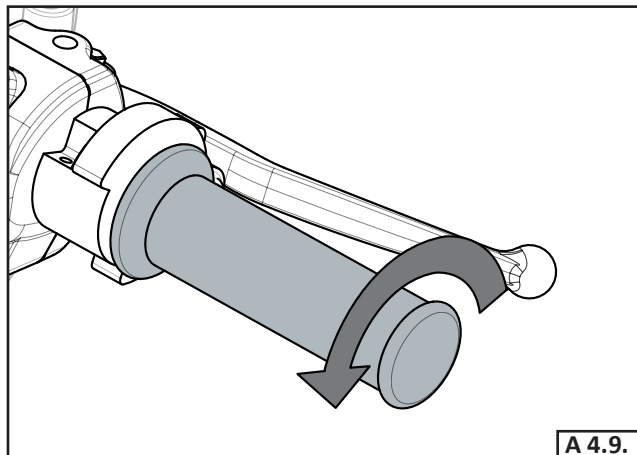
WAARSCHUWING

Kijk voor het wegrijden eerst of er zich geen personen of objecten rondom het voertuig bevinden. Het voertuig heeft als nadeel dat het gebied recht voor het voertuig slecht zichtbaar is voor de bestuurder. Houd hier rekening mee tijdens het gebruik.

2. Draai de gashendel naar u toe

Het voertuig zal in beweging komen.

Zie afbeelding 4.9.



WAARSCHUWING

Blokkeer nooit de gashendel (bij wijze van cruise control) en zorg ervoor dat er geen obstakels in de buurt komen die de gashendel blokkeren. Als de gashendel geblokkeerd wordt, kan deze mogelijk niet terug worden gedraaid naar de neutrale stand.



WAARSCHUWING

Om de veiligheid van de passagiers te garanderen, dient de bestuurder erop toe te zien dat de passagiers niet met hun armen over de rand van de zitting leunen tijdens het rijden.



WAARSCHUWING

Probeer tijdens het rijden met het voertuig ervoor te zorgen dat de passagiers niet wild bewegen of hun eigen gordel of die van een ander losmaken. Mocht dit wel gebeuren, parkeer het voertuig dan op een veilige plek en los het probleem op.

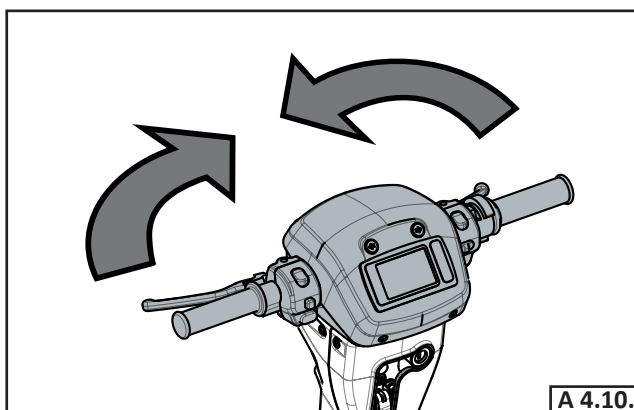
3. Om te sturen:

- Om het voertuig naar rechts te sturen: draai het stuur naar rechts.
- Om het voertuig naar links te sturen: draai het stuur naar links.

Zie ook afbeelding 4.10.

TIP

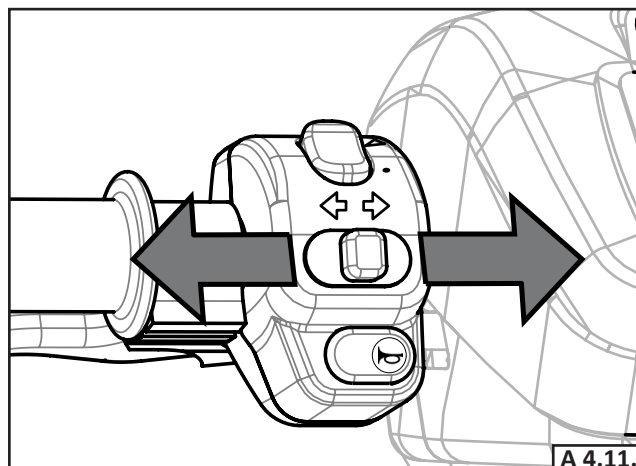
Stuur niet wanneer het voertuig stilstaat, maar geef een klein beetje gas wanneer u vanuit stilstand wilt sturen. Dit maakt het sturen gemakkelijker.



A 4.10.

4. Om de richting aan te geven:

- Duw met uw linker duim de richtingaanwijzerschakelaar naar links (om richting aan te geven naar links) of naar rechts (om richting aan te geven naar rechts). De verklipperlichten boven het display geven een indicatie wanneer er een richtingaanwijzer is ingeschakeld.
- Druk de richtingaanwijzerschakelaar eenmalig in. De schakelaar keert terug in de neutrale positie. Zie afbeelding 4.11. hieronder.



A 4.11.

OPMERKING

Wanneer een richtingaanwijzer is geactiveerd, zal deze blijven knipperen totdat de schakelaar weer is teruggebracht in de neutrale positie.

5. Om een bocht te nemen:

- Indien richting moet worden aangegeven voor het nemen van een bocht, zie punt 4.
- Knijp het linker- en rechter handvat rustig in. Het voertuig zal vaart minderen.
- Om het voertuig naar rechts te sturen: draai het stuur naar rechts.
- Om het voertuig naar links te sturen: draai het stuur naar links.
- Leun met de binnenkant van de benen tegen de bestuurderssteun aan voor meer stabiliteit.
- Indien de richting is aangegeven: druk de richtingaanwijzerschakelaar eenmalig in. De schakelaar keert terug in de neutrale positie.



WAARSCHUWING

Het nemen van bochten met volle snelheid kan voor zowel de bestuurder als de inzittenden gevaarlijk zijn.

TIP

Verminder snelheid bij het nemen van bochten. Schakel desgewenst naar de schildpadstand om bochten op gecontroleerde wijze te kunnen nemen.

! VOORZICHTIG

Probeer altijd rustig te remmen. Bij een grote remvertraging kunnen passagiers onaangenaam worden belast in de rijrichting.

6. Om het voertuig uit te laten rollen:

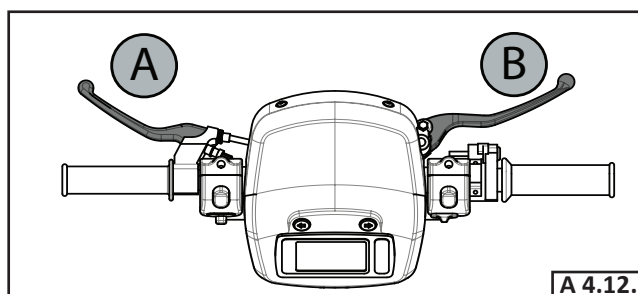
Draai de gashendel terug naar de neutrale stand. Het voertuig zal uitrollen, in geringe mate afremmen op de motor en geleidelijk tot stilstand komen.

OPMERKING

Wanneer u de gashendel loslaat, zal deze automatisch terugveren naar de neutrale stand.

7. Om te remmen:

Knijp het linker- en rechter handvat gelijktijdig in. Zie afbeelding 4.12.



! VOORZICHTIG

Bij een grote remvertraging kunnen passagiers onaangenaam worden belast in de rijrichting. Houd hiermee rekening in uw rijstijl. Kijk vooruit in het verkeer en probeer altijd rustig en gedoseerd te remmen.

TIP

Hoewel gelijktijdig remmen en gasgeven niet mogelijk is, is het aan te bevelen de gashendel altijd naar de neutrale stand te laten terugveren wanneer u remt. Dit voorkomt dat het voertuig onverwachts weer gaat rijden als u de remhendel weer heeft losgelaten.

8. Duwen van het voertuig

Het voertuig kan handmatig worden voortgeduwd wanneer de parkeerrem niet is geactiveerd. Het is aan te bevelen het sleutelcontact uit te schakelen wanneer u het voertuig handmatig voortduwt. Echter dit is niet noodzakelijk.

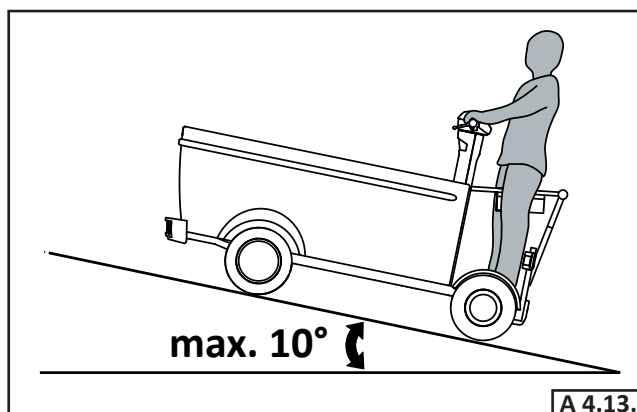
! VOORZICHTIG

Houd bij het handmatig voortduwen het voertuig bij de handvaten beet zodat u kunt remmen indien nodig. Indien u hier niet goed bij kunt, zorg dan altijd dat u snel op het stapplateau kunt stappen om te kunnen remmen of sturen.

4.8. Bijzondere verrichtingen

Hellingen

Het voertuig kan zonder probleem in beladen toestand een helling op rijden van maximaal 10 graden. Probeer de helling in een keer op te rijden zonder te stoppen.



VOORZICHTIG

Wanneer er te lang op een steile helling wordt gereden bestaat de kans op oververhitting van de motor.

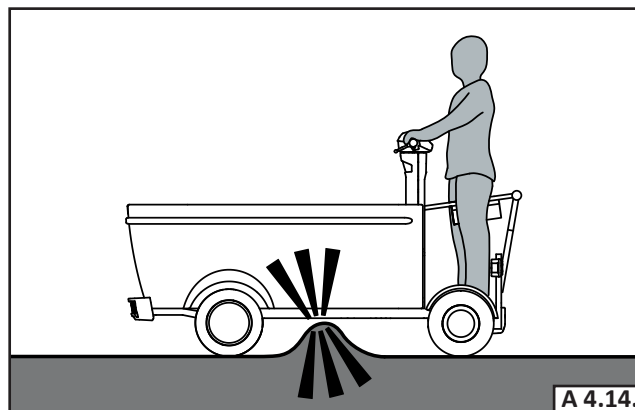
Stoepranden en drempels

Probeer te allen tijde te vermijden om tegen stoepranden op te rijden. Indien dit toch nodig is, doe dit dan stapvoets en met twee wielen tegelijk.

Benader drempels ook altijd recht van voren zodat u met twee wielen tegelijk over de drempel rijdt.

Drempels

Tussen de wielen bedraagt de grondspeling 15,5 cm. Houd hier rekening mee wanneer u over drempels rijdt. Tussen de voor- en achterwielen kan het voertuig de grond raken en beschadiging aan het stuurmechanisme oplopen. Zie afbeelding 4.14.

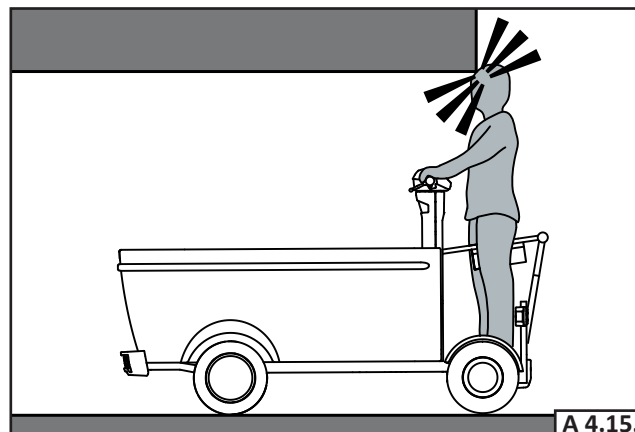


WAARSCHUWING

Rijd niet zomaar met het voertuig over onverhard of oneffen terrein. Dit kan leiden tot schade aan het voertuig.

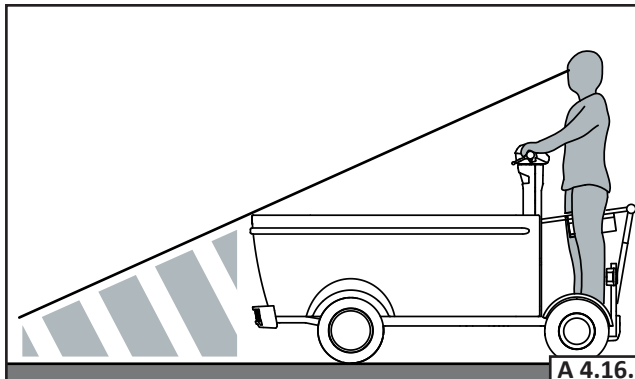
Doorgangen

Pas op voor het stoten van uw hoofd wanneer u ergens onderdoor rijdt, juist ook wanneer u achteruit rijdt.



Zicht

Het voertuig heeft als nadeel dat het gebied recht voor het voertuig slecht zichtbaar is voor de bestuurder. Houd hier rekening mee tijdens het gebruik.



A 4.16.



WAARSCHUWING

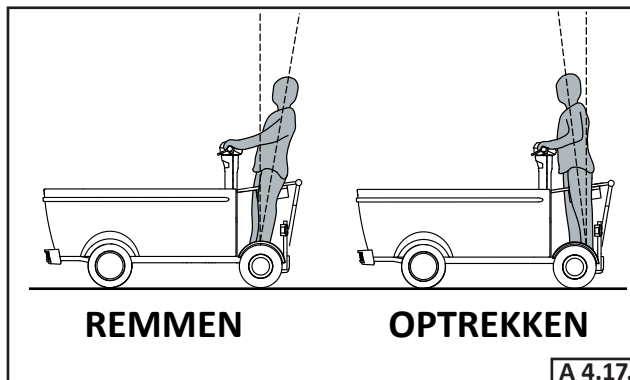
Kijk voor het wegrijden eerst of er zich geen personen of objecten rondom het voertuig bevinden.

4.9. Bestuurderstips

Sta houding

U bestuurt het voertuig vanuit een staande houding. Het is daarom erg belangrijk dat u een juiste houding aanneemt, zodat u de krachten die tijdens het rijden optreden goed kunt opvangen. Houd rekening met de volgende punten:

- Zorg ervoor dat uw voeten uit elkaar staan en volledig op het plateau zijn geplaatst.
- Door de ene voet schuin voor de andere te plaatsen kan een stabiele sta-houding worden verkregen.
- Bij het optrekken en remmen kunnen er grote krachten op uw lichaam werken. Houd u daarom stevig vast aan het stuur en leun met uw bovenbenen tegen de bestuurderssteun.
- Door bij het optrekken iets naar voren te leunen, en bij het remmen iets naar achteren, kunt u deze krachten beter opvangen (zie afbeelding 4.17.).



A 4.17.



VOORZICHTIG

Zorg voor gepast schoeisel wanneer u het voertuig gaat besturen. Draag bij voorkeur schoeisel met platte zolen om te voorkomen dat u van het plateau afglijdt.

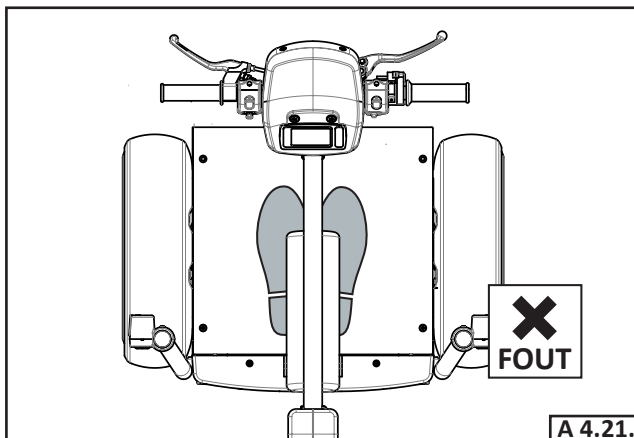
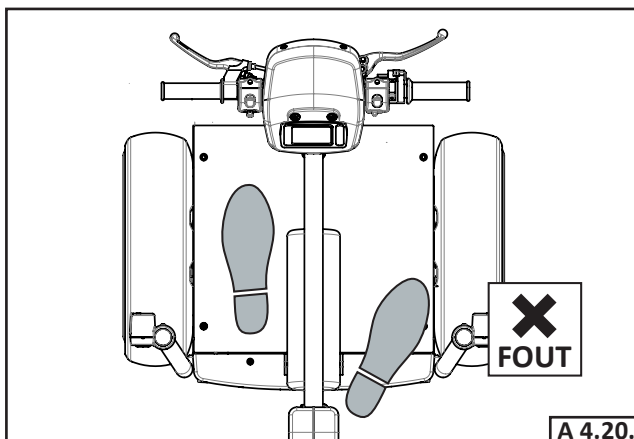
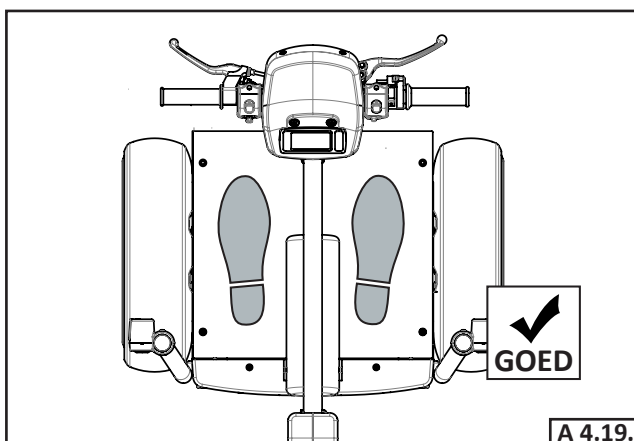
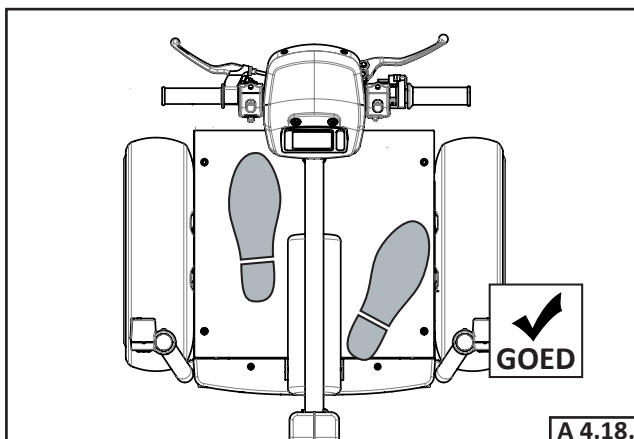


WAARSCHUWING

Houd het stuur altijd met twee handen vast. Zo heeft u altijd een goede houvast en behoudt u maximale controle over het voertuig.

TIP

De bestuurder kan tijdens het rijden met de binnenkant van de benen tegen de bestuurderssteun aan leunen, om zo meer stabiliteit te verkrijgen.

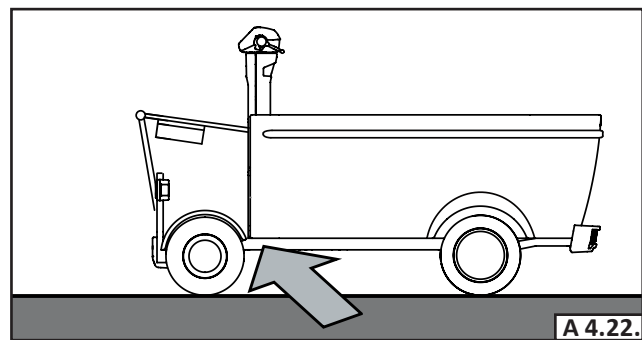


4.10. Voertuig afsluiten en wegzetten

Wanneer u klaar bent met rijden schakelt u het voertuig uit. De verlichting en het display zal uitschakelen. Activeer de parkeerrem en gebruik de stuurslotfunctie (zie paragraaf 3.2.). Haal de sleutel uit het contact.

Bevestiging voor hangslot

Als u het voertuig onbeheerd achterlaat kunt u deze bevestigen aan een object. Aan beide kanten van het voertuig nabij de achterwielen is het chassis voorzien van beugels waaraan een kettingslot bevestigd kan worden (zie afbeelding 4.22.). Gebruik een slot dat ten minste een ART-2 goedkeuring heeft.



⚠ WAARSCHUWING

Parkeer het voertuig altijd op een vlakke ondergrond en zorg dat alle wielen de grond raken.

⚠ VOORZICHTIG

Laat het voertuig nooit onbeheerd achter met de sleutel in het contact.

⚠ VOORZICHTIG

Wanneer het voertuig is geparkeerd en onbeheerd wordt achtergelaten, gebruik dan altijd de stuurslotfunctie.

OPMERKING

Wen uzelf aan om na het rijden de rijrichtingschakelaar altijd terug te zetten in de stand (N) Neutraal. Zo kan het voertuig niet onverwacht gaan rijden als de gashendel wordt aangeraakt.

4.11. Regenkap

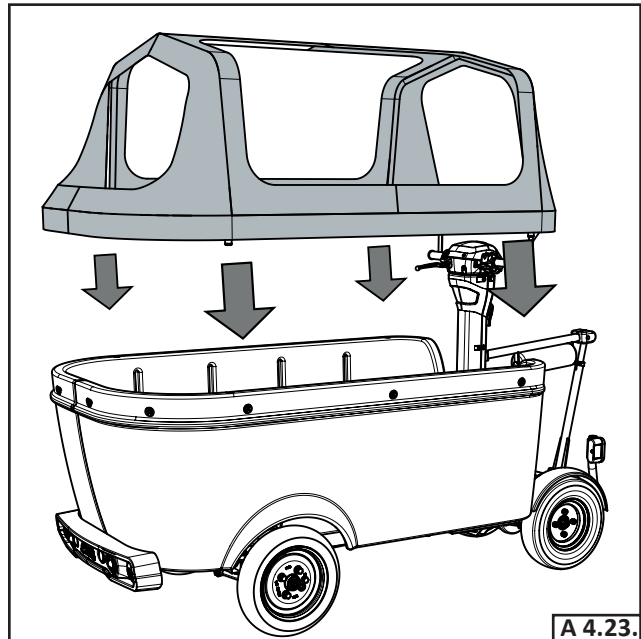
Het voertuig wordt geleverd met een regenkap. Het is aan te bevelen het voertuig zo veel mogelijk te gebruiken zonder de regenkap, en deze alleen te gebruiken wanneer het echt noodzakelijk is. Rijden zonder de regenkap biedt een aantal voordelen:

- U kunt de passagiers makkelijker helpen bij het los- en vastmaken van de gordels.
- U kunt de passagiers beter in de gaten houden tijdens het rijden.
- De kap is weersbestendig, maar rijden zonder regenkap zorgt ervoor dat deze minder te lijden heeft onder de weersinvloeden.
- De regenkap loopt minder kans te beschadigen.

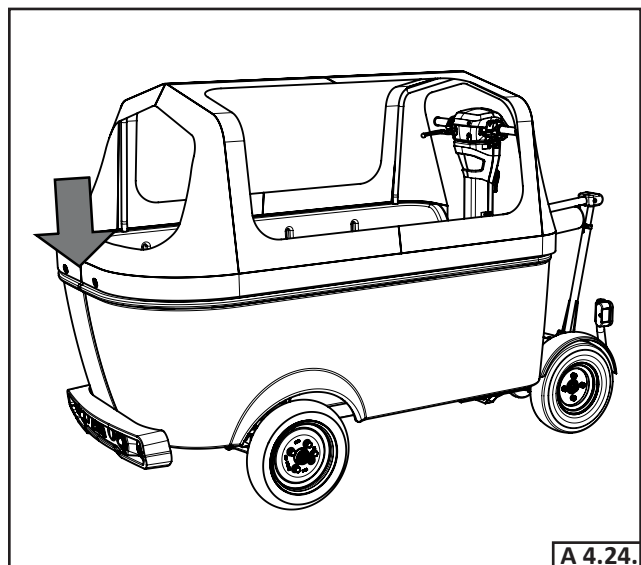
Montage van de regenkap

1. Steek de buizen van de regenkap in de vier gaten bovenop de zitting.
2. Duw de buizen links en rechts tegelijkertijd naar beneden.
3. Zorg ervoor dat de buizen goed zijn aangeduwd.

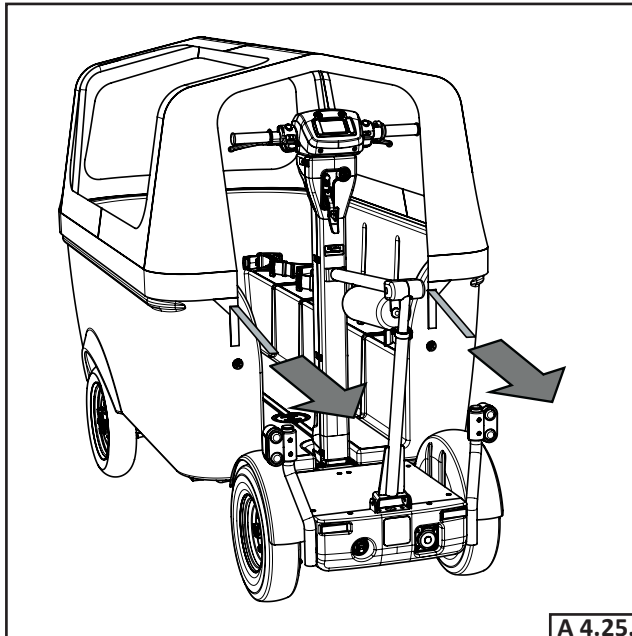
Zie afbeelding 4.23.



4. Haak eerst de twee lusjes van de regenkap aan de voorzijde vast aan de zwarte doppen.

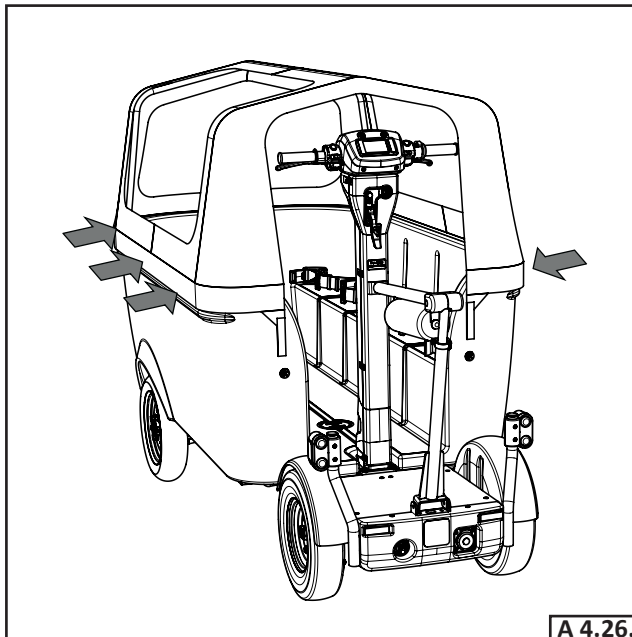


5. Haak vervolgens de lusjes aan de doppen aan de achterzijde vast (bij de ingang van de zitting)
6. Trek de gespen aan van de lusjes aan.



A 4.25.

7. Haak het elastiek achter de zwarte doppen aan beide zijanten
8. Trek de regenkap netjes over de doppen heen zodat deze niet meer te zien zijn.

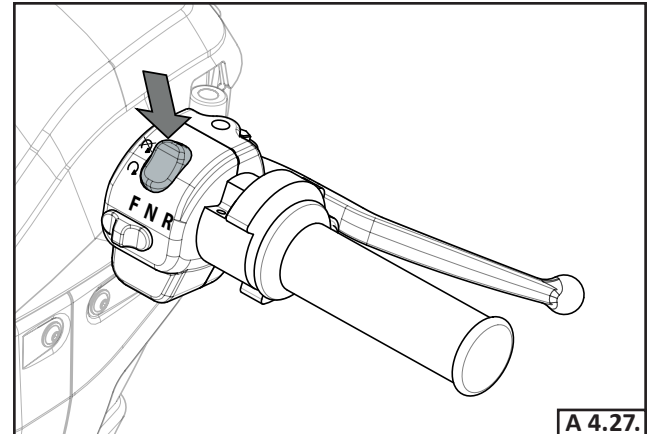


A 4.26.

4.12. Wat te doen bij noodgevallen

Noodstop maken

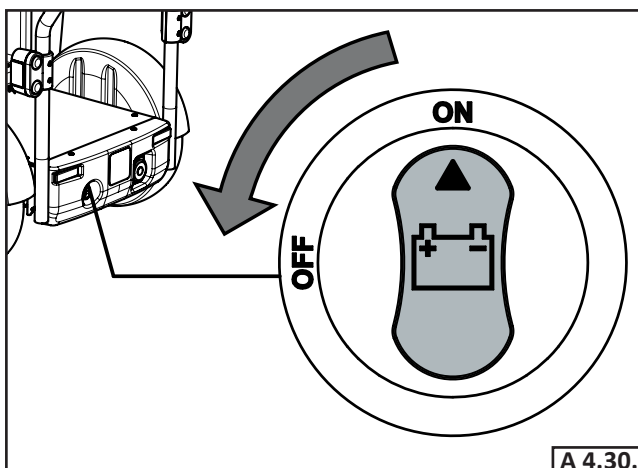
Indien zich een gevaarlijke situatie voordoet waarbij het noodzakelijk is de stroomtoevoer naar de motorregelaar blijvend te onderbreken, kan de noodstopknop worden ingedrukt.



A 4.27.

Indien u tijdens het rijden gebruik moet maken van de noodstopknop, volg dan de volgende procedure:

1. Druk op de rode noodstopschakelaar op het stuur. De stroomtoevoer naar de motorregelaar wordt onderbroken en het voertuig rolt uit. Op het display verschijnt foutcode AL44.
2. Probeer het voertuig naar een veilige plek te manoeuvreren.
3. Knijp in de remhendels om het voertuig op gecontroleerde wijze tot stilstand te brengen.
4. Indien het voertuig niet op een veilige plek tot stilstand is gekomen, duw het voertuig dan handmatig naar een veilige plek. Zie hoofdstuk 4.7 punt 8: duwen van het voertuig.
5. Schakel de alarmlichten in. Zie hoofdstuk 3.2.
6. Zet het voertuig op de parkeerrem. Zie hoofdstuk 4.5.
7. Schakel het voertuig uit door de sleutel uit het contactslot te halen.
8. Evacueer de passagiers. Zie pagina 28: passagiers evacueren.
9. Schakel de hoofdstroomschakelaar uit. Zie hoofdstuk 3.2. en afbeelding 4.30.



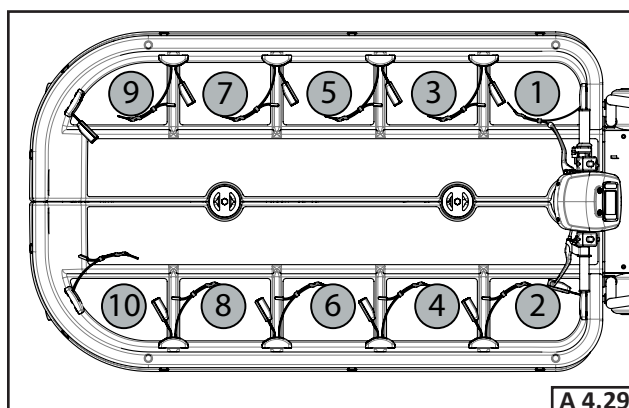
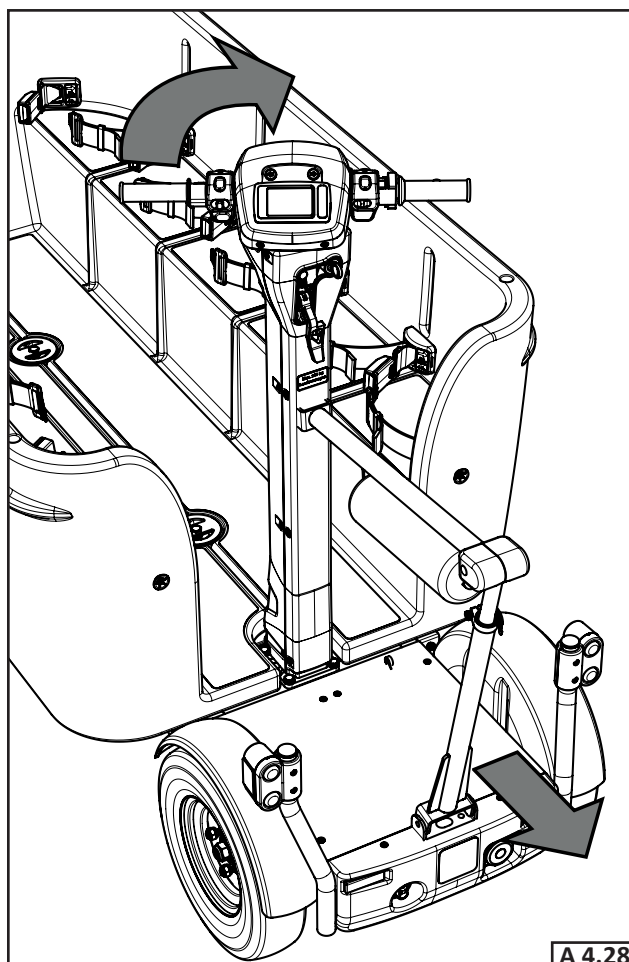
WAARSCHUWING

Ontstaat er brand of vermoedt u dat er brand gaat ontstaan? Schakel dan direct de hoofdstroomschakelaar uit.

Passagiers evacueren

In een noodsituatie is het belangrijk dat de passagiers zo snel mogelijk en op gecontroleerde wijze het voertuig kunnen verlaten.

1. Controleer of het voertuig op een veilige plek staat voordat u de passagiers evacueert.
2. Indien het voertuig niet op een veilige plek staat: zorg dat de omgeving rond het voertuig veilig is:
 - a. Zet de alarmlichten aan. Zie paragraaf 3.2
 - b. Signaleer andere weggebruikers.
3. Draai het stuur naar rechts zoals wordt getoond in afbeelding 4.28. Dit maakt het makkelijker voor de passagiers om uit te stappen.
4. Laat elke passagier zijn of haar veiligheidsgordel losklikken.
5. Help de passagiers waarbij het losmaken van de gordel niet zelfstandig lukt.
6. Laat de passagiers uitstappen in de volgorde zoals aangegeven in afbeelding 4.29. Passagiers die het dichtst bij de stuurkolom zitten stappen als eerste uit en passagiers die het verst van de stuurkolom af zitten stappen als laatste uit.
7. Begeleid de passagiers bij het afstappen van het stapplateau van het voertuig.
8. Ga samen met alle passagiers op een veilige afstand staan en bel indien nodig de hulpdiensten.



4.13. Opladen

Aflezen van de accu-indicator

De accu-indicator geeft pas een goed beeld tijdens het rijden. Wanneer het voertuig even heeft stil gestaan, zal de indicator meer streepjes aangeven dan de daadwerkelijke accu-inhoud. Wanneer het voertuig eenmaal in beweging is, zal de indicator weer accuraat zijn.

Bij een lage buitentemperatuur hebben de accu's een lagere capaciteit. Houd er rekening mee dat de actieradius hierdoor kleiner wordt.

Tijdig opladen

Wanneer er tijdens de rit meer dan 3 streepjes uit de accu-indicator zijn verdwenen, moet het voertuig aan het einde van de werkdag opgeladen worden.

De uitzondering is wanneer er maar weinig met het voertuig wordt gereden. Bijvoorbeeld: er verdwijnt maar één streepje per dag uit de accu-indicator. In dergelijke gevallen kan het voertuig om de paar dagen worden opgeladen.

Sluit het voertuig pas aan op de lader aan het einde van de werkdag. Wanneer het voertuig eenmaal op de lader is aangesloten, is het belangrijk dat het voertuig aangesloten blijft totdat de lader helemaal klaar is met laden. Dit kan zeker 8 uur duren.



VOORZICHTIG

Laad het voertuig nooit op wanneer de omgevingstemperatuur lager is dan 0 graden Celsius.



VOORZICHTIG

De laaduitgangen en aansluitkabels mogen in geen geval veranderd, verlengd of met elkaar verbonden worden, in welke vorm dan ook.



VOORZICHTIG

Het is niet mogelijk het voertuig op te laden als de hoofdstroomschakelaar op OFF staat.

Procedure opladen van de accu

1. Zet de hoofdstroomschakelaar in de stand "ON".
2. Sluit uw lader aan op het stopcontact.



VOORZICHTIG

Gebruik nooit een andere acculader dan welke is bijgeleverd. Het gebruik van een andere acculader kan de accu's onherstelbaar beschadigen.

3. Klap het klepje van de oplaadaansluiting omhoog.
4. Steek de oplaadstekker in het contact van het voertuig. Een rood ledlampje bovenop de laadstekker zal gaan branden ter indicatie dat er verbinding is gemaakt. Indien de acculader detecteert dat de accu's geladen moeten worden zal de lading worden gestart.



VOORZICHTIG

Verplaats het voertuig nooit als deze aangesloten is aan de lader. Koppel deze dan eerst los.

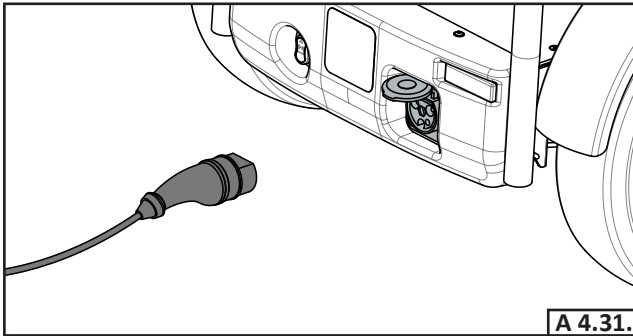
5. Controleer dat de ventilatieopeningen in de behuizing van de acculader niet afgedekt zijn. Een afgedekte acculader kan oververhit raken en kapot gaan.
6. Controleer op het display van de acculader of de laadcyclus in gang is gezet. Dit wordt op het display aangegeven.
7. Indien de laadcyclus niet in gang is gezet: controleer of de oplaadstekker correct bevestigd is aan zowel het stopcontact als het voertuig.



VOORZICHTIG

Als u de lader afkoppelt voordat het laden klaar is, kan dit de accu's blijvend beschadigen. Laad de accu's daarom nooit 'even' bij tussen de ritten door.

8. Wanneer de accu's volledig geladen zijn zal de acculader dit aangeven. Zie hoofdstuk 4.14 en 4.15.
9. Koppel de acculader af door de oplaadstekker uit het voertuig te halen.
10. Berg de acculader op.



TIP

Indien u over meerdere voertuigen beschikt, laad elk voertuig dan altijd met zijn eigen acculader op. Op deze manier kan er een 'laadhistorie' per voertuig worden teruggekeken en blijven eventuele storingen beperkt tot één voertuig.



VOORZICHTIG

De oplaadaansluiting en laadstekker hebben een pinverbinding die met elkaar overeenkomt. Hierdoor kan er geen verkeerde acculader op een voertuig worden aangesloten. Mocht de laadstekker niet aansluiten op het voertuig, gebruik geen kracht maar kijk of de pinverbinding overeenkomt.

OPMERKING

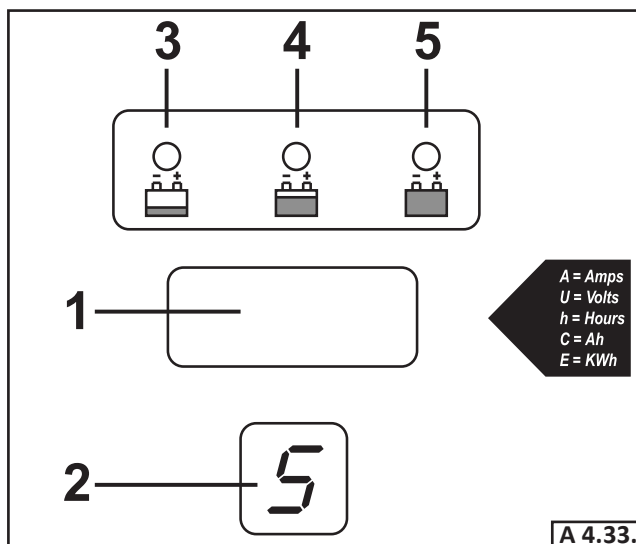
De acculader dient beschermd te worden tegen invloed van directe zonnestralen, stof, vocht en regen. Bevestig bij voorkeur de lader op een vaste plek aan de muur, en zorg ervoor dat de stekkers niet los op de grond hangen.

4.14. Type lader: SPE CBHF2 - 24-30



Bedieningselementen

Hieronder zullen de bedieningselementen op de lader worden toegelicht.



1. Digitaal display met 3 cijfers en 1 symbool, welke kan weergeven:
A = laadstroom
U = accu voltage
h = laadtijd
C = geladen ampère-uur in [Ah]
E = energie verbruikt in [KWh]
2. Knop om de weergave-modus te selecteren: A, U, h, C en E. Na 10 seconden laat het display automatisch weer de laadstroom zien.
3. Rood ledlampje: de laadcyclus is gestart.
4. Geel ledlampje: de laatste fase van de laadcyclus is bezig.
5. Groen ledlampje: de laadcyclus is voltooid.

Werking

Voordat de acculader begint met laden, zal de volgende informatie op het display worden getoond:

- De naam "SPE"
- Softwareversie-nummer
- Opeenvolgend: accuvoltage, laadstroom, laadcurve-nummer en type accu ('Acid' of 'GEL').

Hierna zal de acculader het accuvoltage testen om te bepalen of de laadcyclus moet worden gestart. Wanneer de test mislukt, of wanneer er geen accu's zijn aangesloten, zal het display het woord "bat" weergeven.

Wanneer de test slaagt zal het display voor 5 seconden het accuvoltage weergeven en zal de laadcyclus starten.

De status van de laadcyclus wordt aangegeven door de rode (3), gele (4) en groene (5) ledlampjes.

Wanneer de laadcyclus is voltooid, brandt het groene ledlampje (5) en kan de acculader worden losgekoppeld.

Foutcodes



Foutcode	Omschrijving	Mogelijke oorzaak & oplossing(en)
bat	Probleem met het accuvoltage, polariteit of accu-aansluiting.	Controleer de aansluiting tussen de acculader en het voertuig. Controleer de polariteit van de verbinding.
E01	Het maximale voltage dat door de accu's kan worden toegelaten is overschreden.	Mogelijk defect in de accu's of de acculader. Raadpleeg uw leverancier.
E02	De maximumtemperatuur is overschreden.	Controleer of de ventilatieopeningen in de behuizing van de acculader niet zijn geblokkeerd. Controleer of de acculader niet is opgesteld in direct zonlicht. Laat de acculader afkoelen en probeer de laadcycli nogmaals te starten.
E03	De maximale tijd voor een laadfase is overschreden.	Mogelijk defect in de accu's of de acculader. Raadpleeg uw leverancier.
SCt	De veiligheidstimer heeft de laadcycli onderbroken.	Controleer op het voertuig of de accu's zijn volgeladen. Probeer de cycli opnieuw te starten. Raadpleeg uw leverancier wanneer deze melding zich blijft voordoen.
Srt	Mogelijke kortsluiting in de acculader.	Zorg ervoor de acculader altijd is afgeschermd van weersinvloeden. Raadpleeg uw leverancier. T 4.1.

4.15. Type lader: L CP 24-12

Bedieningselementen

Hieronder zullen de bedieningselementen op de lader worden toegelicht.



Oranje LED 	Groene LED 	Betekenis
Uit	Uit	Acculader is niet aangesloten op de netspanning.
Knipperend	Uit	1: Acculader is aangesloten op de netspanning en er zijn geen accu's aangesloten. 2: Acculader is aangesloten op de netspanning en er zijn volgeladen accu's aangesloten.
Aan	Uit	De accu's worden geladen.
Uit	Aan	De accu's zijn volgeladen.
Knipperend	Knipperend	Er is een probleem opgetreden. Raadpleeg de tabellen hieronder.

T 4.2.

Probleem	Mogelijke oorzaken	Oplossing(en)
Er branden geen LEDs	Geen netspanning	Controleer of er netspanning aanwezig is.
Er branden geen LEDs	Acculader of netspanningskabel defect	Raadpleeg uw leverancier.
Alle LEDs branden continu	Acculader defect	Raadpleeg uw leverancier.
Alle LEDs knipperen	Fout opgetreden	Tel het aantal malen dat de LEDs knipperen en raadpleeg de tabel op de volgende bladzijde.

T 4.3.

Foutcodes

Foutcode(s)	Omschrijving	Mogelijke oorzaak & oplossing(en)
1,2,3	Intern acculader probleem	Herstart acculader. Indien het probleem zich herhaalt, raadpleeg uw leverancier.
4	Temperatuur te laag	Verplaats naar warmere ruimte en start de lading opnieuw.
5	Temperatuur te hoog	Laat de acculader 15 minuten afkoelen en start de lading opnieuw. Indien het probleem zich herhaalt, raadpleeg uw leverancier.
6	Teveel ampère-uur geladen	1: Een te grote accu aangesloten. 2: Een onbekend probleem. Raadpleeg uw leverancier.
8	Spanning stijgt onvoldoende	Accu mogelijk defect. Raadpleeg uw leverancier.

T 4.4.

5. ONDERHOUD

5.1. Onderhoudsschema

Om uw voertuig in goede conditie te houden, dient u jaarlijks een onderhoudsbeurt en periodieke keuring uit te laten voeren door een door de fabrikant geautoriseerde serviceorganisatie.

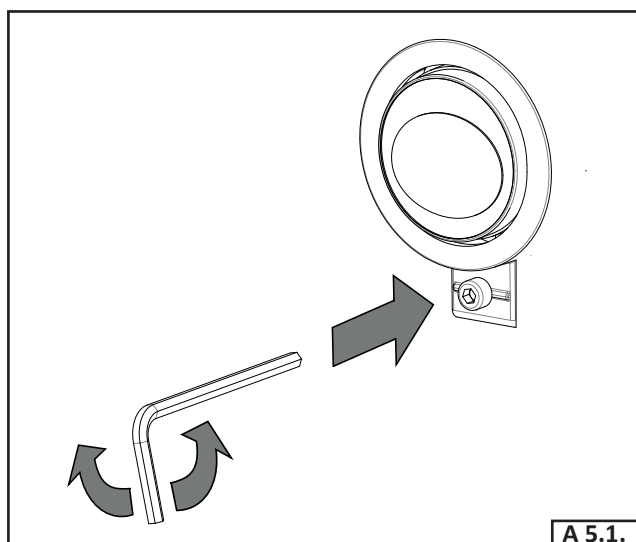
Onderstaand schema geeft de frequentie weer van het onderhoud dat u zelf kunt uitvoeren.

Onderdeel	Onderhoud	Frequentie
Accu's	Opladen	Dagelijks
Zitting	Controleren of de draaischijven waarmee de zitting aan het frame is bevestigd nog stevig aangedraaid zitten	Dagelijks
Verlichting	Controleren op werking	Dagelijks
Reminrichting	Controleren op werking	Dagelijks
Verlichting	Controleer op stand koplamp (zie paragraaf 5.2)	Maandelijks
Banden	Bandenspanning controleren/pompen (zie paragraaf 5.3)	Maandelijks
Voorremmen	Controleren op remvloeistofniveau (zie paragraaf 5.4)	Maandelijks
Voertuig	Reinigen	Maandelijks
Banden	Controleren op slijtage	Halfjaarlijks
Voertuig	Onderhoudsbeurt uitgevoerd door serviceorganisatie	Jaarlijks / elke 10.000 km

T 5.1.

5.2. Koplampen afstellen

De koplampen dienen zodanig te zijn afgesteld dat zij goed zicht bieden op het wegdek vóór u, en tegelijkertijd geen tegemoetkomende weggebruikers verblinden. Indien het nodig is de koplampen bij te stellen, kunt u dit eenvoudig doen met behulp van een inbussleutel maat 4.



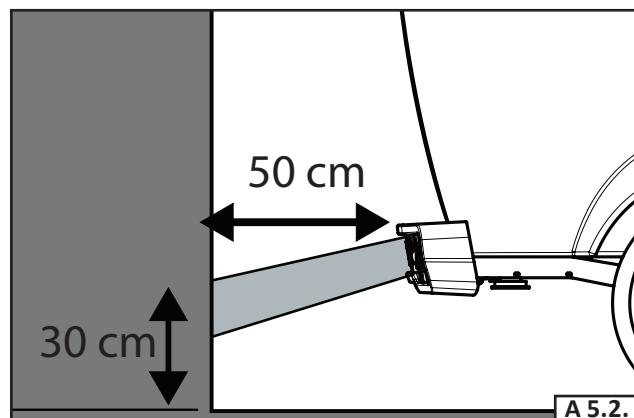
1. Zet het voertuig op een afstand van 50 cm voor een muur, gemeten vanaf de lens van de koplamp.
2. Steek inbussleutel maat 4 in de opening onder de te stellen koplamp.



WAARSCHUWING

Zorg dat de koplampen altijd zodanig zijn afgesteld dat ze tegenliggers niet kunnen verblinden. Het verblinden van tegenliggers kan leiden tot gevaarlijke situaties.

3. Stel de koplampen zodanig dat de bovenkant van de lichtbundel een afstand van 30 cm tot het grondvlak heeft. Zie afbeelding 5.1.
 - Om de lichtbundel naar beneden te stellen: Draai de inbussleutel tegen de klok in.
 - Om de lichtbundel omhoog te stellen: Draai de inbussleutel met de klok mee.



5.3. Bandenspanning

De bandenspanning kunt u controleren door het gebruik van de bijgeleverde pomp met drukmeter.

1. Draai het ventieldopje los.
2. Sluit de pomp aan op het ventiel.
3. Pomp de banden op tot de juiste bandenspanning is bereikt:
 - voorwielen: 3,0 bar
 - achterwielen: 3,5 bar
4. Draai het ventieldopje weer op de band.



WAARSCHUWING

Overschrijd nooit de aangegeven bandenspanning. Een te hoge druk in de band kan leiden tot explosiegevaar.



VOORZICHTIG

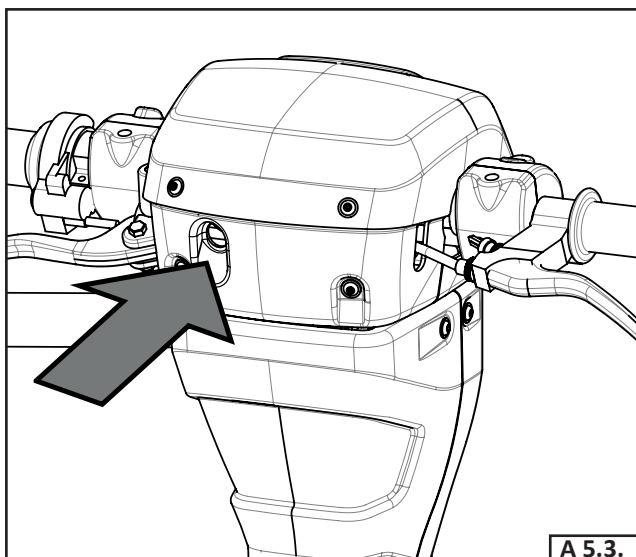
Het rijden met een te lage bandenspanning zorgt ervoor dat:

- de actieradius afneemt;
- de wegligging verslechtert;
- u meer energie verbruikt;
- het sturen zwaarder gaat.

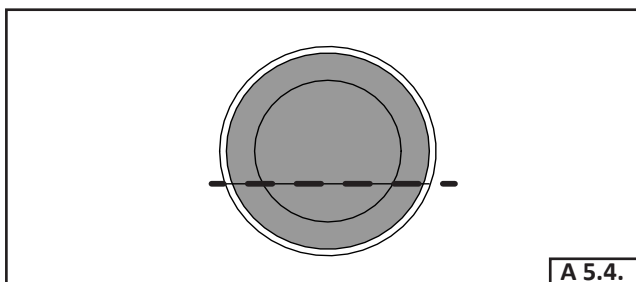
Daarom is het belangrijk dat u regelmatig de bandenspanning controleert en ervoor zorgt dat de banden altijd de juiste spanning hebben. Controleer maandelijks de bandenspanning.

5.4. Remvloeistofniveau controleren

Controleer elke maand het niveau van de remvloeistof. De hoofdremcilinder heeft een kijkvenster waardoor het remvloeistofniveau zichtbaar is. Deze bevindt zich aan de achterzijde van de stuurbehuizing.



Wanneer het niveau van de remvloeistof is gedaald tot onder de helft van het kijkvenster (afbeelding 5.4.), dan dient de remvloeistof te worden bijgevuld. Neem hiervoor contact op met uw serviceorganisatie.



5.5. Reinigen



WAARSCHUWING

Gebruik geen schurende of agressieve middelen voor het reinigen van het voertuig.

Frame

Het frame is het beste te reinigen met een uitgewrongen natte doek.



WAARSCHUWING

Gebruik bij voorkeur geen tuinslang of hogedrukreiniger voor het reinigen van het frame. Hierdoor ontstaat er kans dat er vocht bij de elektronische componenten komt.

Zitting

De zitting kan met een borstel en sop gereinigd worden. Reinigen met een hogedrukreiniger is ook mogelijk, maar is niet aan te bevelen omdat de zitting is bestickerd. De stickers kunnen hierdoor loslaten.

Overkapping

Ernstig vervuilde delen kunnen met een borstel en sop gereinigd worden. Spoel deze vervolgens af met water.

TIP

Reinig uw voertuig maandelijks. Dit houdt de kunststof zitting in goede conditie en geeft uw voertuig een nette uitstraling.

6. TECHNISCHE SPECIFICATIES

Vaste specificaties voor alle voertuigen

Motorvermogen	1200 W
Motor type	AC
Bandenmaat voorwielen	100/80-10
Bandenmaat achterwielen	4.80/4.00-8
Bandenspanning voorwielen	3,0 bar
Bandenspanning achterwielen	3,5 bar
Technisch toelaatbare maximummassa	565 kg
Maximale hellingshoek	10°
Remvertraging	$\geq 4 \text{ m/s}^2$
Draaicirkel	400 cm
Grondspeling	15,5 cm
Lengte	241 cm
Breedte	110 cm
Hoogte	155 cm

T 6.1.

Specificaties: (type BSO, i:22, 2x Lead Crystal)

Maximale snelheid	17,2 km/u
Actieradius	25 km
Ledige massa	266 kg
Maximale laadcapaciteit	224 kg
Tandwielvertraging	1:22
Type accu	Lead Crystal
Voltage per accu	12V
Maximale accucapaciteit	100 Ah
Gewicht per accu	33,5 kg
Afmetingen accu (l x b x h)	330 x 172 x 220 mm

T 6.2.

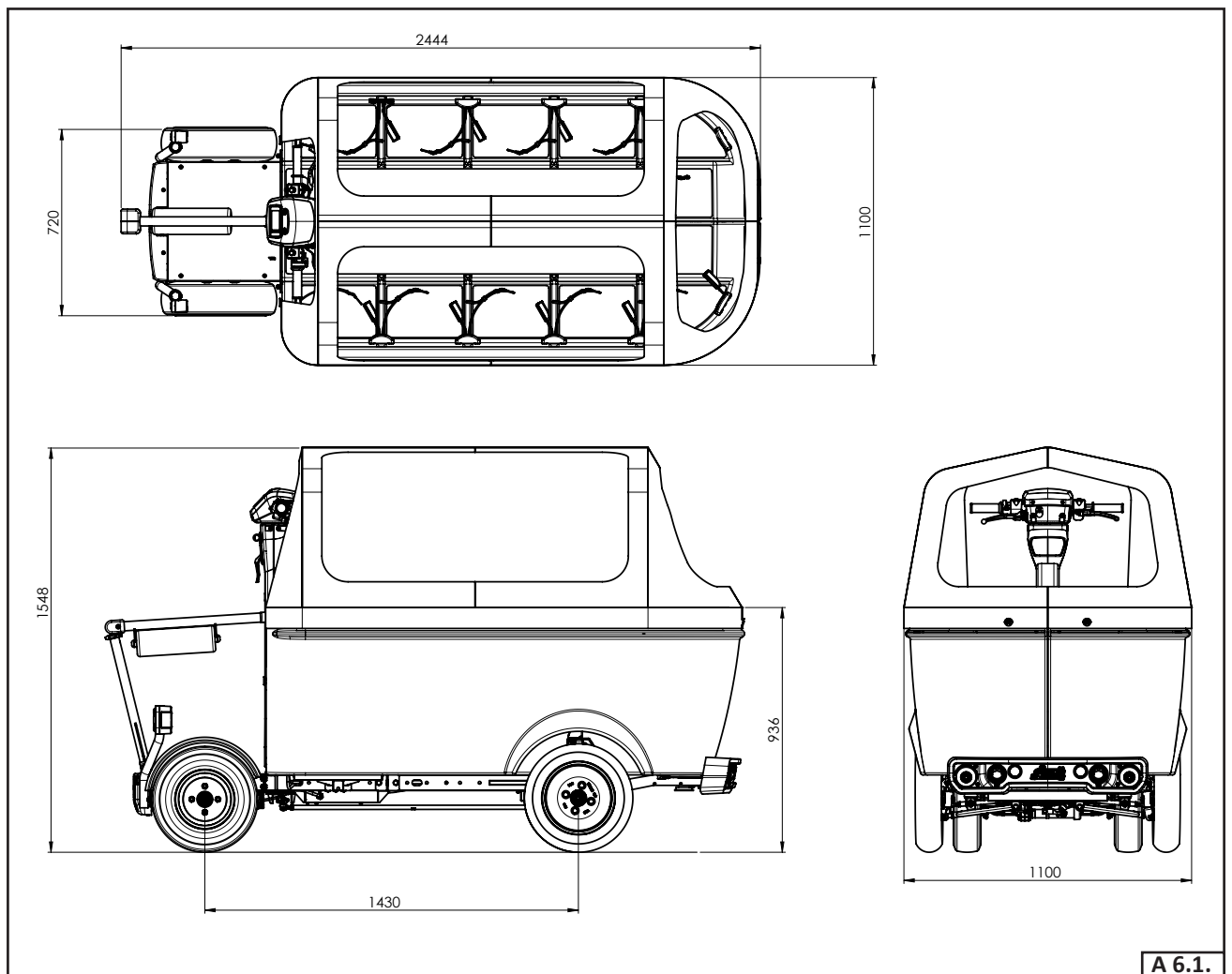
Specificaties: (type BSO, i:22, 1x Lithium)

Maximale snelheid	17,2 km/u
Actieradius	25 km
Ledige massa	218 kg
Maximale laadcapaciteit	272 kg
Tandwielvertraging	i:22
Type accu	Lithium
Voltage per accu	25.9 V
Maximale accucapaciteit	70 Ah
Gewicht per accu	18,6 kg
Afmetingen accu (l x b x h)	330 x 171 x 220 mm T 6.3.




Specificaties: type BSO, i:16, 1x Lithium)

Maximale snelheid	20 km/u
Actieradius	25 km
Ledige massa	218 kg
Maximale laadcapaciteit	272 kg
Tandwielvertraging	i:16
Type accu	Lithium
Voltage per accu	25.9 V
Maximale accucapaciteit	70 Ah
Gewicht per accu	18,6 kg
Afmetingen accu (l x b x h)	330 x 171 x 220 mm T 6.4.

Hoofdafmetingen



7. STORINGEN

Probleem	Acties
Het voertuig wil niet rijden.	<p>Controleer of de acculader is losgekoppeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indien de acculader nog is aangekoppeld kan het voertuig niet wegrijden. Koppel deze eerst los. • Indien de acculader niet is aangekoppeld, ga verder met onderstaande punten. <p>Controleer of de ledverlichting en het display branden:</p> <ol style="list-style-type: none"> Indien de ledverlichting en het display branden: <ol style="list-style-type: none"> Geeft de accu-indicator aan dat de accu's zijn volgeladen? <ul style="list-style-type: none"> • Indien de accu's vol zijn: Ga naar punt 1.2. • Indien de accu's leeg zijn: laad de accu's op. Geeft het display een "Bloc"-code aan? <ul style="list-style-type: none"> • Indien ja: raadpleeg uw serviceorganisatie. • Indien nee: ga naar punt 1.3. Geeft het display met een symbool aan dat er geen bestuurder is gedetecteerd (zie hoofdstuk 3.4)? <ul style="list-style-type: none"> • Indien ja: ga op het staplatform staan en probeer te rijden. Wil het voertuig alsnog niet rijden, ga naar punt 3. • Indien nee: ga naar punt 1.4. Controleer de noodstopknop op het stuur. <ul style="list-style-type: none"> • Indien in stand  : ga naar punt 3. • Indien in stand  : schakel deze naar  en probeer het voertuig in te schakelen. Indien de ledverlichting en het display NIET branden: <ol style="list-style-type: none"> Controleer of de hoofdstroomschakelaar in de stand 'ON' staat. <ul style="list-style-type: none"> • Indien in stand 'ON': ga naar punt 3. • Indien in stand 'OFF': schakel deze naar ON en probeer het voertuig in te schakelen. Schakel het voertuig uit en weer aan en wacht minstens 5 seconden. Schakel naar neutraal, kies daarna een rijrichting en probeer te rijden. Indien het probleem niet kan worden opgelost: raadpleeg uw serviceorganisatie.

Probleem	Acties
Het voertuig rijdt maar op halve snelheid.	<p>Controleer de status van de accu's.</p> <p>Wanneer de accu's bijna leeg zijn (t/m 3 streepjes), schakelt het voertuig automatisch over naar halve snelheid. Door de capaciteit van het voertuig te halveren wordt diepontlading van de accu's te voorkomen. Laad in dit geval de accu's direct op.</p> <p>Wanneer de accu's vol zijn (meer dan 3 streepjes): raadpleeg uw serviceorganisatie.</p>
Het voertuig stopt plotseling met rijden.	<ol style="list-style-type: none"> Controleer of het display een "Bloc"-code aangeeft. <ul style="list-style-type: none"> Indien ja: noteer deze code en raadpleeg uw serviceorganisatie. Indien nee: ga naar punt 2. Indien het probleem zich voor blijft doen, raadplaag uw serviceorganisatie. Schakel het voertuig uit en weer aan en wacht minstens 5 seconden. Schakel naar neutraal, kies daarna een rijrichting en probeer te rijden.
Het voertuig laadt niet meer op.	<ol style="list-style-type: none"> Is de acculader goed aangesloten? Zie hoofdstukken 4.14 of 4.15. Controleer de verbinding met het stroomnet, en probeer indien nodig een ander stopcontact. Controleer de ledlampjes of het display op de acculader op foutmeldingen. Geeft de acculader foutmeldingen aan die u niet kunt oplossen: raadpleeg uw serviceorganisatie. Indien het probleem niet kan worden opgelost: raadpleeg uw serviceorganisatie.
De actieradius van het voertuig is kleiner dan gebruikelijk.	<ol style="list-style-type: none"> Controleer of de acculader goed functioneert. Aan het eind van elke lading moet de acculader aangeven dat de laadcycclus is voltooid. Zie hoofdstukken 4.14 of 4.15. Indien de acculader goed functioneert maar het probleem blijft bestaan: raadpleeg uw serviceorganisatie. Is de actieradius geleidelijk kleiner geworden? Dan zijn uw accu's mogelijk aan vervanging toe. Raadpleeg uw serviceorganisatie.
De richtingaanwijzerindicator knippert sneller dan normaal.	<p>Dit is een indicatie dat een van uw richtingaanwijzers defect is. Controleer om welke lamp het gaat en neem contact op met uw serviceorganisatie.</p>
Het voertuig kan weggrollen wanneer hij stilstaat.	<p>Is de parkeerrem geactiveerd?</p> <ul style="list-style-type: none"> Indien nee: activeer de parkeerrem door de hendel omhoog te halen. Indien ja: raadpleeg uw serviceorganisatie.

T 7.2.

8. GARANTIEBEPALINGEN

In deze garantiebepalingen wordt verstaan onder:

Afnemer:

iedere natuurlijke of rechtspersoon die producten en/of diensten van Stint afneemt dan wel over te leveren producten en/of diensten met Stint onderhandelingen c.q. overleg aangaat.

Stint:

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Stintum Holding B.V. handelend onder de naam Stint (geregistreerd bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken onder nummer 30275848) en haar rechtsopvolgers.

Overeenkomst:

de afspraken tussen Stint en Afnemer, al dan niet schriftelijk overeengekomen, alsmede de eventuele schriftelijke wijzigingen en/of aanvullingen op deze afspraken, op grond waarvan Stint aan Afnemer producten en/of diensten levert.

Voorwaarden:

de onderhavige algemene voorwaarden.

1. Stint wordt geacht volledig aan zijn verplichtingen te hebben voldaan, indien de geleverde producten voldoen aan de eisen van een normale handelskwaliteit. Zwaardere kwaliteitseisen zijn slechts geldend, indien zij schriftelijk zijn overeengekomen.
2. Enkel in geval van met de bestemming van het geleverde product corresponderend gebruik, kan door Afnemer garantie worden ingeroepen. Onder met de bestemming corresponderend gebruik wordt in ieder geval verstaan: het gebruik conform de productinformatie die betrekking heeft op het door Stint geleverde product en uitsluitend overeenkomstig de door Stint of de door de producent ervan toegezegde

eigenschappen.

3. De garantie strekt zich niet uit tot en/of is niet geldend indien:
 - (a) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het niet (strikt) in acht nemen van de installatie-, bedienings- en onderhoudsvoorschriften;
 - (b) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het blootstellen van de producten aan abnormale, niet-voorzienbare omstandigheden dan wel als gevolg van een anderszins onzorgvuldige en/of ondeskundige behandeling van de producten;
 - (c) Gebreken die voortvloeien uit het gebruikelijke slijtageproces dat het product ondergaat;
 - (d) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van de toepassing van enig overheidsvoorschrift inzake de aard of kwaliteit van de toegepaste materialen;
 - (e) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het gebruik van producten, materialen, zaken, werken en/of constructies welke op uitdrukkelijk verzoek/instructie van Afnemer zijn aangewend of toegepast;
 - (f) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het gebruik van derden betrokken onderdelen;
 - (g) Afnemer jegens Stint in verzuim is;
 - (h) Afnemer Stint niet binnen 10 werkdagen na ontdekking van het gebrek in de gelegenheid heeft gesteld het gebrek te onderzoeken;
 - (i) Een jaar na de leveringsdatum is verstreken.
4. Stint verleent geen garantie ter zake van de werking en/of de toepassingsmogelijkheden van producten welke door Afnemer aan derden zijn (door)geleverd dan wel van producten welke door Afnemer zijn bewerkt en vervolgens aan derden zijn (door) geleverd.

Van: 5.1.2e (ProSafety Consult BV)

Aan: Edwin Renzen (dir. Stintum BV)

Datum: 2 augustus 2019

Onderwerp: Veiligheidsbeoordeling Stint (valbescherming bestuurder)

Scope van de opdracht

De aanvraag beschrijft aan welke technische eisen uit Verordening (EU) nr. 168/2013 niet kan worden voldaan door het innovatieve karakter van het voertuig c.q. door de toepassing van innovatieve technieken. Bij de aanvraag dient met een risicobeoordeling te worden aangetoond op welke wijze het veiligheids- en milieubeschermingsniveau dat ingevolge Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt vereist, wordt verzekerd. In de risicobeoordeling dient in ieder geval aandacht te zijn besteed aan de constructie en de werking van de mechanische en elektronische onderdelen van het voertuig.

ProSafety Consult is gevraagd de Stint te beoordelen qua veiligheidsrisico's die samenhangen met drie punten waarop de Stint afwijkt. Deze drie punten betreffen:

- (i) de bestuurdersplaats – beperkt tot de valbeveiliging van de bestuurdersplaats
- (ii) de verlichting.
- (iii) afstand tussen de bevestigingspunten van de gordels

Werkwijze

Opdrachtgever heeft zelf de risicobeoordelingen gemaakt. Dat hebben ze gedaan als belangrijke input voor hun ontwerpbeslissingen. ProSafety Consult heeft deze risicobeoordelingen geverifieerd op volledigheid en grondigheid, en de geconcipieerde oplossingen op hun merites beoordeeld.

Opmerkingen vooraf: wat houdt een risicobeoordeling van een technische inrichting in?

1. Een risicobeoordeling heeft ten doel om veiligheidsaspecten die verbonden zijn aan een product stelselmatig op te sporen. Hiertoe wordt onderscheid gemaakt in gevaren (fysische verschijnselen die vrijwel altijd een vorm van energie impliceren die in staat

- zijn letsel te maken) en risico's (een functie van het effect (gevolg) van deze energie wanneer die in contact komt met een persoon (letsel), en de kans daarop).
2. Een gevaar is een objectief vast te stellen eigenschap van een systeem. Het gevaar is aanwezig of is niet aanwezig, zwart-wit dus. Een gevaar kan niet groot of klein zijn in deze definitie. Gevaren kunnen niet minder worden gemaakt. Als in het normale taalgebruik een gevaar als groot wordt bestempeld, wordt in deze definitie feitelijk bedoeld dat het ermee verbonden risico groot is.
 3. Een risicobeoordeling is een systematisch afwegingsproces. De beoordeling helpt een fabrikant/ontwerper om tot veilige oplossingen te komen voor zijn product.
 4. Een gevaar kan soms worden weggenomen door ontwerpkeuzen, maar meestal niet. Waar dat niet kan zal het eraan verbonden risico moeten worden teruggebracht. Dit impliceert dat een risico nooit tot nul kan worden teruggebracht; er is altijd een restrisico, hoe klein ook.
 5. Risicoverlaging is meestal gebaseerd op verkleining van de kans dat een gebeurtenis optreedt. Het effect (gevolg) is namelijk hetzij een functie van de energie die nodig is voor het functioneren van het product, hetzij opgelegd door externe factoren en omstandigheden die de fabrikant/ontwerper niet in de hand heeft.
 6. De kracht van een deugdelijke, systematische risicobeoordeling komt vooral naar voren in beslissingen dat een maatregel niet nodig is, en achterwege wordt gelaten omdat het risico als acceptabel wordt bestempeld.
 7. De meeste moderne wetten schrijven geen of slechts in beperkte mate concrete maatregelen voor, maar zijn gesteld in doelformuleringen, waarbij de fabrikant/ontwerper de vrijheid heeft oplossingen te maken naar eigen inzicht. Dat brengt de fabrikant/ontwerper soms in een lastig parket omdat hij de verantwoordelijkheid heeft om risico's tot een aanvaardbaar niveau te reduceren, terwijl hij onzeker is of hij voldoende het doel heeft bereikt.
 8. Bij door een wetgever opgelegde maatregelen – zoals dat in het geval van de Stint een valbescherming moet worden aangebracht zonder zitje – is er kennelijk door de wetgever voorzien dat er geen andere mogelijkheid bestaat. Een fabrikant zal moeten leven met de vereiste maatregel omdat het voertuig dan onder ____ valt en niet als bijzondere bromfiets kan worden aangemerkt.
 9. Voor de fabrikant/ontwerper ontstaat een probleem als oplossingen om een risico te verlagen conflicteren met maatregelen die nodig worden geacht voor het terugbrengen van andere geïdentificeerde risico's. Het is juist om die reden dat een integrale, holistische aanpak van belang is en sub optimalisaties worden vermeden.
 10. Voor de machinebouw is er een norm beschikbaar, NEN-EN-ISO 12100 - *Veiligheid van machines - Basisbegrippen voor ontwerp - Risicobeoordeling en risicoreductie*. Weliswaar heeft deze norm geen kracht van wet, maar binnen de machinebouw geldt deze norm als de *de facto* standaard.
 11. Bij het kiezen van risico verlagende maatregelen geldt dat intrinsieke veiligheidsmaatregelen de voorkeur genieten boven aangebrachte veiligheidscomponenten. Veilig intrinsiek betekent “ingebakken” veiligheid, terwijl veiligheidscomponenten (zoals afschermingen) zijn toegevoegd voor de veiligheid. Veiligheidscomponenten kunnen in onbruik raken, vergeten worden terug te plaatsen (bijvoorbeeld een afscherming die na een schoonmaakbeurt niet wordt teruggezet) of in de weg zitten (bijvoorbeeld zicht beperken). Veiligheidscomponenten hebben op hun beurt weer de voorkeur boven waarschuwingen.

Zo legt ook de Machinerichtlijn een dwingende volgorde op: ontwerpmaatregelen – veiligheidscomponenten – informatie verschaffen.

Onderdeel I: Opmerkingen inzake de valbescherming voor de bestuurder

Aanpak en algemene punten inzake de gevolgde systematiek van risicobeoordeling

12. Een specifieke norm is NEN-ISO 26262:2019 - *Wegvoertuigen - Functionele veiligheid* (bestaat uit meer delen). Ook deze norm heeft geen kracht van wet. Voor het specifieke risico van vallen van de bestuurder is deze norm veel te algemeen en niet of hooguit nauwelijks relevant voor de onderhavige risicobeoordeling. Wel noemt de norm incidentscenario's die als input hebben gediend voor de risicobeoordeling.
13. De fabrikant/ontwerper maakt zelf stelselmatig risicobeoordelingen als onderdeel van zijn ontwerpproces. Zo hoort het ook (zie de punten hierboven)! Het is naar mijn oordeel in dergelijke gevallen het meest effectief dat de risicobeoordeling van de fabrikant tegen het licht wordt gehouden, zowel qua gevolgde methodiek als qua inhoud. Op deze manier ontstaat immers een goed beeld waarom bepaalde ontwerpkeuzes zijn gemaakt.
14. Tijdens het interview met **5.1.2e** is naar voren gekomen dat er alternatieve oplossingen zijn geanalyseerd en op grond van deze analyse is een uiteindelijke keuze gemaakt. De alternatieven zijn beoordeeld tegen zes criteria die elk een relatie hebben met de veiligheid van de bestuurdersplaats van de Stint, t.w.:
 - **Verplaatsing van het zwaartepunt:** *Het moet goed mogelijk zijn om als bestuurder op een actieve manier je zwaartepunt te kunnen verplaatsen bij het rijden. Zodoende kan altijd een stabiele positie gevonden worden in bochten.*
 - **Zicht:** *Bestuurder moet goed zicht houden op het verkeer en zijn/haar passagiers*
 - **Evacuatie in geval van nood:** *Het moet eenvoudig, snel en veilig zijn voor de bestuurder en de passagiers om het voertuig te verlaten in noodsituaties.*
 - **Valpreventie:** *De bestuurdersplaats moet zoveel mogelijk helpen voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt.*
 - **Bescherming bij aanrijdingen:** *De bestuurdersplaats moet zoveel mogelijk bescherming bieden aan de bestuurder bij aanrijdingen.*
 - **Comfort en ergonomie:** *Bestuurdersplaats moet rijcomfort bieden en blootstelling aan trillingen voorkomen, alsook een intuïtieve en eenvoudige bedieningsdisplay en -organen hebben.*
15. De alternatieven zijn niet in het dossier voor RDW opgenomen. Dat is ook niet nodig, Bij ontwerpkeuzes zijn er altijd meer wegen die naar Rome leiden. Het enige wat van belang is, is dat de uiteindelijke keuze een adequaat niveau van veiligheid heeft. Ik noem deze bevinding hier omdat het aantoont dat de fabrikant ontwerper systematisch is bezig geweest en niet zomaar wat in elkaar heeft geknutseld.

Energiebeschouwing

16. De grootte van het mogelijke letsel kan direct worden verbonden aan het energieniveau. Hierbij zijn er twee situaties te onderscheiden: statisch (vallen van een hoogte zonder dat het lichaam een snelheid heeft) en dynamisch (vallen van een rijdend voertuig).
17. Statische beschouwing
De hoogte van het sta-plateau boven het rijoppervlak is 0,3m (bij volledig opgepompte banden; in de praktijk zal de hoogte iets lager zijn (0,28m)). In het geval van een verticale val laat de hoeveelheid val-energie zich berekenen als $m \cdot g \cdot h$ (m =massa van de mens (in kilogram), g = de valversnelling ($=9,81 \text{ m/s}^2$) en h = de valhoogte in meter). In het Arbeidsomstandighedenbesluit wordt gesteld dat tot een hoogte van 0,5m geen valbeveiliging (balustrade of i.d.) hoeft te worden aangebracht. Kennelijk is de hoeveelheid val-energie zodanig laag dat geen noemenswaardig c.q. onherstelbaar letsel verwacht kan worden. Bij vallen uit een staande positie kan de ligging van het zwaartepunt van een staand persoon worden geschat op ca 1,1m ten opzichte van het vlak waarop die staat. Voor het berekenen van de kennelijke aanvaardbare hoeveelheid energie dient 0,5m bij de hoogte te worden opgeteld. Dat geeft voor een persoon van 80 kg een potentiële energie van circa 1255 Joule ($=80 \cdot 9,81 \cdot 1,6\text{m}$). In het geval van de Stint is de hoogte van het sta-plateau 0,3 m, en is deze val-energie $80 \cdot 9,81 \cdot 1,4\text{m} =$ circa 1100 Joule.
18. Dynamische beschouwing
Ingewikkelder wordt de berekening als de rij snelheid wordt meegenomen. De bewegingsenergie, ofwel de kinetische energie, (in Joule) die de mens op dat moment heeft kan worden berekend als $0,5 \cdot m \cdot v^2$, met m =massa van de mens (in kilogram), en v = de rij snelheid (in m/s). Als we simplistisch de richting van de krachten in elkaars verlengde stellen, ofwel dat de krachten zich in één richting manifesteren, dan kunnen we de waarden supponeren en krijgen we een “worst case”. De rij snelheid is maximaal 20 km/uur, ofwel 5,6 m/s (afgerond). Als we een normaal persoon beschouwen (80 kg) dan laat zich de kinetische energie berekenen als $0,5 \cdot 80 \cdot 31$ ofwel zo’n 2400 Joule.
19. De formule $0,5 \cdot m \cdot v^2$ laat zien dat de snelheid een kwadratisch effect heeft op de kinetische energie. Snelheid speelt dus een veel hogere rol dan massa: een 2x zo hoge snelheid geeft 4x zo hoog energieniveau.
Daarom is voor bestuurders en passagiers van een bromfiets een helm (hoofdbescherming) verplicht gesteld. De snelheid van een bromfiets op 40 km/uur komt overeen met circa 11,1 m/s. De kinetische energie is van een bromfiets die met 40 km/u voortbeweegt is met 4900 Joule 4x zo groot als die van de Stint bij maximale snelheid.
Optellen van de statische waarde en die bij maximale snelheid van de Stint geeft een energieniveau van 2340 Joule ($=1100 + 1240$), ofwel bijna 3x zo laag als die van een bromfiets bij 40 km/u ($1100 + 4900 = 6000$ Joule).
20. Toch kan niet zonder meer worden gesteld dat alleen het energieniveau de grootte van het letsel bepaalt. Ook het lichaamsdeel waarop de energie zich richt speelt een rol. Waar bij een val uit stilstand de normale reflex het hoofd beschermt en het volle lichaam de energie absorbeert, is bij een bewegend menselijk lichaam de waarschijnlijkheid dat het hoofd wordt geraakt c.q. de klap opvangt aanmerkelijk groter dan bij een val vanuit stilstand. Een hogere snelheid geeft immers minder reactietijd en de impliciete beweging maakt de stand van het lichaam bij neerkomen

nog onvoorspelbaarder. Vanuit dat oogpunt heeft het enige logica dat TNO in haar rapport stelt dat de Stint van een valbescherming moet worden voorzien.

Bemerkingen inzake het voertuig

21. De gevolgde werkwijze toont dat de fabrikant/ontwerper doordacht en zorgvuldig heeft gewerkt, en dat niets aan het toeval lijkt overgelaten.
22. In het geval van de Stint wordt geen zitje toegestaan, dat op zichzelf een stabiel en ergonomisch verantwoord platform zou kunnen bieden aan de bestuurder.
23. Een valbeveiliging aan de achterzijde van de bestuurdersplaats conflicteert met de toegankelijkheid tot het vervoermiddel. Met name dient deze toegang ook als vluchtweg voor de passagiers, bijvoorbeeld in het geval van een aanrijding (criterium: evacuatie in noodsituaties). Een scharnierend hek is geen optie vanwege ruimtegebrek en bij een aanrijding is het te verwachten (of in ieder geval niet ondenkbaar) dat het hek zodanig vervormt dat de vluchtweg geblokkeerd raakt.
24. De stang in het midden is bedoeld om de stabiliteit van de bestuurder bij een onverhoedse beweging van het voertuig te waarborgen. De gekozen constructie doet naar mijn oordeel recht aan voldoende risicoverlaging binnen het spanningsveld van alle conflicterende eisen.
25. Het platform is voorzien van een antislipprofiel om het val- en uitglijrisico te reduceren. Inzake materiaalkeuze en vormgeving is rekening gehouden met 'gladde' weersomstandigheden (sneeuw, regen, ...) en vervuiling (natte bladeren).
26. De middenstangconstructie geeft niet alleen stabiliteit voor de bestuurder, maar biedt tevens de functie het stuur op hoogte te kunnen stellen. Hiertoe is een knelkoppeling aangebracht zoals die ook bij bijv. mountainbikes wordt toegepast om het zadel op hoogte vast te zetten. Op de stang van de Stint komt normaal gesproken geen verticale kracht, tenzij de stand wordt gebruikt om op te zitten (zie volgend punt). De knelkoppeling is beproefde techniek met een hoge mate van betrouwbaarheid.
27. De vraag dringt zich op wat er gebeurt als een bestuurder op de middenstang gaat zitten. Dit zou kunnen worden beschouwd als voorzienbaar verkeerd gebruik van deze constructie. De fabrikant/ontwerper heeft de horizontale stang zodanig geplaatst dat de bestuurder in normale positie (staan) de buis iets boven zijn knieën komt. Dit impliceert dat hij niet zal gaan zitten omdat hij dan zodanig laag komt dat hij geen goed zicht meer heeft om het voertuig te besturen. Bovendien is de zitpositie ergonomisch onprettig; er is geen ruimte om zijn knieën kwijt te kunnen en de stang zelf nodigt qua vormgeving niet uit om erop te gaan zitten. Het is naar mijn oordeel dan ook niet te verwachten dat een bestuurder de middenstang als zitje gaat gebruiken.
28. Hoewel het op basis van het vorige punt aannemelijk is dat een bestuurder niet op de middenstang gaat zitten tijdens een rit, heeft de fabrikant/ontwerper de achterste verticale stang op knik berekend. Dat is inderdaad het belangrijkste faalmechanisme en houdt er rekening mee dat iemand tijdens een pauze de stang als zitplaats gebruikt. De berekeningen tonen overtuigend aan dat het systeem voldoende is overgedimensioneerd om knik als faalwijze uit te sluiten.
29. Een andere vorm van belasting is een zijwaartse kracht op de middenstang, bijvoorbeeld als de bestuurder zijn balans zoekt als hij door een bocht gaat. Het is lastig deze zijwaartse, horizontale kracht te bepalen. De fabrikant/ontwerper is

uitgegaan van 250 N en heeft die verdeeld over de verticale stang en de horizontale verbinding. De waarde is arbitrair, maar lijkt me redelijk als aanname. Voor de verticale stang heeft hij de optredende materiaalspanning berekend als “worst case”. M.i. is door de berekening aangetoond dat het systeem voldoende mechanische integriteit bezit. Ook testresultaten van het prototype door diverse proefpersonen bevestigen dat de stang als stabiliteitsmechanisme “werkt” en ergonomisch acceptabel is.

30. In de gebruikershandleiding is opgenomen dat geen obstakels mogen worden geplaatst op het sta-plateau, opdat de kans op blokkeren in geval van nood c.q. de waarschijnlijkheid van struikelen tot een minimum wordt beperkt.

Onderdeel II: Opmerkingen inzake de afwijkende verlichting

31. In *Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen* staat in artikel 40 “De verlichting, bedoeld in artikel 37, aanhef en onder a tot en met d, is van een type dat is goedgekeurd volgens de VN/ECE-reglementen nr. 50 dan wel nr. 56. De Stint voldoet hier strikt genomen niet aan. In afwijking van R50 en R56 voldoen de koplampen op de Stint aan reglement nr. 113 (R113).
32. De lampen zijn door de leverancier voorzien van de CE-markering. De fabrikant/ontwerper van de Stint heeft de lampen aangebracht volgens de instructies van de fabrikant.
33. R113 is de opvolger van R56 en wordt gerefereerd in de L-categorie voertuigen. Hierdoor voldoet dit product aan 168/2013 waardoor mijns inziens verdere risicobeoordeling achterwege kan blijven. De koplampen voldoen immers aan reglementering die ten minste gelijkwaardig is. Dit punt is volgens de fabrikant/ontwerper op voorhand besproken met RDW en deze werkwijze is akkoord bevonden.

Onderdeel III: Opmerkingen inzake de afwijkende afstand tussen de bevestigingspunten van de gordels

34. De Stint wijkt af van de voorgeschreven afstand tussen de bevestigingspunten van de gordel. In de Stint is gekozen voor een afstand van 31,5 cm, terwijl VN/ECE-reglement nr 14 eist dat deze afstand minimaal 35 cm is.
35. VN/ECE R14 is tot stand gekomen zonder de doelgroep kinderen voor ogen te hebben gehad. In dit Reglement 14 is een zitplaats voor kinderen *per definitie* een aanpassing met een zitverhoger of kinderstoel.
36. De rationale om te opteren voor een kleinere afstand dan de voorgeschreven waarde is dat het voertuig uitsluitend is bedoeld en wordt gebruikt voor het vervoer van kinderen van 3-10 jaar en tot een maximum gewicht van 45 kg, De Stint is speciaal voor deze doelgroep ontworpen en vervaardigd. Vasthouden aan de voorgeschreven grotere gordelpuntsafstand zou grotere risico's introduceren, ergo een veiligheidsverslechtering krijgen, omdat kinderen in de genoemde doelgroep *per definitie* een kleinere lichaamsomvang hebben dan volwassenen en dan de gordel niet goed op de heup van het kind zal aanliggen.
37. Ter onderbouwing van de effectiviteit van de gekozen 31,5cm zijn door de fabrikant/ontwerper van de Stint bestaande kinderzitjes op de markt geanalyseerd die

zijn goedgekeurd op basis van VN/ECE R44 en bestemd voor gewicht van een kind van 15 tot 36 kg. Hier zijn vergelijkbare afstanden tussen de gordelpunten gevonden (bijv. Cybex solution X-fix (breedte 31,5 cm) en Bambino kinderzitje (breedte 29 cm.)).

38. Artikel 31a van het nieuwe Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, nr. IENW/BSK-2019/72137, tot wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen in verband met aanscherping van het toelatingskader stelt in lid 5: *De bevestigingspunten van de heupgordel zijn zodanig gepositioneerd dat de gordel effectief op de heup van de passagier kan aanliggen.* Uit deze recente wijziging blijkt zonneklaar dat de Minister de fabrikant/ontwerper vrij laat in zijn keuze waar hij de bevestigingspunten plaats zolang maar aan het doel, te weten een effectieve aanligging, wordt voldaan. De voorgeschreven gordelpuntsafstand van minimaal 35 cm staat daarmee op gespannen voet met dit artikel 5
- Ook lid 6 van hetzelfde artikel onderstreept dit uitgangspunt: *De bevestiging van de gordel voldoet voor wat betreft de sterkte aan VN/ECE-reglement nr. 14, ongeacht de plaatsing van de zitplaatsen, waarbij voor de belasting die op de bevestiging van de gordel wordt uitgeoefend rekening gehouden mag worden met de maximumconstructiesnelheid van het voertuig en indien van toepassing het gewicht, bedoeld in het derde lid, onderdeel c, met dien verstande dat als gewicht minimaal 36 kg wordt gebruikt.*
39. Juist door de zittingen een smallere maat te geven (die zijn toegesneden op de lichaamsafmetingen van een kind in de betreffende doelgroep) is de fabrikant/ontwerper mijns inziens treffend en logisch te werk gegaan met de veiligheid voor ogen in plaats van een regel die onbedoeld tot een lager veiligheidsniveau zou leiden. Nadelen die zijn verbonden aan deze kleinere gordelpuntsafstand in relatie tot veiligheid zijn er naar mijn oordeel niet.

Gedaan te Deurningen, 2019-08-02.

5.1.2e

Goedgekeurde conformiteitsverklaring dat bij ieder voertuig wordt afgegeven

Formaat: A4 (210 x 297 mm)

Deel 1

Ondergetekende:		Volledige naam	: 5.1.2e
		Functie	: 5.1.2e
verklaart hierbij dat het volgende complete voertuig			:
0.1.	Merk (handelsnaam van de fabrikant)	:	Stint
0.2.	Type	:	N
0.2.1.	Variant	:	BA
0.2.2.	Uitvoering	:	AAX
0.2.3.	Handelsbenaming (indien beschikbaar)	:	17,2 km/h BSO – Lood
0.3.	Categorie, subcategorie en sub-subcategorie van het voertuig	:	BB
0.4.	Bedrijfsnaam en adres van de fabrikant	:	Stintum Holding B.V. P.C. Staalweg 50 3721TJ Bilthoven Nederland
0.4.1.	Naam en adres van de gemachtigde vertegenwoordiger van de fabrikant (indien van toepassing)	:	N.v.t.
0.5.	Plaats van de voorgeschreven constructieplaat / -platen	:	R, x228, y265, z222
0.5.1.	Wijze van bevestiging van de voorgeschreven constructieplaat / -platen	:	Constructieplaat is geplakt
0.6.	Plaats van het voertuigidentificatienummer	:	L, x228, y245, z342
1.	Voertuig identificatienummer (VIN)	:	XRZNBAAX???????

in alle opzichten in overeenstemming is met het type als beschreven in de hierna genoemde aanwijzing bijzondere bromfietsen.

Aanwijzing nummer	: xxxxxxxx
Verleend op	: DD-MM-JJJJ

Het voertuig mag permanent worden geregistreerd in lidstaten met linksrijdend / rechtsrijdend verkeer die metrische / Engelse „imperiale” eenheden voor de snelheidsmeter en metrische / Engelse „imperiale” eenheden voor de kilometerteller gebruiken.

Handtekening:		Positie	: 5.1.2e
5.1.2e		Plaats	: Nijkerk
		Datum	: 04-08-2019

Deel 2

Algemene bouwkenmerken

1.3.	Aantal assen	:	2
	en wielen	:	4
1.3.1.	Assen met dubbellucht	:	-
1.3.2.	Aangedreven assen	:	R
6.2.4.	Geavanceerd remsysteem	:	ABS / CBS / zowel ABS als CBS / geen

Belangrijkste afmetingen

2.2.1.	Lengte	:	2444 mm
2.2.2.	Breedte	:	1085 mm
2.2.3.	Hoogte	:	1390 mm
2.2.4.	Wielbasis	:	1430 mm
2.2.5.	Spoorbreedte achter	:	615 mm

Massa's

2.1.1.	Massa in rijklaare toestand	:	266 kg
2.1.2.	Werkelijke massa	:	198 kg
2.1.3.	Technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand	:	565 kg
2.1.3.1.	Technisch toelaatbare maximummassa op de vooras	:	300 kg
2.1.3.2.	Technisch toelaatbare maximummassa op de achteras	:	300 kg
2.1.7.	Technisch toelaatbare getrokken maximummassa geremd	:	- geremd: 0 kg
		:	- ongeremd: 0 kg
2.1.7.1.	Technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van de combinatie	:	565 kg
2.1.7.2.	Technisch toelaatbare maximale belasting van het koppelingspunt	:	-

Aandrijflijn

3.1.2.1.	Fabrikant	:	SME
3.1.2.2.	Code van de elektromotor (zoals vermeld op de motor of ander identificatiemiddel)	:	B00MT1530B00
3.3.3.4.	Vermogen over 15/30(1) minuten	:	1,2 kW
3.3.1.	Elektrische configuratie van het voertuig	:	zuiver elektrisch / hybride elektrisch / mankracht - elektrisch
3.3.5.2.	Categorie waartoe het hybride elektrische voertuig behoort	:	extern oplaadbaar / niet extern oplaadbaar

Maximumsnelheid

1.8.	Maximumsnelheid van het voertuig	:	17,2 km/h
------	----------------------------------	---	-----------

Aandrijving en regeling

3.5.3.9.	Transmissie (soort)	:	A
3.5.4.	Overbrengingsverhoudingen	:	-
3.5.4.1.	Eindoverbrengingsverhouding	:	1 : 22
3.5.4.2.	Totale overbrengingsverhouding in de hoogste versnelling	:	1 : 22

Montage van banden

6.18.1.1.	Maataanduiding van de banden(s):	:	- as 1: 100/80 - 10
		:	- as 2: 4.70/4.00-8

Carrosserie

6.20.2.1.	Configuratie van de deuren en aantal deuren	:	-
6.16.1.	Aantal zitplaatsen	:	10
6.16.1.1.	Plaats en opstelling	:	r1: 1R, 1L r2: 1R, 1L r3: 1R, 1L, r4: 1R, 1L r5 1R, 1L

Koppelinrichtingen

7.2.8.	Typegoedkeuringsnummer van koppelinrichting	:	-
--------	---	---	---

Milieuprestaties

4.0.1.	Stap	:	-
4.0.2.	Geluidsniveau gemeten overeenkomstig	:	?
4.0.2.1.	Stationair draaiende motor	:	-
4.0.2.2.	Tijdens voorbijrijden	:	... dB(A)
3.2.15.	Uitlaatmissies gemeten overeenkomstig	:	-
3.2.15.1.	Test van het type I: uitlaatmissies na koude start, inclusief de verslechteringsfactor indien van toepassing	:	-
3.2.15.2.	Test van het type II: uitlaatmissies bij (verhoogd) stationair toerental en vrije acceleratie	:	-
3.2.15.3.	Rook (gecorrigeerde absorptiecoëfficiënt)	:	-

Energie-efficiëntie

4.0.3.1.	CO2-emissies	:	-
4.0.3.2.	Brandstofverbruik	:	-
4.0.3.3.	Energieverbruik	:	-
4.0.3.4.	Elektrisch bereik	:	-

Ombouw van het voertuig tot een ander prestatieniveau

8.1.	Voertuig is geschikt om te worden omgebouwd van subcategorie (L3e/L4e)-A2 tot het prestatieniveau van subcategorie (L3e/L4e)-A3 en omgekeerd	:	Ja / neen
------	--	---	-----------

Aanvullende informatie

9.1.	Opmerkingen	:	-
9.2.	Vrijstellingen	:	-

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: [Bijzondere bromfietsen](#)
Cc: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Aanvraag BB2019 NBABBX
Datum: maandag 5 augustus 2019 02:14:46

Geachte heer/mevrouw,

Met deze email doen we een aanvraag tot aanwijzing van een bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer zoals beschreven in Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiets - BWBR0035848. Het inlichtingenformulier is hiervoor ingevuld. Onderstaand de bijlagen van de aanvraag:

- Inlichtingenformulier
- Risicobeoordeling (van afwijkingen ten opzichte van de 168/2013 of BWBR0035848)
- Veiligheidsonderzoek Prodrive
- CoC
- Duurzaamheidsverklaring
- Kam boek
- Gebruikershandleiding

Deze aanvraag doen wij 3 keer. U ontvangt daarom 3 e-mails. Deze aanvraag betreft NBABBX (BSo Stint i16 lithium).

Het verschil tussen de aanvragen tot aanwijzingen betreffen: de snelheid van het voertuig (17,2 km per uur / 20 km per uur) en het gebruik van accu's. Inhoudelijk zijn deze argumenten vastgelegd en de punten die van elkaar afwijken ten opzichte van iedere aanvraag. Het heeft geen weerslag op de bijlagen, deze gelden voor de 3 types).

Graag ontvangen we bevestiging van ontvangst en volledigheid van aanleveren.

Uw reactie zien we graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)5.1.2e
T: +31(0)5.1.2e
COC: 52411761
VAT: 5.1.1c
www.stintum.com
WeChat ID: 5.1.1c

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: [Bijzondere bromfietsen](#)
Onderwerp: Aanvragen BB2019 3 stuks
Datum: maandag 5 augustus 2019 02:23:19

Goedemorgen 5.1.2e,

Zojuist afwijzingen ivm overschreden mailbox limiet ontvangen. Daarom heb ik deze via wetransfer verstuurd voor de 3 BSO aanvragen. Wil je bevestigen dat ze aan gekomen bij 5.1.2i [@minienw.nl](#) en bij jou?

Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)6 5.1.2e
T: +31(0)30 5.1.2e
COC: 52411761
VAT: 5.1.1c
www.stintum.com
WeChat ID: 5.1.1c

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: 5.1.2e@stint.nl heeft je bestanden gestuurd via WeTransfer
Datum: maandag 5 augustus 2019 09:39:38
Bijlagen: [image001.png](#)

5.1.2e,

Ik heb alleen de aanvraag voor het eerste type even snel bekeken (alleen op compleetheid, niet inhoudelijk want dat is aan onze testafdeling)

Ik mis 2 documenten:

Een dossier dat door middel van testrapporten aantoont dat is voldaan aan het bepaalde in de artikelen 17, tweede lid, aanhef en onderdelen b en c, 18, vierde lid, aanhef, 19, 21, eerste lid, 21a, aanhef en onderdeel c, 28, tweede lid, 31, eerste lid en zevende lid, tweede zin, 31a, vierde en zesde lid, 33, derde lid, aanhef en onderdeel c, en 40, tenzij de goedkeuring ervan genoegzaam blijkt uit bijvoorbeeld een merkteken of certificaat en

- o Indien door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken niet aan de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4, wordt voldaan, gaat de aanvraag vergezeld van een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie dat op basis van een risicobeoordeling beschrijft aan welke toetsingscriteria niet wordt voldaan en hoe eenzelfde niveau van veiligheid wordt gewaarborgd door middel van daarbij te beschrijven innovatieve oplossingen.

V.w..b. het eerste kan het zijn dat hij alleen gebruik maakt van typegoedgekeurde onderdelen die als zodanig duidelijk te herkennen zijn aan een merkteken (testrapporten ontbreken);

V.w.b. het tweede kan het uiteraard zijn dat Stint van mening is dat hij aan alle technische eisen uit de beleidsregel voldoet en dat hij daarom dit document niet aan hoeft te leveren, dat is even onduidelijk.

Overigens viel me bij het openen van het inlichtingenformulier wel direct op dat men het daar heeft over 10 zitplaatsen. Dat zou zowel voor IenW als de RDW direct aanleiding moeten zijn om de aanvraag niet ontvankelijk te verklaren omdat de beleidsregel max. 8 zitplaatsen toe staat. Vraag is nu wat wil IenW van de RDW op dit punt? Uiteraard weten we van het bestaan van het convenant en de afspraken die de minister daarin maakt met de branche, maar de daarin gemaakte afspraak is strijdig met de beleidsregel die voor de beoordeling het juridisch kader is. Hoe gaan we hiermee om?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e@rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: maandag 5 augustus 2019 08:04
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: FW: 5.1.2e@stint.nl heeft je bestanden gestuurd via WeTransfer

Ha collega's,

Hierbij vast onderhands de stukken. Ik heb zelf nog niet gekeken of alles er in zit. Dat check ik in de loop van de dag.

Willen jullie hier vast ook een blik op werpen en me zo snel mogelijk laten weten als jullie stukken missen?

Het zijn drie aanvragen. Ik stuur jullie zo de overige 2 mails.

Mvg.,

5.1.2e

Van: WeTransfer <5.1.2i@wettransfer.com>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 02:17

Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: 5.1.2e @stint.nl heeft je bestanden gestuurd via WeTransfer



5.1.2e @stint.nl
heeft je bestanden gestuurd

7 items, 25,5 MB in totaal • Wordt verwijderd op 12 augustus 2019

Geachte heer/mevrouw,

Met deze email doen we een aanvraag tot aanwijzing van een bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer zoals beschreven in Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiets - BWBR0035848.

Het inlichtingenformulier is hiervoor ingevuld. Onderstaand de bijlagen van de aanvraag:

- Inlichtingenformulier
- Risicobeoordeling (van afwijkingen ten opzichte van de 168/2013 of BWBR0035848)
- Veiligheidsonderzoek Prodrive
- CoC
- Duurzaamheidsverklaring
- Kam boek
- Gebruikershandleiding

Deze aanvraag doen wij 3 keer. U ontvangt daarom 3 e-mails. Deze aanvraag betreft NBAAAX (BSO Stint i22 lood).

Het verschil tussen de aanvragen tot aanwijzingen betreffen: de snelheid van het voertuig (17,2 km per uur / 20 km per uur) en het gebruik van accu's. Inhoudelijk zijn deze argumenten vastgelegd en de punten die van elkaar afwijken ten opzichte van iedere aanvraag. Het heeft geen weerslag op de bijlagen, deze gelden voor de 3 types).

Graag ontvangen we bevestiging van ontvangst en volledigheid van aanleveren.

Uw reactie zien we graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Edwin Renzen

Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)5.1.2e

T: +31(0)5.1.2e

COC: 52411761

VAT: 5.1.1c

www.stintum.com

WeChat ID: 5.1.1c

Download link

5.1.2i

7 items

1 SH-IFL-D0003-00 Inlichtingenform Stint BSO lood (2).pdf
3,31 MB

2 20190802 Risicobehoordeling afwijkingen 168 2013.pdf
602 KB

3 20190804 Veiligheidsonderzoek Stint2019 Prodrive Academy.pdf
802 KB

4 SH-COC-D0003-00.pdf
199 KB

5 SH-DZH-V0003.pdf
140 KB

6 KAM-book totaal Stintum Holding BV_4 aug.pdf
9,8 MB

7 0.0_Handleiding_Stint_2019_BSO_V201908.pdf
10,7 MB

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: edwin@stint.nl heeft je bestanden gestuurd via WeTransfer
Datum: maandag 5 augustus 2019 13:20:21
Bijlagen: [image001.png](#)

5.1.2e,

Vooralsnog concluderen we nog niets want de info moet nog geanalyseerd worden en het voertuig moet nog beoordeeld worden. Wat je wel kan stellen is dat de nu gepresenteerde steun niet voldoet aan de voorwaarden die gelden voor een zitplaats, dit even los van het feit dat je er natuurlijk wel op kan zitten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e @rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: maandag 5 augustus 2019 12:47
Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e
CC: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: 5.1.2e@stint.nl heeft je bestanden gestuurd via WeTransfer

Ha 5.1.2e,

Ok, dus jullie conclusie is nu, op basis van de info die we hebben van de fabrikant, dat het niet om een zijte gaat en dat hij dus vooralsnog uit de scope van de verordening 168/2013 valt?

Lijkt me wel goed om dat zo snel mogelijk bij de beoordeling zelf ook te kunnen uitsluiten (of niet). Want als we dat toch zouden vinden, dan zou ik dat wel gelijk aan de voorkant willen melden.

Mvg.,
 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>
Verzonden: maandag 5 augustus 2019 11:42
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>
Onderwerp: RE: 5.1.2e@stint.nl heeft je bestanden gestuurd via WeTransfer

Zie mijn mail van 09:40 v.w.b. de compleetheid. V.w.b. de steun die men nu presenteert, dat is niet de versie die we hem geadviseerd hebben, maar het blijft uiteraard zijn eigen verantwoordelijkheid in welke vorm hij e.e.a. aanbiedt. Men stelt in de tekst dat deze steun (al lijkt dat niet zo op de tekening) net boven kniehoogte zit waardoor men er niet op zal gaan zitten omdat men dan zo laag zit dat sturen lastig wordt en het uitzicht beperkt wordt. Ik stel voor het aan onze testafdeling over te laten om te besluiten of dat werkelijk zo is en of dit acceptabel is of niet.

Persoonlijk ben ik van mening dat deze constructie wel heel erg uitnodigt om na aanschaf in het gebruik op deze voorziening een zadelpen met een zadel te monteren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M +31 6 **5.1.2e**
E **5.1.2e** @rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: **5.1.2e** - BSK <**5.1.2e** @minienw.nl>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 09:16

Aan: **5.1.2e** <**5.1.2e** @rdw.nl>; **5.1.2e** <**5.1.2e** @rdw.nl>

CC: **5.1.2e** - BSK <**5.1.2e** >; **5.1.2e** <**5.1.2e** @rdw.nl>

Onderwerp: RE: **5.1.2e** @stint.nl heeft je bestanden gestuurd via WeTransfer

Ha collega's,

Ik heb al een eerste blik geworpen op de stukken. Lijkt me best vrij volledig. Wat ik alleen niet kan terugvinden is dat vermeldingen dat er voldaan wordt aan bepaalde VN-reglementen, bijvoorbeeld voor de luchtbanden of de accu. Komen jullie die wel ergens tegen?

Verder een punt van zorg. Wat er nu is gemonteerd op de plek van de bestuurder, soort stang, lijkt enorm veel op een zitplaats. Hoe zien jullie dit?

Mvg.,
5.1.2e

overlap met 21

overlap met 21

overlap met 21

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: [5.1.2e](#) - BSK
Onderwerp: Checklist Edwin
Datum: maandag 5 augustus 2019 14:43:32

Tabel aanvraag volgens BWBR0035848	
Beleidsregel	Aanvraag BB2019 documenten
Artikel 3a 1 De aanvraag wordt per type of per individuele bijzondere bromfiets ingediend. 2 De aanvraag vermeldt of de bijzondere bromfiets is bedoeld voor individueel vervoer, voor personenvervoer of voor goederenvervoer.	Bij deze vragen we aanwijzing aan voor 3 types bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer.
Artikel 4 1 De aanvraag, bedoeld in , vermeldt waarom voor het betreffende motorvoertuig, al dan niet met aanpassingen, geen typegoedkeuring als bedoeld in Verordening (EU) nr. 168/2013 vereist is.	Inlichtingenformulier In het inlichtingenformulier is dit opgenomen.
Artikel 4 2 De aanvraag beschrijft aan welke technische eisen uit Verordening (EU) nr. 168/2013 niet kan worden voldaan door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken. Bij de aanvraag wordt met een risicobeoordeling aangetoond op welke wijze het veiligheids- en milieubeschermingsniveau dat ingevolge Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt vereist wordt gewaarborgd. In de risicobeoordeling wordt in ieder geval aandacht besteed aan de constructie en de werking van de mechanische en elektronische onderdelen van het voertuig.	Inlichtingenformulier In het inlichtingenformulier is dit opgenomen. Risico beoordeling Opgesteld door ProSafety Consult B.V.
Artikel 4 3 Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.	Veiligheidsonderzoek Prodrive
Artikel 4 4 De aanvraag gaat vergezeld van een: a. dossier dat door middel van testrapporten aantoont dat is voldaan aan het bepaalde in de artikelen: 17, tweede lid, aanhef en onderdeel c 28, tweede lid 31 eerste lid en zevende lid, tweede zin 31a vierde en zesde lid 33 derde lid, aanhef, en onderdeel c 40 tenzij de goedkeuring ervan genoegzaam blijkt uit bijvoorbeeld een merkteken of certificaat;	Inlichtingenformulier In het inlichtingenformulier zijn deze onderdelen opgenomen. Artikel 40 mbt r56 lampen is beschreven in de Risico Beoordeling van ProSafety Consult b.v.
Artikel 4 b. volledig ingevuld en ondertekend inlichtingenformulier, opgenomen in bijlage 1 bij deze beleidsregel, alsmede van de in dat inlichtingenformulier genoemde documenten.	Inlichtenformulier
Artikel 4 5 De aanvraag voor een type gaat tevens vergezeld van een: a. model van de conformiteitsverklaring van de bijzondere bromfiets;	CoC
Artikel 4.5 b. verklaring waarin de aanvrager bevestigt dat de duurzaamheid van de systemen, voertuigonderdelen en uitrustingsstukken die essentieel zijn voor de functionele veiligheid afdoende is getest en voor een periode van ten minste vijf jaar of 20.000 gereden kilometers worden gegarandeerd bij normaal gebruik;	Duurzaamheidsverklaring
c. dossier dat aantoont dat de aanvrager of de fabrikant indien de aanvrager niet de fabrikant is, beschikt over een kwaliteitssysteem waarin afdoende regelingen inzake incident-, configuratie- en probleemmanagement zijn getroffen om te waarborgen dat de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in productie conform zijn met de aan te wijzen bijzondere bromfiets;	5.1.2e

e. gebruiksaanwijzing van de bijzondere bromfiets.	Gebruikershandleiding
Artikel 4 6 Indien door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken niet aan de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4, wordt voldaan, gaat de aanvraag vergezeld van een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie dat op basis van een risicobeoordeling beschrijft aan welke toetsingscriteria niet wordt voldaan en hoe eenzelfde niveau van veiligheid wordt gewaarborgd door middel van daarbij te beschrijven innovatieve oplossingen.	Risico beoordeling Opgesteld door ProSafety Consult B.V.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Noorenz B.V.
 P.C. Staalweg 50
 3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)6 5.1.2e
 T: +31(0)30 5.1.2e
 COC: 52411761
 VAT: 5.1.1c
www.stintum.com
 WeChat ID 5.1.1c

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: Re: Bijlagen ECE/VN - volledig?
Datum: maandag 5 augustus 2019 18:12:24

Tsja, het is niet helemaal netjes. Testrapporten etc moeten volgens de beleidsregel in een dossier zitten. Op zich valt er voor ons meer te werken maar het is niet zoals het hoort. De risicoanalyses van de afwijkingen van 168/2013 en die van de technische eisen uit de beleidsregel kunnen overlappen dus dat men dat, omdat het maar 2 punten betreft, samenvoegt in een risicoanalyse lijkt mij niet zo'n probleem. Misschien nog wel even vermelden in de brief zodat deze kennis niet verloren gaat?

Vr grt

5.1.2e

> Op 5 aug. 2019 om 17:57 heeft 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl> het volgende geschreven:

>

> Hoi 5.1.2e,

>

> Ik heb inmiddels allerlei certificaten door gekregen van dhr. Renzen n.a.v. van mijn telefoongesprek dat deze nog misten. Op het laatste punt, dat er door innovatieve technieken niet kan voldaan worden aan de beleidsregel, gaf hij dat dat niet van toepassing is. Er zijn twee afwijkingen op de beleidsregel en die zitten de risicobeoordeling (lampen en breedte gordelzitplaatsen). Is wat jullie betreft daarmee de aanvraag – voor zover we dat nu overzien – compleet?

>

> Zo ja, dan ga ik dat bevestigen richting dhr. Renzen en ook de opdrachtbrief richting jullie klaarmaken voor verzending.

>

> Mvg.,

>

> 5.1.2e

>

> Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

> Verzonden: maandag 5 augustus 2019 15:40

> Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

> CC: 5.1.2e <5.1.2e@autograaf.com>

> Onderwerp: Bijlagen ECE/VN

>

> Beste 5.1.2e,

>

> In de bijlagen vind je de certificaten van de producten die toegepast zijn. Na navraag bij 5.1.2e worden de certificaten normaal gesproken niet aangeleverd. Dit heeft ermee te maken dat alle ECE/VN onderdelen op het onderdeel zelf alle verwijzingen naar de richtlijn dient te hebben. Dit is ook de wijze waarop controles gedaan worden door de RDWs van deze wereld. In de prekeuring zijn deze punten allemaal nagelopen en waar nodig is informatie uitgewisseld.

>

>

>

> Met vriendelijke groet,

> Edwin Renzen

>

> [Stint Logo 2017 - Black - with Urban Mobility]

>

> Noorenz B.V.

> P.C. Staalweg 50

> 3721 TJ Bilthoven

> M: +31(0)6-5.1.2e

> T: +31(0)30-5.1.2e

>

> COC: 52411761

> VAT: 5.1.1c

> www.stintum.com<<http://www.stintum.com/>>

> WeChat ID: 5.1.1c

>

>

>

> Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

> This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

> <image001.jpg>

> <4.804.00-8 6PR 215 54R-00836_R.PDF>

> <0122053 - ST-115T_E1-50R-003537.PDF>

> <0122126 - ST-115LED_E1-50R-003536.PDF>

> <0122716 - FUAN_FA65_E4 113R-01 0263.pdf>

> <0124366 - K-LITE_KM106_E4-3R-0224744 - reflector front.pdf>

> <0128059 - K-LITE_KC221_IA E1 3R-024336 - rear reflector.pdf>

> <1008010 58M K48 K58 K61 K80SR.PDF>

> <AJ-BA_CT55_IA E3 02 51007.pdf>

> <E4-10R-053918 Ext.00.pdf>

> <E24 6R-010248 Just Auto Lighting.pdf>

> <E24 7R-020248_JS178703_JA Lighting.pdf>

> <E24 87R-000248 Just Auto Lighting.pdf>

> <HY9203 E4-6R01-28-26546-00.pdf>

> <HY9203 E4-7R02-27-26546-00.pdf>

> <HY9203 E4-87R00-20-26546-00.pdf>

> <LED_K70_horn ECE_201903271609.pdf>

> <Seatbelt_SongYuan E8 16R-06 16619 Ext. 00.pdf>

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: Re: SWOV
Datum: dinsdag 6 augustus 2019 08:40:49

Misschien kan dat laatste bezwaar weggenomen worden doordat Stint nu 3 versies aanbiedt met respectievelijke topsnelheden van 17 en 20 km/h. Die zouden in de aanwijzing meegenomen kunnen worden als voor dat voertuig toegestane maximumsnelheid. Alle beetjes helpen.

Vr grt

5.1.2e

Op 6 aug. 2019 om 08:05 heeft 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Even alleen en vertrouwelijk voor jullie.

Onderstaand is de lijn die SWOV gaat hanteren m.b.t. het rapport uit 2011:

V: SWOV was in 2011 op vier punten negatief – is dat veranderd?

A: Het advies van SWOV was inderdaad negatief. Op vier onderdelen achtten wij de Stint 'problematisch' ten opzichte van de principes van duurzaam veilig wegverkeer:

1. het ontbreken van een rijbewijsplicht,
2. de leeftijd van 16 jaar van de bestuurder,
3. de plaats op de weg en
4. de voor de bijzondere bromfiets geldende maximumsnelheid van 25 km/uur.

Ook constateerden wij problemen met de breedte van de Stint: deze maakt inhalen voor het overig verkeer problematisch. Ook zijn veel fietspaden trouwens te smal. Het feit dat de Stint bedoeld was voor het vervoer van tien kinderen woog zwaar bij de conclusie dat met de Stint 'niet zonder meer veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen'.

Het veiligheidsonderzoek van SWOV ging in op het bijzondere gebruik: „Het veilig vervoeren van tien personen, en niet in het minst tien kinderen, betekent een grote verantwoordelijkheid voor de bestuurder van het voertuig.” Dat blijft zo, hoewel de eis dat de bestuurder minimaal 18 moet zijn, een rijbewijs moet hebben en een training moet hebben gedaan positief is. Daarmee zijn twee van de vier van de acht verkeersregels voor bromfietsen die wij in 2011 „problematisch” noemden, opgelost. Blijven staan: de plaats op de weg in relatie tot de breedte van het voertuig en de maximum snelheid. Over de plek op de weg zijn verstandige afspraken gemaakt in het convenant, maar kent nog steeds risico's en nadelen, waaronder de breedte van de Stint (zie hieronder). Ook de snelheid, 25 km/uur, is nog steeds te hoog.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Afdeling Verkeersveiligheid

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

M 06 5.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Brief aan fabrikant
Datum: dinsdag 6 augustus 2019 11:39:13

Brief aan de fabrikant lijkt mij OK, Heb inmiddels ook groen licht v.w.b. de COP uiteraard ook met de kanttekening dat de inhoudelijke beoordeling van de stukken nog gaat plaatsvinden en dat dat nog kan leiden tot het opvragen van aanvullende informatie, misschien goed om dat nog te vermelden.

Brief aan de RDW ligt bij 5.1.2e ter bespreking met de directie. Hierbij nog wel de opmerking dat die uiteraard wel gedateerd moet zijn op de dag van daadwerkelijke verzending.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e @rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: dinsdag 6 augustus 2019 11:18
Aan: 5.1.2e - HBJZ
CC: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Brief aan fabrikant

Hoi 5.1.2e,

Ok, en jij bent akkoord met de tekst van de brief aan de fabrikant? Zal nog ergens toevoegen dat dit inderdaad nog los staat van de inhoudelijke beoordeling van de stukken.

En dan wacht ik nog even af tot jullie akkoord zijn met de brief richting jullie.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>
Verzonden: dinsdag 6 augustus 2019 10:26
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ
 <5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
 <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Onderwerp: RE: Brief aan fabrikant

Heb vanuit de voertuigbeoordelingskant groen licht, alleen voor het COP –gedeelte heb ik nog geen reactie, maar ik heb gezien dat er in ieder geval een kwaliteitsplan geleverd is. Het kan zijn dat dat inhoudelijk onvoldoende is maar dat lijkt mij iets van latere zorg. Voor nu kunnen we ervan uitgaan dat de aanvraag compleet is waarbij wel het voorbehoud dat we nog niets kunnen zeggen over de inhoudelijke kwaliteit van de stukken, maar dat komt wel naar voren uit de

beoordeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 6 augustus 2019 09:33

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e - HBJZ
<5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Brief aan fabrikant

Hoi 5.1.2e

Dit is de eindversie van de brief die ik vandaag aan de fabrikant wil sturen nadat de brief met de opdracht richting de RDW die kant op is.

Akkoord met de brief?

@5.1.2e: eens met de conclusie dat het dossier compleet is (en de RDW dus van start kan gaan)?

Ik laat het punt van de al dan niet toepasselijkheid van verordening 168/2013 nog even achterwege. Maar als in de beoordeling van de RDW snel blijkt dat we hier toch een probleem hebben a.g.v. de huidige constructie voor de bestuurder hoor ik dat graag z.s.m.

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Brief aan fabrikant
Datum: dinsdag 6 augustus 2019 18:52:06

Gaan we zeker doen maar het zal wel even schrikken zijn want de kosten zullen een veelvoud zijn van de beoordeling uit 2011.

Vr grt

5.1.2e

> Op 6 aug. 2019 om 18:44 heeft 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl> het volgende
 geschreven:
 >
 > Hoi 5.1.2e,
 >
 > Geen idee. Ik begrijp dat jullie hem woensdag spreken over het proces. Wellicht goed om dat nog even bij
 hem duidelijk te maken.
 >
 > Mvg.,
 >
 > 5.1.2e
 >
 >
 > Verzonden met BlackBerry Work
 > (www.blackberry.com)
 >
 > Van: 5.1.2e 5.1.2e @rdw.nl<mailto:5.1.2e @rdw.nl>>
 > Datum: dinsdag 06 aug. 2019 6:18 PM
 > Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl<mailto:5.1.2e @minienw.nl>>
 > Onderwerp: Re: Brief aan fabrikant
 >
 > 5.1.2e , is het Stint ook duidelijk dat alle testen , beoordelingen etc door hem op basis van uurtarief betaald
 zullen moeten worden? Onze testers kregen de indruk dat hij dat niet wist?
 >
 > Vr grt
 > 5.1.2e
 >

overlap met 25

overlap met 25



RDW

T.a.v. 5.1.2e

Europaweg 205

2711 ER Zoetermeer

BestuurskernDir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid**Contactpersoon**

5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/171537

Datum 7 augustus 2019

Betreft Aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Op 5 augustus 2019 heeft het ministerie drie aanvragen ontvangen van Stintum Holding B.V. voor een aanwijzing als bijzondere bromfiets als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 conform de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (hierna de Beleidsregel). De aanvragen zien op een Stint van de volgende types:

1. type Stint BSO - lood (**NBAAAX**)
2. type Stint BSO - lithium (**NBABAX**)
3. Stint BSO - Lithium (**NBABBX**)

Bijgaand treft u de stukken die Stintum Holding B.V. heeft bijgevoegd bij de aanvraag.

Conform artikel 5, tweede lid, van de Beleidsregel vraag ik u onderstaande punten te beoordelen en mij daarover een gemotiveerd advies te doen toekomen:

- a. de beschrijving van het veiligheidsniveau, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Beleidsregel;
- b. de documenten, genoemd in artikel 4, vierde en vijfde lid, van de Beleidsregel;
- c. of het betreffende motorrijtuig voldoet aan de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4 van de Beleidsregel; en
- d. indien het betreffende motorrijtuig niet aan één of meer van de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4, voldoet, het rapport, bedoeld in artikel 4, zesde lid, van de Beleidsregel.

Op grond van artikel 4, derde lid, van de Beleidsregel dient de aanvrager ook een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie in te dienen waarin op basis van een risicobeoordeling wordt aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer en, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Dit rapport treft u ook bijgevoegd bij de stukken. Mochten de resultaten van uw beoordeling die u doet in het kader van artikel 5, tweede lid, van de Beleidsregel wijzen op manifeste inconsistenties met de informatie in het genoemde rapport, vraag ik u dit te signaleren in uw rapport richting mij.

Deze drie aanvragen hebben betrekking op een bijzondere bromfiets die voorziet in maximaal 10 zitplaatsen voor passagiers. Daarmee voldoet deze bijzondere



bromfiets niet aan de eis in artikel 31a, tweede lid, van de Beleidsregel. Krachtens dat artikel van de Beleidsregel mag een bijzondere bromfiets die is bedoeld voor personenvervoer slechts ten hoogste acht zitplaatsen bieden voor passagiers. Ik realiseer me dat dit voor de RDW zal leiden tot de constatering dat het voertuig voor wat betreft het aantal zitplaatsen niet voldoet aan de eis uit de beleidsregel.

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid

Datum
7 augustus 2019

Daarbij wil ik u wijzen op een motie¹ die in dit verband relevant en is aangenomen door de Tweede Kamer. In deze motie wordt gevraagd de kinderopvangorganisaties (als gebruikers van de Stint) tegemoet te komen door *tijdelijk*, tot het definitieve kader in werking treedt en mits de veiligheid van vervoer van kinderen voldoende is gewaarborgd, in afwijking van de genoemde Beleidsregel ook een Stint die geschikt is voor vervoer van maximaal 10 personen toe te laten, mits voldaan wordt aan de overige eisen uit de Beleidsregel. Ter uitvoering van deze motie is op 9 juli 2019 ook een convenant gesloten met de kinderopvangsector (Stcrt. 2019, 38237). In dit convenant is afgesproken dat de kinderopvangsector zich tot het uiterste inspanst om ervoor zorg te dragen dat hun leden voor het gebruik van Stints een overzicht maken van de standaard veilige routes, waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van fietspaden die zijn gescheiden van wegen voor snelverkeer, wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u en kruisingen die zijn voorzien van verkeersregelininstallaties. Daarnaast is afgesproken dat deze Stints uitsluitend worden bestuurd door personen die ten minste de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt en door medewerkers die aantoonbaar en met goed gevolg een op de Stint gerichte rijvaardigheidstraining hebben afgerond.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/171537

Gelet hierop verzet het feit dat deze aanvragen zien op bijzondere bromfietsen die voorzien in maximaal 10 zitplaatsen voor passagiers, zich niet a priori tegen een aanwijzing als bijzondere bromfiets. Daarom vraag ik u te beoordelen of alle 10 zitplaatsen voldoen aan de eisen in de Beleidsregel en daarover aan mij te rapporteren.

Ik vraag u bij dit advies ook de brief van de Inspectie SZW (zie bijlage) te betrekken en bij de beoordeling aandacht te schenken aan de punten die zij aanstipt. De Inspectie SZW wijst op kantelgevaar, de maatregelen tegen het kantelen, het zicht vanaf de bestuurdersplaats en de signalering van dit soort voertuigen. Concreet vraag ik u:

- Dat de RDW het kantelgevaar beoordeelt middels:
 - Een kanteltest op basis van deelverordening 44/2014.
 - Een uitwijktest op basis van de norm ISO3888-2. Deze test is niet standaard binnen de Verordening (EU) nr. 168/2013, maar de basis hiervoor ligt in Richtlijn 2007/46/EG.
- Dat u bij het beoordelen van het zicht vanaf de bestuurdersplaats als referentie gebruikt de zichtvelden die gebruikt worden bij gesloten carrosserieën uit het Europese kader (Verordening (EU) nr. 168/2013) voor de beoordeling van de risicoanalyse opgesteld door de fabrikant.
- Dat het voertuig moet zijn voorzien van signalerings- en aanwijsinrichtingen die noodzakelijk zijn voor een veilige werking. De bediener moet deze signalen en aanwijzingen vanaf de bedieningspost kunnen waarnemen. Dit sluit aan bij de eisen zoals omschreven in artikel 21a van de Beleidsregel.

¹ motie Van Dijk/Schonis, *Kamerstukken II* 2018/19, 29 398, nr. 693



Tot slot wil ik nog onder uw aandacht brengen dat bijzondere bromfietsen onder het toepassingsgebied vallen van de machinerichtlijn, hetgeen af te leiden moet zijn uit een CE-markering aangebracht op het voertuig. Aangezien het bij de machinerichtlijn gaat om zelfcertificering door de fabrikant vraag ik u in dat kader alleen om in uw rapport te vermelden of deze CE-markering aanwezig is.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
NAMENS DEZE,

5.1.2e

5.1.2e

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid

Datum
7 augustus 2019

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/171537

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 6/8 reactie - voor 13u)
Datum: woensdag 7 augustus 2019 09:03:11

Wat ons betreft akkoord zo, alleen nog even NAW van 5.1.2e er goed in zetten.

Groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 18:04

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 6/8 reactie - voor 13u)

Hoi 5.1.2e

Volgens mij zou dit dan het briefje moeten worden aan jullie. Kunnen jullie me uiterlijk morgen 13u laten weten of dit zo ok is?

Ik heb dat tekstje over het veiligheidsrapport nog iets anders, en volgens mij duidelijker, opgeschreven.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 12:58

Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 5/8 reactie)

Het was zo'n kort briefje ;-)

Maar het SWOV-rapport was toch dit, moet dat er dan niet weer uit?:

5.1.2i

Verder lijkt het mij wel prima zo, dus v.w.b. 5.1.2i

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e@rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 12:44

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 5/8 reactie)

Ha 5.1.2e,

Goeie punten. Ik heb beide suggesties overgenomen. Heb ook nog even 5.1.2e gesproken en dat bracht me ertoe om toch wat meer tekst op te nemen over 5.1.2i.

Dit zou dan de uitvraag aan jullie worden.

M.b.t. het vroegere SWOV-rapport. De meeste punten die SWOV heeft aangestipt worden ondervangen met het convenant. Dat zat niet in de techniek, maar wel in het gebruik. Dus volgens mij hoeft er dan in de brief aan jullie niets in over dat rapport. Enige punt waar ik nog over twijfel is dat de SWOV destijds de aanbeveling deed om de maximumsnelheid te beperken tot 15km/u t.b.v. een veilig gebruik. M.i. zou dat toch gedekt moeten worden door jullie beoordeling, namelijk jullie testen het voertuig rekening houdend met de beoogde maximumsnelheid.

Als jullie het hiermee eens zijn, is de opdrachtbrief rond.

Ik bel om 14u met Renzen om vast even te checken hoe het zit met de ontbrekende stukken.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 12:11

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 5/8 reactie)

5.1.2e

5.1.2i



5.1.2i

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M 5.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 11:48

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 5/8 reactie)

Hoi 5.1.2e,

Vind ik prima. Kan jij of 5.1.2e een suggestie doen?

Dan kunnen we het in 1 klap goed doen.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 11:45

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>;

5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK

<5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 5/8 reactie)

5.1.2e,

Nog een nabrander van 5.1.2e over de laatste alinea nl. om deze wat strakker te formuleren zodat duidelijker wordt dat de RDW alleen hoeft te controleren of er een CE-markering op het voertuig zit, niet of aan de machinerichtlijn voldaan is.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M 5.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 08:04

Aan: 5.1.2e - BSK' <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>;
5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK
<5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 5/8 reactie)

5.1.2e,

Deze passage is nieuw:

5.1.2i

En vraagt dan wellicht niet om het rapport dat volgens art. 4, lid 3 geleverd moet worden te beoordelen maar wel om dat ten minste te lezen en een vergelijking te maken met de resultaten van de rijtesten die de RDW zelf zal uitvoeren in het kader van de ISZW-opmerkingen. Daarover 2 opmerkingen:

- Voor zover mij bekend is v.w.b. artikel 4, lid 3 niet voorgeschreven welke rijtesten men uit moet voeren om aan te tonen dat het voertuig veilig in het verkeer gebruikt kan worden, dus die kunnen anders zijn uitgevoerd dan degene die de RDW zelf zal doen en daarmee wellicht moeilijk te vergelijken;
- De gevraagde vergelijking zal gemaakt moeten worden door onze testers die geacht worden kostendekkend te werken. Realiseer je dat ook de kosten van deze vergelijking bij de firma Stint in rekening zullen worden gebracht.

Conclusie: we kunnen een poging doen maar realiseer je de beperkingen en heb realistische verwachtingen op dit punt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M 5.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 2 augustus 2019 17:13

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Verzoek tot beoordeling RDW - concept (graag uiterlijk 5/8 reactie)

Hoi 5.1.2e ,

Willen jullie nog even een finale check doen op dit concept om de RDW te vragen om de beoordeling te doen?

Ik heb het even in een briefvorm gegoten. Dat maakt het makkelijker om aanpassingen door te voeren.

Kunnen jullie hiermee uit de voeten? Mis ik nog dingen?

Als jullie maandag reageren, rond ik er dan af en zorg ik dat het snel jullie kant op komt. Had net dhr. Renzen aan de lijn.

Zondag stuur hij alles richting lenW. Ik begreep dat het zou gaan om drie varianten waarbij het verschil zit in de gebruikte batterijen en de maximumsnelheid (eentje van 20 km/u en twee van 17,2 km/u)

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Wob-loket

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Verzonden: woensdag 7 augustus 2019 15:25
Aan: 5.1.2e) - BSK
CC: 5.1.2e
Onderwerp: iSZW

5.1.2e ,

Er ligt nog een verzoek /aanbod van iSZW om (een deel van) de beoordeling bij te wonen.

Wij gaan volgende week de door de inspectie gevraagde stabiliteitstesten uitvoeren op TCL in IJlstad.

Aangezien wij geen directe contacten bij de inspectie hebben willen we jou vragen hen op de hoogte brengen van het voorgaande en hen uit te nodigen om deze testen bij te wonen.

Voor nadere info over tijdstip etc. kan men contact opnemen met 5.1.2e van de RDW, tel. 06 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer

M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e@rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Voortgang aanvraag bijzondere bromfiets
Datum: woensdag 7 augustus 2019 16:44:04

Dank 5.1.2e,

De vraag kwam van 5.1.2e van RDW. Voor ons eigenlijk niet relevant hoor, er komt een factuur en die moet betaald worden.

Gr, edwin

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: Wednesday, August 7, 2019 4:19:54 PM
Aan: Edwin Renzen
Onderwerp: RE: Voortgang aanvraag bijzondere bromfiets

Goedemiddag Edwin,

Ik begreep van de RDW dat er in het gesprek vandaag verwarring was over de kosten van de beoordeling van de RDW, met name bij wie die kosten in rekening worden gebracht. Met het insturen van het inlichtingenformulier verklaar je als aanvrager te accepteren dat de kosten van de beoordeling van de geleverde documentatie en de risicobeoordeling, de fysieke beoordeling van het voertuig, het opstellen van de rapportage van deze beoordeling, het beoordelen het kwaliteitssysteem, het periodiek controleren van de conformiteit van de productie en bedrijfsbezoeken gedurende de geldigheid van de aanwijzing voor rekening van de aanvrager komen. De RDW declareert de gemaakte kosten niet bij ons, maar bij de aanvrager zelf. Dat staat in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (zie onder meer onder 6.2.2 en 6.2.3).

Hopelijk is dit punt daarmee opgehelderd.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: woensdag 7 augustus 2019 14:03
Aan: 'Edwin Renzen'
Onderwerp: Voortgang aanvraag bijzondere bromfiets

Beste Edwin,

N.a.v. je aanvraag tot aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets, tref je hierbij de brief die zonet ook per post is verstuurd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Brief aan fabrikant
Datum: woensdag 7 augustus 2019 18:44:10

Ik kijk morgen even. Dat van de beleidsregel had ik ook even niet op het netvlies anders had ik het vanochtend wel gelijk plat geslagen. Komt , nu ook Edwin heeft gereageerd, wel goed lijkt mij. Ik zal ook even kijken of VRT er zo mee uit de voeten kan of dat zij nog iets van een opdrachtformulier willen laten invullen door Stint, dat is normaliter de bron op basis waarvan men een tijdschrijfcodes kan aanmaken. Dat lossen we intern wel op.

Planning is dat we op 20 aug weer een vervolgbespreking is. Vanochtend zijn verschillende technische tekortkomingen zijn besproken (remvertraging, overbelasting etc), EMC nog niet rond is en men nog met de machinerichtlijn bezig is. Ze hebben dus nog wat huiswerk te doen.

Verder kan de reactie van de inspectie qua planning wel stevig roet in het eten gaan gooien (als we ons daar iets van aan gaan trekken althans) . Moet morgen even bespreken of en hoe we daar als RDW op willen reageren.

Vr grt
 5.1.2e

> Op 7 aug. 2019 om 16:35 heeft 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl> het volgende geschreven:

>

> Ha 5.1.2e ,

>

> Dat eerste punt heb ik opgepakt (zie mail die ik net stuurde).

>

> Voor het tweede punt lijkt me dat niet nodig want dat staat ook letterlijk in de toelichting bij de beleidsregel dat het zo werkt. Zie onder.

> M.i. heb je hieraan toch voldoende om dit op deze manier te doen. Zo niet, hoor ik het graag.

>

> Mvg.,

>

> 5.1.2e

>

> P.s. Kunnen jullie de planning die jullie zelf voor ogen hebben met ons delen zodat wij weten wanneer we jullie rapport kunnen verwachten (en weer aan de bak moeten).

>

>

>

> 6.2.2 Kosten en lasten van beoordeling

> De RDW zal naar aanleiding van de adviesaanvraag door het ministerie een uitgebreidere beoordeling moeten doen om tot een advies te komen. Een voorbeeld daarvan is dat aanvullende documenten moeten worden beoordeeld. Daarnaast vereisen de aangescherpte technische eisen een andere wijze van beoordeling. De aanvrager betaalt de RDW een door de RDW vastgesteld uurtarief voor het uitvoeren van de technische beoordeling. Aangezien de technische beoordeling door de aanvullende eisen langer zal duren, nemen de kosten daarvan toe. Voor een technische beoordeling door de RDW zal gemiddeld ongeveer een bedrag van 5.1.2b in rekening worden gebracht. Dit bestaat onder andere uit het uurtarief van RDW-medewerkers en huur van de technische apparatuur en de ruimte waar de beoordeling kan plaatsvinden. Voor de beoordeling van het waarborgen van de conformiteit van de productie vooraf wordt een bedrag van 5.1.2b geraamd. Administratieve lasten voor de aanvrager zijn er bij de beoordeling niet. De beoordeling wordt door de RDW uitgevoerd en hier heeft de aanvrager een zeer kleine rol in. Hij zal weliswaar aanwezig moeten zijn bij de fysieke beoordeling, maar dat was al het geval (zie artikel 6 van de beleidsregel). Bovendien hoeven gederfde inkomsten niet in aanmerking te worden genomen als administratieve lasten.

>

> 6.2.3 Kosten en lasten van toezicht

> Door de introductie van het toezicht op de conformiteit van de productie nemen de administratieve lasten voor de aanvrager verder toe. Deze kosten worden overeenkomstig de werkwijze van de RDW bij een Europese typegoedkeuring en in lijn met 'Maat houden'22 doorberekend aan de aanvrager. De activiteiten waarvoor

kosten in rekening worden gebracht zijn onderdeel van het toelatingsproces en zijn daarmee rechtstreeks toerekenbaar aan de aanvrager, omdat die profijt heeft van de toelating. Voorts wordt het toelatingsproces beschouwd als continu proces. Bij controles wordt opnieuw bezien of de conformiteit van de productie kan worden aangetoond. Indien de aanvrager extra toezicht veroorzaakt, bijvoorbeeld omdat wijzigingen aan de aangewezen bijzondere bromfiets niet gemeld blijken te zijn, is het principe 'de veroorzaker betaalt' van toepassing en zal de aanvrager met hogere kosten voor toezicht worden geconfronteerd. De RDW brengt in alle gevallen een kostendekkend tarief in rekening, gebaseerd op de krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde tarieven. De inhoudelijke nalevingskosten zijn geraamd op jaarlijks 5.1.2b. Dit bestaat uit een vast jaarlijks bedrag en een variabel deel op basis van het uurtarief van RDW-medewerkers en reiskosten. Deze kosten kunnen echter sterk variëren, bijvoorbeeld indien een fysieke (in plaats van administratieve) controle moet plaatsvinden bij de fabrikant of aanvullende controles nodig zijn. Administratieve lasten bestaan uit het rapporteren over wijzigingen aan het kwaliteitssysteem en wat het gebruik van het kwaliteitssysteem heeft opgeleverd, zoals de adressering van signalen en meldingen van gebruikers van een voertuig. Ook overlegt de aanvrager een actuele lijst met geproduceerde voertuigen en wordt in algemene zin medewerking verleend aan toezicht.

>

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

> Verzonden: woensdag 7 augustus 2019 14:52

> Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

> CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@rdw.nl>

> Onderwerp: RE: Brief aan fabrikant

>

> 5.1.2e,

>

> Vanochtend tijdens de meeting bij Stint zijn ook de kosten kort aan de orde geweest. Stint was daarbij stellig van mening dat IenW de opdrachtverlener aan de RDW is en dat de RDW dus de rekening aan IenW dient te presenteren. We zijn er niet dieper op ingegaan om niet in een welles/nietes discussie terecht te komen, maar dat was m.i. niet de procedure die ons allen voor ogen stond. Als IenW die rekening weer moet gaan verhalen op Stint lijkt mij dat onnodig rondpompen van geld en onnodige capaciteit van financiële afdelingen te kosten.

>

> Ik stel voor dat IenW z.s.m. richting aanvrager communiceert dat:

> de beoordelingsprocedure geld kost;

> dat die kosten + die van eventuele in te huren derden voor rekening komen van de aanvrager; dat die kosten door de RDW bij de aanvrager in rekening zullen worden gebracht.

>

> En aan de RDW de aanvullende instructie geeft om alle in het kader van de beoordeling gemaakte kosten direct bij de aanvrager in rekening te brengen zonder tussenkomst van IenW.

> Kan je je in het bovenstaande vinden en zoja deze acties zsm uitvoeren?

>

>

> Met vriendelijke groet,

>

> 5.1.2e

> 5.1.2e

>

> RDW

> Afdeling Procesbeleid

> Europaweg 205

> Postbus 777

> 2700 AT Zoetermeer

>

> M 5.1.2e

> E 5.1.2e@rdw.nl

> I www.rdw.nl

>

>

>

>

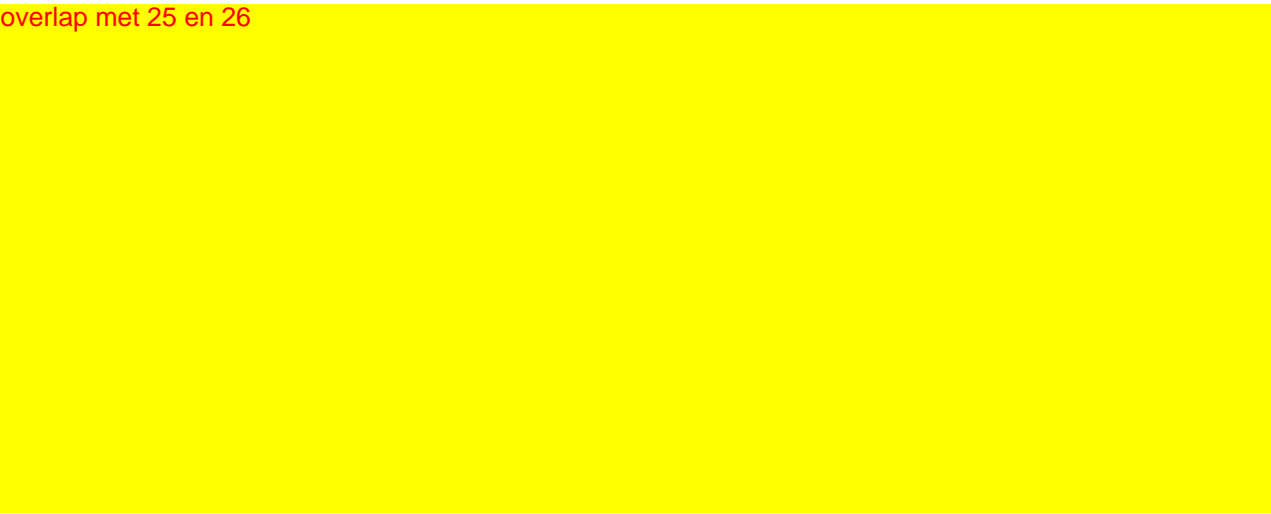
> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
> Verzonden: dinsdag 6 augustus 2019 19:12
> Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
> Onderwerp: RE: Brief aan fabrikant
>
> Goed punt. Ja, hij belde dat hij de opdracht aan jullie nog wilde voorleggen aan 5.1.2e en 5.1.2e. Heb gezegd dat ik niet te lang kan blijven wachten omdat eigenlijk wij nu klaar zijn om de opdracht te geven.
>
> Verzonden met BlackBerry Work
> (www.blackberry.com)
>
> Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>
> Datum: dinsdag 06 aug. 2019 6:54 PM
> Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl<mailto:5.1.2e@minienw.nl>>
> Onderwerp: Re: Brief aan fabrikant
>
> Maar misschien wel goed om dat in het definitieve kader duidelijk op te schrijven. Houdt ook een hoop gelukzoekers buien de deur. Heb jij al iets van 5.1.2e gehoord, ik heb hem vandaag helemaal niet gezien.
>
> Vr grt
> 5.1.2e

overlap met 25 en 26

overlap met 25 en 26

overlap met 25 en 26



IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Verzonden: donderdag 8 augustus 2019 07:10
Aan: 5.1.2e) - BSK
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Brief aan fabrikant

Het lijkt mij zo wel voldoende. We zullen intern wel bekijken of VRT Stint nog iets van een opdrachtformulier moet laten tekenen of niet. Ik zit niet zo in die administratieve procedures.

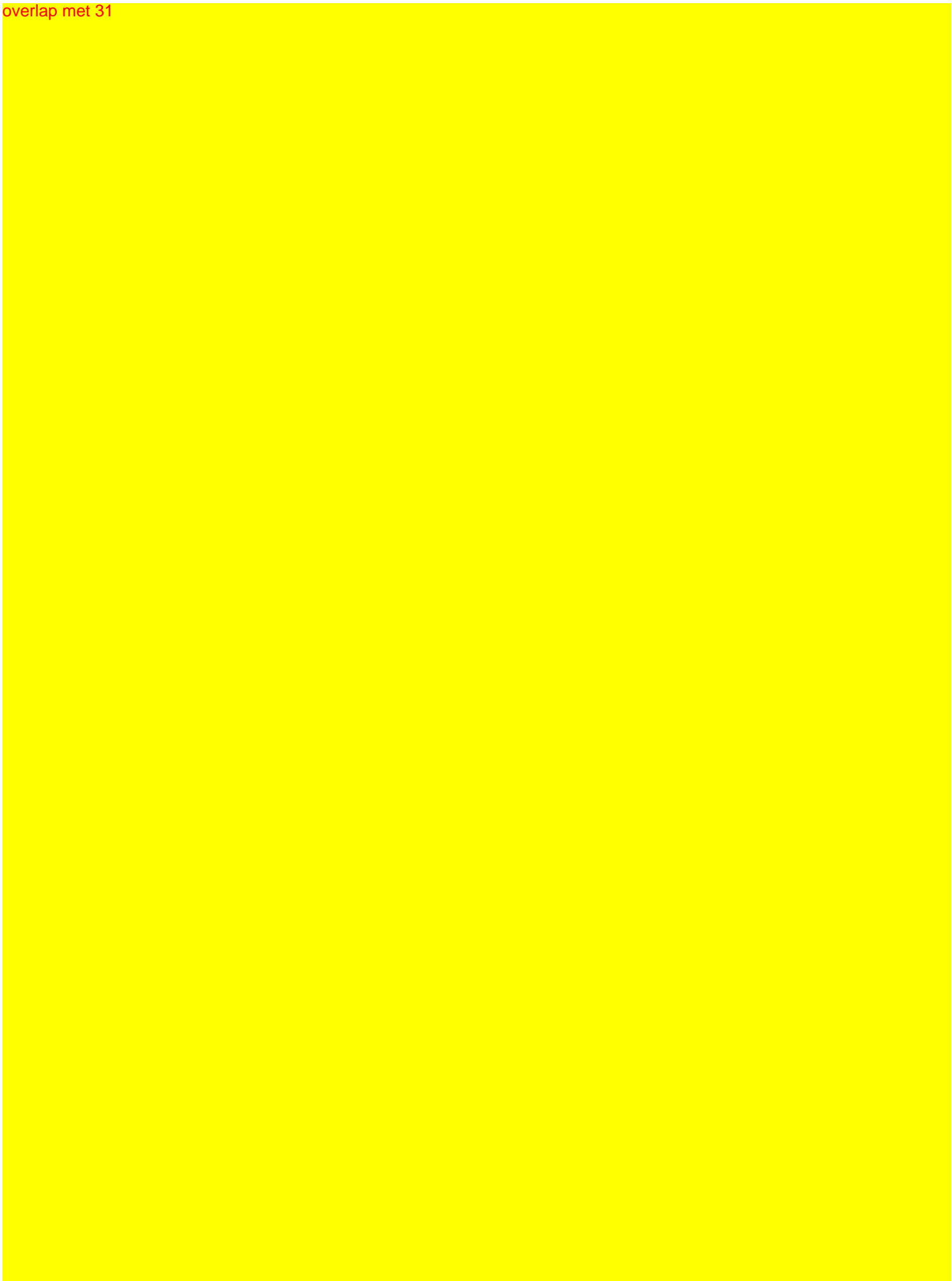
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer

M+ 5.1.2e
E 5.1.2e@rdw.nl
Iwww.rdw.nl

overlap met 31



Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Afspraken met betrekking tot Stint
Datum: donderdag 8 augustus 2019 10:43:41
Bijlagen: image001.jpg

OK.

Kan zijn dat ik ook 5.1.2e (collega 5.1.2e) meeneem. Hij kent het dossier van binnen en van buiten.

5.1.2e

Laat ik vandaag nog weten.

Groet, en tot dinsdag,

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e

Verzonden: donderdag 8 augustus 2019 10:12

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: Afspraken met betrekking tot Stint

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Na het prettige gesprek aan de telefoon hebben we zojuist de volgende afspraken gemaakt:

Dinsdag 13 augustus om 10hr overleg in Goes (doel, kennismaking en inzage dossiers aanvraag nieuwe Stint)

Donderdag 15 augustus 12.30hr bijwonen van testen nieuwe Stints op het testterrein van RDW in Lelystad

Adres Goes:

Evertsenstraat 98, 4461 XS Goes (@5.1.2e, kun jij de 5.1.2e aanmelden bij de receptie in Goes?)

Adres Lelystad:

Talingweg 76, 8218 NX Lelystad (@5.1.2e, Is dit het juiste adres?)

Telefoonnummers:

5.1.2e : 06-5.1.2e

5.1.2e : 06-5.1.2e

5.1.2e : 06-5.1.2e

Mochten er nog aanvullingen/wijzigingen zijn op bovenstaande hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Inspectie SZW | Inspectiebreed Kenniscentrum | Vakgroep Veiligheid, Ergonomie en Produkten

Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag

Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht

T 070 5.1.2e

M 06 5.1.2e

E-mail: 5.1.2e@inspectieszw.nl

www.inspectieszw.nl

De Inspectie SZW werkt aan eerlijk, gezond en veilig werk en bestaanszekerheid voor iedereen. Ze doet dit op basis van risico- en omgevingsanalyses. Toezicht en opsporing worden daar ingezet waar de meest hardnekkige problemen zitten en het effect het grootst is.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Veiligheidsonderzoek Stint2019 Prodrive Academy - graag 15/8 reactie
Datum: woensdag 14 augustus 2019 16:07:20
Bijlagen: [image003.png](#)

Hoi 5.1.2e,

We meten de remvertraging conform de richtlijn en dat is uiteraard max. beladen. In het rapport waar jij naar verwijst spreekt over onbeladen en dat zou reden kunnen zijn daar vragen over te stellen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring

T +31 5.1.2e

E 5.1.2e @RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 14 augustus 2019 14:56

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Veiligheidsonderzoek Stint2019 Prodrive Academy - graag 15/8 reactie

Oh ja, en nog een checkvraag. Meten jullie de remvertraging zowel met een Stint in beladen als onbeladen toestand?

Van: 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Verzonden: woensdag 14 augustus 2019 09:11

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e @rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Onderwerp: RE: Veiligheidsonderzoek Stint2019 Prodrive Academy - graag 15/8 reactie

5.1.2e,

Met uitzondering van de laatste vraag kan je die vragen m.i. gerust aan Stint stellen (tussen de regels door lees ik dat dat de kwaliteit van dat veiligheidsrapport op z'n best magertjes is, dergelijke signalen krijg ik ook v.w.b. het rapport waarin het kwaliteitssysteem en COP beschreven zijn).

De remvertraging zullen wij in het kader van de beoordeling testen conform de eis uit de beleidsregel, wat daar verder over in het veiligheidsrapport staat is voor ons niet zo relevant.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW

Afdeling Procesbeleid

Europaweg 205

Postbus 777

2700 AT Zoetermeer

M +31 5.1.2e

E 5.1.2e @rdw.nl

I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 14 augustus 2019 08:29

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e ,
5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Veiligheidsonderzoek Stint2019 Prodrive Academy - graag 15/8 reactie

Hoi collega's,

Ik heb het veiligheidsrapport doorgenomen en ik heb daarbij nog een paar vragen die ik aan Edwin Renzen wil voorleggen. Alvorens ik dit doe, wil ik dat eerst nog even met jullie afstemmen. Ik wil voorkomen dat ik het proces aan jullie kant verstoort.

5.1.2i

Mochten jullie zelf nog vragen willen toevoegen, doe gerust.

Lukt het jullie om uiterlijk 15 augustus te reageren? Ik wil dit niet te lang laten liggen zodat Edwin hier ook vast mee aan de slag kan.

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
Onderwerp: Aangepast Kam boek
Datum: donderdag 15 augustus 2019 23:02:14
Bijlagen: [KAM-book Stintum Holding BV- 15 aug.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

In de bijlage is het aangepaste KAM boek toegevoegd. De montagetekeningen komen direct per wetransfer (ivm grootte).

Maandag volgt een uitgebreidere uiteenzetting over o.a. circulair hergebruik van onderdelen, duurzaamheid, afspraken leverancier mbt aanpassingen chassis, conformiteit van onderdelen, CE Markering, historie en herleidbaarheid circulaire delen na assemblage en zicht op Stints na levering. Dit zijn onderwerpen die op een meer algemene wijze onderdeel uitmaken van het Kamboek, maar de achtergronden van keuzes, aanpak en op welke wijze we tot onze selectie gekomen zijn delen we graag. Bij deze uiteenzetting zullen ook alle controlelijsten toegevoegd worden per onderdeel met specifieke controlepunten.

In verband met de aanvraag die gedaan is voor de BB beleidsregel bij het ministerie heb ik 5.1.2e 5.1.2e in de cc gezet. Het Kam boek dat bij de aanvraag ingediend is, is aangepast n.a.v. de besprekingen, en mocht deze informatie van belang zijn dan is het bij deze gedeeld.

Fijne avond!

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)6 5.1.2e
T: +31(0)30 5.1.2e
COC: 52411761
VAT: 5.1.1c
www.stintum.com
WeChat ID: 5.1.1c

Van: 5.1.2e - BD/DRC/FO
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: aanvraag Stint
Datum: dinsdag 27 augustus 2019 16:33:25

Hoi 5.1.2e,

Ik was de afgelopen weken afwezig en heb daardoor op een aantal mails niet kunnen reageren. Sorry daarvoor. Onderstaande mail is in ieder geval doorgeleid naar het OM.

Groetjes,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK [mailto:5.1.2e@minienw.nl]

Verzonden: woensdag 7 augustus 2019 7:16

Aan: 5.1.2e - BD/DRC/FO

CC: 5.1.2e - BSK

Onderwerp: aanvraag Stint

Hoi 5.1.2e,

Ook vast ter info voor jou.

We hebben sinds maandag een aanvraag liggen voor de toelating tot de openbare weg van drie typen Stints. Het gaat om drie types bedoeld voor het vervoer van kinderen. Het verschil zit in de gebruikte accu's en de maximale snelheid. Ik meld dit vast even bij jou. En het lijkt me goed om dit via jou ook te melden bij het OM. Mochten er lopende het onderzoek bevindingen zijn die relevant zijn voor de beoordeling van deze aanvraag, kan het OM dan in ieder geval een afweging maken of ze die info willen delen. Ik weet dat ze dit waarschijnlijk niet zullen doen, maar het gaat er mij om dat daar dan in elk geval een bewuste keuze over wordt gemaakt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 5.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Ministerie van Justitie en Veiligheid

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Stand van zaken beoordeling Stint
Datum: dinsdag 27 augustus 2019 17:40:16

We zullen er ieder geval iets van moeten vinden. Onze beoordeling geldt voor het voertuig zoals deze getest is. We weten natuurlijk nog niet of en zoja hoe Stint het voertuig gaat aanpassen nav de opmerkingen van de inspectie. Pas als dat bekend is kunnen daar echt iets over zeggen.

Schot voor de boeg, als het voertuig bijv door een ROPS zwaarder wordt heeft dat onmiddellijk gevolg voor het resterende laadvermogen(lees aantal inzittenden). Ik stel voor dat we in de loop van volgende week een overleg plannen en daarin ook deze ontwikkeling te bespreken.

Vr grt

5.1.2e

Op 27 aug. 2019 om 17:29 heeft 5.1.2e - BSK
 <5.1.2e @minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi 5.1.2e ,

Een gesprek na maandag is snel genoeg volgens mij.

Ok, dus als ik het goed begrijp heeft ISZW hun bevindingen met ons gedeeld. Klopt dat? Want dat was wel wat is afgesproken tijdens het overleg met de inspecties waar 5.1.2e en 5.1.2e ook bij waren. Ik begrijp dat wij dat niet als voorwaarde stellen en we daar dus niets mee doen. Maar als door de ROPS de massa anders wordt of het zicht voor de bestuurder opnieuw moet worden bekeken, is dat natuurlijk wel relevant voor jullie beoordeling. Dus vandaar mijn vraag of de RDW meent dat een Stint na de aanpassingen op suggestie van ISZW opnieuw de molen door moet?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Verzonden: dinsdag 27 augustus 2019 16:49

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e @rdw.nl; 5.1.2e 5.1.2e @rdw.nl; 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e , 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Onderwerp: Re: Stand van zaken beoordeling Stint

5.1.2e ,

Donderdag worden de laatste testen gedaan, en kan het testrapport opgemaakt worden. Ik heb niet bij het betreffende overleg gezeten maar het is volgens mij de bedoeling dat we de uitkomsten eerst met lenW willen bespreken voordat ze formeel verstuurd worden. Maandag worden de testresultaten bij ons eerst in het strategisch overleg besproken en later op de dag met Stint (zonder advies). Na maandag zouden we een gesprek kunnen plannen met het ministerie. Is dat snel genoeg?

Van de ROPS hoorde ik van 5.1.2e , kennelijk is dat een voorwaarde iit de machinerichtlijn. We hadden die in eerste instantie ook voor de beleidsregel voorgesteld omdat dat ook een voorwaarde uit 168/2013 is. Echter is die er in 1 van de redactieslagen uitgeschreven, net als minimaal 2 wielen.

Vooralsnog gaan we met de ROPS als RDW niets mee doen. De uitgevoerde

stabiliteitstesten gaven wat ons betreft geen aanleiding om een ROPS te adviseren.

Vr grt

5.1.2e

Op 27 aug. 2019 om 16:16 heeft 5.1.2e - BSK

<5.1.2e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi collega's,

Kunnen jullie me na morgen een update geven waar jullie staan met de beoordeling van de Stint?

Verder begreep ik van Edwin Renzen dat de inspectie SZW bij hem is langs geweest en hij meldde me dat hij de Stint moet voorzien van een ROPS, samen met nog wat andere puntjes (die niet nader zijn toegelicht). Is dit jullie bekend? Hij wilde ook weten of dit betekent dat hij nu een nieuwe aanvraag moet doen. Dat laatste wil ik eerst met jullie bespreken alvorens ik een antwoord geef.

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Aanvullende vragen n.a.v. veiligheidsonderzoek Stint2019 Prodrive Academy
Datum: woensdag 28 augustus 2019 21:28:55

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Alle genoemde onderwerpen zijn geadresseerd in het veiligheidsrapport van Prodrive. Deze wordt morgen verstuurd. Mijn excuses voor de vertraging.

Zoals in het telefoongesprek van vanochtend besproken twijfelen wij of de 20km per uur variant van de Stint niet beter ingetrokken kan worden uit de aanvraag.

Deze hebben wij destijds op nadrukkelijk verzoek van enkele marktpartijen gemaakt. Deze werd ingezet om vanaf de BSO, zonder kinderen erin, met een hogere snelheid over lange en brede fietspaden te kunnen rijden naar de scholen. Zodra de kinderen instapten werd de snelheid verlaagd. Hierover hadden we afspraken met de eigenaren van bso's die deze voertuigen voornamelijk zelf bestuurden.

Uw onderstaande vragen waren ook gericht op dit onderwerp. Alle extra handelingen die het vergt om voor een zeer beperkte groep een voertuig aan te laten wijzen als bijzondere bromfiets met alle afwijkingen ten opzichte van ons reguliere proces staat niet in verhouding tot 3 km per uur sneller kunnen bewegen op het fietspad indien onbeladen. De gebruiksgroep betreft ongeveer 1% van alle voertuigen.

Morgen staat hierover een overleg gepland. Beslissing wat met dit onderwerp te doen zal verwerkt worden in het rapport en deze zal dan doorgestuurd worden.

Ik hoop dat uw processen niet vertraagd hiermee.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
Stint

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag, augustus 14, 2019 6:08 PM

Aan: Edwin Renzen

CC: 5.1.2e - BSK

Onderwerp: Aanvullende vragen n.a.v. veiligheidsonderzoek Stint2019 Prodrive Academy

Beste heer Renzen,

Naar aanleiding van het veiligheidsrapport dat u heeft ingediend bij uw verzoek van 5 augustus jl. om een type voertuig aan te laten wijzen als bijzondere bromfiets, zoals bedoeld in artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994, heb ik nog een paar aanvullende vragen betreffende het ingediende veiligheidsrapport:

1. Kunt u toelichten waarom is gekozen voor de twee maximumsnelheden van 17,2 km/u en 20 km/u? Is er een ook afweging gemaakt om de snelheid te beperken tot maximaal 15km/u zoals geadviseerd in het rapport van de SWOV uit 2011? De keuze voor deze snelheden wordt nauwelijks toegelicht in het rapport.
2. In het rapport staat dat er bij de maximale snelheid 20km/u geen sprake is van belading. Kunt u daar een nadere toelichting bij geven wat hiermee precies wordt bedoeld?
3. Kan het veiligheidsrapport voorzien worden van foto's om hetgeen staat beschreven te illustreren zodat duidelijk is hoe een proef heeft plaatsgevonden?
4. Tegen welke norm of veiligheidskader is de beoordeling afgezet om te komen tot de conclusies in het rapport?

Ik wil u vragen uiterlijk 28 augustus uw antwoorden op deze vragen aan me toe te sturen. De door u verstrekte antwoorden worden integraal betrokken bij de besluitvorming over uw verzoek.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....

M 06 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Veiligheidsonderzoek Prodrive
Datum: donderdag 29 augustus 2019 17:17:29
Bijlagen: [Veiligheidsonderzoek Stint 2019 door Prodrive Academy versie 29 aug.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Bijgevoegd het document zoals aangegeven in de mail van gisteren,

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)6-5.1.2e
T: +31(0)30-5.1.2e
COC: 52411761
VAT: 5.1.1c
www.stintum.com
WeChat ID: 5.1.1c



STINT 2019

Veiligheidsonderzoek



Veiligheidsonderzoek Stint 2019

Lelystad, juli 2109

Onderzoek uitgevoerd en opgesteld door:

- Mark Maaskant, eigenaar Prodrive Academy
- 5.1.2e Prodrive Academy



Inleiding

Prodrive Academy is een onafhankelijke en pragmatische verkeersopleider met een grote ervaring in moderne mobiliteitsvormen. Onze missie is het verkeer veiliger maken. Dat doen we door coaching in verkeersinzicht en gevaarherkenning en door te trainen in veilige voertuigbediening.

Zo ook doen dat ook voor bestuurders van de Stint, want bij Prodrive Academy geloven we in nieuwe vormen van mobiliteit. Met nieuwe mobiliteitsproducten en vormen dienen zich ook nieuwe verkeerssituaties aan en ontstaat een trainingsbehoefte zodat de veiligheid kan worden geborgd.

Aan Prodrive Academy is het verzoek gedaan om een veiligheidsonderzoek te doen voor de Stint. Prodrive Academy is een deskundig bedrijf en heeft ervaring met het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken vanuit onze schadepreventieachtergrond, we verzorgen dergelijke onderzoeken bijvoorbeeld ook voor bezorgdiensten die met kleine elektrische voertuigen en cargo bakfietsen met trapondersteuning rijden.

In ons veiligheidsonderzoek zijn we er vanuit uitgegaan dat de Stint al jaren in het Nederlandse verkeersbeeld rondreed totdat de typegoedkeuring van de Stint werd ingetrokken. De SWOV heeft in 2011 al een veiligheidsonderzoek gedaan onder OZ-nummer C10.03.09.4. Wat er na dit onderzoek feitelijk is veranderd is dat de Stint inmiddels in het straatbeeld geaccepteerd is en dat de bediening van de Stint 2019 anders is. Daarbij is er inmiddels een minimumleeftijd voor Stint bestuurders van 18 jaar vastgelegd. Tevens stelt de verzekeraar van alle Stints als eis dat een gedegen Stint Rijvaardigheidstraining met goed gevolg afgelegd moet zijn. Na de komst van de Stint zijn er diverse vergelijkbare voertuigen in het straatbeeld verschenen die op fietspaden en fietsstroken mogen rijden. Denk aan bijvoorbeeld Cargo bikes en grote bakfietsen met elektrische trapondersteuning.

Naar onze mening is de Stint 2019, de cargobike en grote bakfiets met trapondersteuning inmiddels geaccepteerd in het straatbeeld. Ons veiligheidsonderzoek richt zich dan ook op met name op de rijeigenschappen en de bediening van de Stint 2019.

Doordat we veel ervaring hebben met het rijden op de Stint zijn we goed in staat een veiligheidsbeoordeling af te geven. We spraken voor dit onderzoek onder andere met BSO medewerkers en Pakketbezorgers van PostNL die reden op de Stint. In deze gesprekken hebben we duidelijk gevraagd naar de gebruikerservaring en waar bestuurders tegenaan lopen. De uitkomsten hebben we in onze adviezen in ons onderzoek verwerkt.

In het convenant dat de kinderopvang sector heeft gesloten met het Ministerie wordt onder andere gesproken over een Stint Rijvaardigheidstraining. Prodrive Academy is eveneens een van de uitvoerders van de Stint 2019 rijvaardigheidstraining.



Stint 2019, BSO versie

De Stint 2019 is een elektrisch aangedreven voertuig met 4 wielen en aandrijving op de achteras. De vooras is voorzien van vering en demping wat zorgt voor een goed en veilig stuurgedrag. Het voertuig heeft een overzichtelijke cockpit en de bedieningsknoppen zijn goed bereikbaar zonder dat je je handen van het stuur hoeft te halen. De bediening van een Stint laat zich het beste vergelijken met het besturen van een scooter/bromfiets.

De maximale snelheid voorwaarts van de Stint is 17,2 of 20 km/h en de maximale snelheid achterwaarts is 5 km/h. Ook heeft een voertuig een knop waarmee de snelheid voorwaarts tot 5 km/h beperkt kan worden. Het voertuig is bedoeld voor het vervoer van maximaal 10 kinderen tot maximaal 12 jaar. Het voertuig is voorzien van heupgordels die de kinderen dragen tijdens het rijden. Het vastmaken en losmaken van de veiligheidsgordel werkt gelijk aan de veiligheidsgordels in een auto.

Je bestuurt de Stint vanuit een staande positie, dit zorgt voor een goed zicht in het verkeer. De bediening van een Stint makkelijk en intuïtief maar vraagt vanwege de grote mate van verantwoordelijkheid wel een stuk training in enerzijds voertuigbediening maar ook verkeersinzicht, risicoperceptie en gevaarherkenning. Ook is een goede actieve sta houding belangrijk, net als het rijden op een motorfiets of scooter is de Stint het fijnst te besturen als je "meehangt" in bochten.

Rijbewijs plicht en verzekering

Brancheorganisaties uit de kinderopvang zijn met het ministerie in een convenant overeengekomen dat de minimum leeftijd om een Stint te besturen 18 jaar is en dat een Stint 2019 Rijvaardigheidstraining met goed gevolg is afgelegd. Om een Stint 2019 te mogen besturen gelden vanuit de verzekeraar Steijnborg Assurantien (die alle BSO Stints in dekking heeft) de volgende aanvullende eisen aan de bestuurder ten aanzien van rijbewijzen:

AM (bromfiets) of B (auto) aangevuld met een Stint 2019 Training.

Of:

AM theorie certificaat behaald bij het CBR aangevuld met een Stint 2019 Training.

Vanuit onze veiligheidsvisie is het goed dat er basis eisen gesteld worden aan leeftijd en aanvullende opleiding. In onze visie kan een opgeleide en geslaagde Stint bestuurder met de geëiste certificaten met 10 kinderen rijden in een Stint. Een geslaagde deelnemer betekent wel dat de Stint rijvaardigheidstraining een competent/nog niet competent mogelijkheid kent en dat alle rijproeven door elke aanbieder op elke locatie identiek moeten worden uitgevoerd en beoordeeld. De maximum snelheid van 17,2 km/h en 20 km/h achten wij als veilig en verantwoord en we zijn ook van mening dat je met deze snelheden geen overige weggebruikers zoals fietsers tot overlast bent. (Een vrachtauto op een autoweg die 80 km/h rijdt is ook geen overlast voor auto's die daar 100 km/h mogen rijden en de vrachtauto niet kunnen inhalen) BSO's dienen wel actief beleid te voeren op zogenaamde veilige routes waar gekeken wordt op zoveel mogelijk gebruik te maken van gescheiden fietsstroken, dit is tevens in het convenant tussen de sector en het Ministerie afgesproken.

Wijzigingen Stint 2019 gezien vanuit de gebruiker.

De Stint 2019 is op heel veel punten aangepast. Wanneer bestuurders die al ervaring hebben met het rijden op de Stint vallen vanuit de gebruiker gezien de volgende punten met name op:

- De aanwezigheid van schijfremmen op de vooras te bedienen met de rechterremhendel;
- Een extra remhendel aan de rechterkant van het stuur, nu 2 remhendels in plaats van 1;
- Andere bedienknop voor: vooruit, neutraal en achteruit;
- Andere bedienknop voor richting aangeven;
- Optioneel 20 km/h als extra snelheid, niet bedoeld voor vervoer van kinderen;
- Een rode noodknop die de aandrijving uitschakelt;
- Het mechanische vrijloop mechanisme is niet meer aanwezig, de Stint kan nu altijd weggeduwd worden;
- Anders geplaatste verlichting;
- Een rek tussen de benen van de bestuurder dat kan voorkomen dat je van de Stint afvalt;
- Een handrem met een akoestische melding als deze niet ingeschakeld wordt;
- De Stint remt minder hard op de motor;
- Je moet op de voetplaat staan om de Stint te kunnen bedienen;
- De aansluiting van de oplaadkabel is verplaatst;

Vanuit veiligheidsoogpunt is het ons advies de compleet nieuwe bediening met de bestuurders door te nemen in een zogenaamde gebruikerstraining. Ook de “nood procedure” om een stilgevalen Stint (bijvoorbeeld een lege accu, of per ongeluk ingedrukte rode noodknop) weer weg te duwen is anders en adviseren we met de bestuurders te trainen.

We kunnen ons voorstellen dat reeds ervaren Stint bestuurders moeten wennen aan de veranderingen. Een oplossing hiervoor is de Stint Rijvaardigheidstraining.



Stint 2019 bediening



Stint bediening



Rijproeven

Met de Stint 2019 hebben we diverse rijproeven op afgesloten terrein uitgevoerd. Elke test hebben we zowel beladen als onbeladen uitgevoerd. De belading bestond uit jerrycans gevuld met water met een gewicht van 200 kg. Alle tests zijn zowel met 17,2 km/h als 20 km/h uitgevoerd, maar bij 20 km/h zonder belading, omdat deze snelheid niet beladen gereden wordt in de praktijk.

Opstappen en wegrijden

- Op de treeplank staan, 1 voet links en 1 voet rechts van de valbeveiliging en dan pas de contactsleutel omdraaien. De Stint 2019 geeft nu een akoestisch signaal dat de handrem vergrendeld is. Wegrijden is niet mogelijk. De handrem ontgrendelen door de beugel omhoog te duwen en met je rechterduim de stand “vooruit” vanuit de neutraal stand selecteren. Nu pas is rijden mogelijk. Als je van de treeplank afstapt klinkt er weer een akoestisch signaal dat stopt als de handrem weer geactiveerd is.

Ons veiligheidsoordeel is dat de bediening van de Stint 2019 professioneel is met diverse ingebouwde veiligheden. Bestuurders die al Stint ervaring hebben zullen moeten wennen aan de nieuwe bediening. Naar onze mening is daarom een Stint gebruikerstraining erg aan te raden.

Uitrollen na loslaten van de gashendel:

- De Stint rolt door na het loslaten van de gashendel, remmen met de mechanische rem maakt eveneens onderdeel uit van het rijden.

Ons veiligheidsoordeel is dat gedoseerd leren remmen onderdeel hoort uit te maken van de Stint Rijvaardigheidstraining. Het feit dat de Stint 2019 voorzien is van remmen op de vooras en op de achteras maakt dat de Stint 2019 met weinig remkracht tot een noodremming kan komen.

Gas geven en remmen tegelijkertijd:

- Een microswitch op de beide remgrepen onderbreekt direct de aandrijving. Volgas geven met ingeknepen remhendel is dus niet mogelijk bij de Stint 2019.

Ons veiligheidsoordeel is dat dit een goede veiligheidsoptie is.

Het nemen van een bocht:

- Het nemen van bochten is erg gemakkelijk en de Stint voelt zeer stabiel aan. Afhankelijk van de bochtradius of de bocht verkantting moet een bestuurder de rij snelheid in bochten aanpassen. In geen geval geeft de Stint een onveilig of onstabiel gevoel.

Ons veiligheidsoordeel is dat het nemen van bochten met de Stint veilig verloopt.



Noodremming met 17,2 / 20 km/h:

- Het maken van een noodremming duurt met het inknijpen van beide remhendels maximaal 1,5 meter en 1,7 meter bij 20 km/h.
- Het maken van een noodremming met alleen de linkerhand, waarmee je de mechanische trommelrem op de achteras bedient verloopt veilig, wel is het zo dat je lichaam naar voren wordt gedrukt maar dit wordt opgevangen door de hoge stuurkolom.
- Het maken van een noodremming met alleen de rechterhand, waarmee je de schijfrem op de vooras bedient verloopt veilig, wel is het zo dat je lichaam naar voren wordt gedrukt maar dit wordt opgevangen door de hoge stuurkolom.

Het is niet ideaal om een noodremming te maken met een hand aan het stuur, dit is ook niet een natuurlijke reactie. Op een bromfiets een noodremming maken met een hand aan het stuur is gevaarlijker dan met een Stint. De hoge stuurkolom houdt de bestuurder in elk geval tegen. Het advies aan Stint bestuurders moet zijn te allen tijde 2 handen aan het stuur te houden voor stabiliteit van de bestuurders.

Met 1 hand rijden op ongelijk oppervlak

- Met 1 hand rijden op ongelijk oppervlak. In de praktijk blijkt dat je met een actieve sta houding en een aangepaste snelheid stabiel op de Stint kan blijven staan. Het gevoel om van de Stint af te vallen is er zeker niet.

Bij rijden op ongelijk oppervlak is het advies om met aangepaste snelheid te rijden. Het advies is Stint bestuurders in een gebruikerstraining te trainen hun snelheid aan de omstandigheden aan te passen. Rijden met 1 hand is niet aan te raden en is ook geen natuurlijke reactie van Stint bestuurders.

Schuin op- en afrijden van verhoogde richels en stoepranden.

- Het schuin op- en afrijden van verhogingen en richels maakt deel uit van de dagelijkse werkzaamheden van een Stint bestuurder. Uiteraard voer je deze manoeuvre uit met gepaste snelheid om het comfort van je passagiers te garanderen. De Stint blijft hierin zeer stabiel en geeft geen gevoel tot kantelen.

Schuin op- en afrijden van richels, verhogingen, stoepranden dient met aangepaste snelheid te gebeuren. Het advies is Stint bestuurders in een gebruikerstraining te trainen hun snelheid aan de omstandigheden aan te passen.

Het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en het op- en afrijden van een stoep.

- Het schuin en recht op en afrijden van inritten en stoepranden maakt deel uit van de dagelijkse werkzaamheden van een Stint bestuurder. Stint bestuurders voeren deze manoeuvre uit met gepaste snelheid om het comfort van je passagiers te garanderen. De Stint blijft hierin zeer stabiel en geeft geen gevoel tot kantelen.

Schuin en recht op- en afrijden van inritten of stoepranden dient met aangepaste snelheid te gebeuren. Het advies is Stint bestuurders in een gebruikerstraining te trainen hun snelheid aan te passen en dergelijke manoeuvres uit te voeren.



Noodprocedure: de Stint wegduwen

- De Stint is in geval van stilvallen (accu leeg, noodknop geactiveerd) altijd weg te duwen.

Ons veiligheidsoordeel is dat dit veilig is, de Stint kan zonder “nadenken” of extra handelingen worden weggeduwd indien nodig. Het betekent wel dat als je de Stint 2019 op een hellende ondergrond parkeert (net als met alle andere voertuigen) altijd de parkeerrem ingeschakeld moet worden, de bestuurder wordt hier via een akoestisch signaal aan herinnerd.

Het is belangrijk in een gebruikerstraining te benoemen dat de parkeerrem altijd gebruikt moet worden onder elke omstandigheid. Ook adviseren wij het onderdeel: controleren op akoestisch signaal bij de dagelijkse checks in te bouwen. Het akoestische signaal werkt alleen bij de sleutel in stand “contact-aan”.

Plotseling uitwijk manoeuvre

Voor de Stint geldt dat uitwijken met een snelle stuurbeweging veilig gaat en dan het voertuig stabiel blijft. Ook als bestuurder ervaar je stabiliteit, je voelt geen enkele neiging naar “van het voertuig” afvallen. Wel is het raadzaam voor de bestuurder om een actieve sta houding te hebben zodat je lichaam mee kan bewegen met het voertuig. Ons advies is dat het oefenen van een actieve sta houding onderdeel is van een Stint gebruikerstraining.

Uitzonderlijke niet natuurlijke handelingen getest op een vlakke weg

Deze handelingen zijn getest met 200 kg belading en 17,2 km/h:

- Bij volvermogen en 17,2 km/h de rijstand van voorwaarts in neutraal zetten: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 25 meter.
- Bij volvermogen en 17,2 km/h de rijstand van voorwaarts in achterwaarts zetten: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 7 meter en gaat dan met 5 km/h achterwaarts verder.
- Bij volvermogen en 17,2 km/h de contactsleutel omdraaien: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 30 meter.
- Bij volvermogen en 17,2 km/h de rode noodknop indrukken: de Stint rolt uit in tot stilstand ca. 30 meter.
- Als bestuurder bij volvermogen en 17,2 km/h van de Stint afspringen: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 7 meter.

Deze handelingen zijn getest zonder belading en 20 km/h:

- Bij volvermogen en 20 km/h de rijstand van voorwaarts in neutraal zetten: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 34 meter.
- Bij volvermogen en 20 km/h de rijstand van voorwaarts in achterwaarts zetten: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 9,5 meter en gaat dan met 5 km/h achterwaarts verder.
- Bij volvermogen en 20 km/h de contactsleutel omdraaien: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 40 meter.
- Bij volvermogen en 20 km/h de rode noodknop indrukken: de Stint rolt uit in tot stilstand ca. 40 meter.
- Als bestuurder bij volvermogen en 20 km/h van de Stint afspringen: de Stint rolt uit tot stilstand in ca. 13 meter.



Oordeel: uitzonderlijke niet natuurlijke handelingen getest op vlakke weg

Onze veiligheidsanalyse is dat met de komst van een extra remhandel en de hydraulische schijfremmen de remkracht van de Stint 2019 zo goed is geworden dat met minimale kracht het voertuig tot stilstand gebracht kan worden.

Rijden met de Stint met de regenkap

Bij regenval kan een BSO ervoor kiezen een regenkap op de Stint te monteren. We hebben ook rijproeven gedaan met de regenkap die zich met name richtte op de zichtlijn.

Vanuit onze veiligheidsvisie vertoont het rijden met de regenkap extra alertheid van de bestuurder maar beïnvloedt deze kap het gezichtsveld niet op negatieve wijze. Wel zijn we van mening dat het rijden met regenkap onderdeel uit moet maken van de Stint gebruikerstraining.

Als we kijken naar grote elektrische bakfietsen met een regenkap zijn we van mening dat het een voordeel is dat de Stint bestuurder staat en daardoor in vergelijking met een bakfiets een beter zicht heeft omdat de bestuurder van een bakfiets zit en daardoor een andere zichtlijn heeft.

Veiligheidsbeugel

Nieuw is het veiligheidsrek voor de bestuurder dat tussen de benen is geplaatst. Naar onze mening moet je als bestuurder van een Stint goed kunnen meebewegen, en heb je voldoende bewegingsruimte nodig. Je wilt als bestuurder het gevoel hebben bochten tegen te kunnen hangen, de natuurlijke houding zoals je die ook hebt als je een fiets, brommer of motorfiets in een bocht bestuurt. Uit onderzoek met de eindgebruikers blijkt dat BSO medewerkers liever zo weinig mogelijk extra hindernissen hebben als zijn "hun" kinderen snel uit een Stint moeten halen om welke reden dan ook. De nieuwe veiligheidsbeugel doet dan ook goed dienst als "af-val beveiliging" maar staat anderzijds de Stint bestuurder niet in de weg.

Naar onze mening is het vasthouden van het stuur de beste garantie om niet van de Stint 2019 te vallen. De veiligheidsbeugel doet goed dienst als af-val beveiliging en zit een Stint bestuurder niet in de weg.



Veiligheid ongeoefende bestuurders

Het is niet aan te raden om ongeoefende bestuurders op een Stint te laten rijden met kinderen aan boord. Na het volgen van een Stint gebruikerstraining ben je nog steeds een beginnende Stint bestuurder maar heb je wel kennis van het RVV. Onze mening is dat je als ongeoefende bestuurder met een Stint rijvaardigheidstraining van 2 uur, gevolgd door nog 2 uur rijden in de omgeving van de BSO, in het kader van veilige routes er voldoende basis is om met de Stint te rijden. De Stint is intuïtief qua bediening, rijdt op fietspaden en fietsstroken, heeft een beperkte maximum snelheid en mag bestuurd worden vanaf 18 jaar. Ons advies is geen ongeoefende bestuurders gebruik te laten maken van een Stint.

Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?

De maximum snelheid van 17,2 of 20 Km/h is in onze visie geen veiligheidsprobleem. In onze ogen heeft de Stint sinds 2011 een positie op fietspaden en fietsstroken bewezen. We zien het vergelijk tussen personenauto's en vrachtauto's rijdend op een autoweg. Hier rijdt de vrachtauto 80 km/h en de personenauto mag 100 km/h. Het ene voertuig vervoert iets, is daardoor zwaar en kan/mag minder hard en zo is dat met de Stint ook. Uit gesprekken met eindgebruikers blijkt het slechts sporadisch voor te zijn gekomen dat overige fietspad of fietsstrook gebruikers zich ergeren dat ze een Stint niet kunnen inhalen, maar dit geldt ook voor bakfietsen en cargo bikes. Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. Naar onze mening is de maximum snelheid van de Stint is geen veiligheidsissue.

Staat de voorgeschreven plaats op de weg veilig gebruik in de weg?

Naar onze overtuiging heeft de Stint een veilige positie op fietspaden en fietsstroken al jaren bewezen. De Stint is een opvallende verschijning met een vriendelijk karakter waardoor deze in de meeste gevallen op sympathie van overige medeweggebruikers kan rekenen. Uit gesprekken met eindgebruikers blijkt het slechts sporadisch voor te zijn gekomen dat overige fietspad of fietsstrook gebruikers zich ergeren dat ze een Stint niet kunnen inhalen, maar dit geldt ook voor bakfietsen en cargo bikes. Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. De voorgeschreven plaats op de weg van de Stint is geen veiligheidsissue.



Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?

Regels staan de Stint niet zozeer in de weg maar wel verkeerssituaties. Dit geldt niet alleen voor de Stint maar ook voor bakfietsen voor particulieren en cargobikes. Denk bijvoorbeeld aan oversteekplaatsen waar je een weg met een linker en een rechterrijbaan moet oversteken, de vluchtheuvels in het midden van de weg zijn niet geschikt meer voor moderne voertuigen op het fietspad en zijn te klein.

Verkeer remmende maatregelen bedoeld om de snelheid op de rijstrook omlaag te krijgen maken vaak het fietspad ook dermate smal dat bakfietsen, cargobikes en Stints gedwongen worden om over de rijbaan te rijden simpelweg omdat het fietspad te smal is.

Ook zien we dat het onderhoud aan veel fietspaden achter blijft, gaten, kuilen, boomwortels, complete verkanting door verzakking, we stellen vast dat het drukker wordt op het fietspad of de fietsstrook en wegbeheerders en gemeenten houden onvoldoende rekening met deze toenemende drukte en een verandering van de mobiliteit op het fietspad (Cargobike, Stint, Bakfiets) Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. Ons advies is om de BSO's veilige routes te laten maken waar de hierboven beschreven situaties niet in voorkomen.

Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?

Er zijn 2 soorten Stints: BSO Stint voor vervoer van kinderen en Cargo Stints voor vervoer van goederen of materialen. De doelgroepen daarin zijn divers. Misbruik zouden we kunnen zoeken in de vorm van betaald taxivervoer of ouders van een gezin die een Stint aanschaffen om hun kinderen naar school te brengen. We zijn van mening dat de Stint voorbehouden moet blijven aan professionele gebruikers werkzaam in de kinderopvang.

Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?

Om een Stint te besturen moet je een actieve sta houding hebben. Bijvoorbeeld: Obese personen, gehandicapten met bijvoorbeeld 1 arm of 1 been, of hele kleine mensen <1,55 zouden wij afraden om een Stint te besturen. De Stint gebruikerstraining kent een competent/niet competent optie en deze optie moet voorkomen dat gebruikers een Stint gaan besturen die daar niet voor geschikt zijn. Uitvoerders van Stint RijVaardigheidstrainingen dienen hier strikt mee om te gaan.



Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers.

Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert. We zijn niet van mening dat een Stint de veiligheid van medeweggebruikers negatief beïnvloedt. De Stint hoort daar gewoon thuis, net als de afgelopen jaren al het geval was. Wel stellen we vast dat het drukker wordt op het fietspad of de fietsstrook en wegbeheerders en gemeenten houden onvoldoende rekening met deze toenemende drukte en een verandering van de mobiliteit op het fietspad (Cargobike, Stint, Bakfiets) Mobiliteit verandert en het verkeersbeeld verandert.

Infrastructuur en duurzaam veilig

In het convenant is met BSO's afgesproken dat zij zich maximaal zullen inspannen om met de Stint 2019 in 30 km/h gebieden te rijden, kruispunten te gebruiken voorzien van verkeersregelsystemen en zoveel mogelijk gebruik te maken van speciaal daarvoor bediende fietsstroken. Het is ook zaak dat gemeenten en wegbeheerders zich inspannen om fietspaden goed te onderhouden (boomwortels die fietspaden omhoog drukken, gaten, te smalle fietspaden. In 2011 kwam de Stint voor het eerst op het fietspad als bijzondere bromfiets, intussen rijden er cargo bikes met 2m³ laadcapaciteit, rijden er grote bakfietsen met elektrische trapondersteuning. Deze nieuwe mobiliteitsvormen komen grotendeels in plaats van mobiliteit die voorheen met auto's en bestelbussen werd uitgevoerd. Het is daarom terecht om te stellen dat deze verschuiving van mobiliteit in stedelijke gebieden de ruimte krijgt om veilig te groeien en dat wegontwerp en onderhoud rekening gehouden wordt met bredere fietsen en intensiever gebruik van fietspaden.



Conclusie

Naar onze veiligheidsmening heeft de Stint zijn positie in het verkeersbeeld reeds bewezen en heeft de SWOV in haar onderzoek van 2011 de Stint op alle punten positief beoordeeld. De SWOV maakte destijds als opmerkingen, de minimale leeftijd van 16 jaar en de positie van de Stint in het verkeer. 8 jaar later is de Stint geaccepteerd in het verkeersbeeld en geldt een minimum leeftijd alsmede een extra training voor Stint bestuurders. Naast de Stint zijn er andere bijzondere gebruikers van fietspaden bijgekomen en leidt dit vooralsnog niet tot grote problemen.

Wel is het zo dat wij verwachten dat de groep bijzondere gebruikers van fietspaden groeiende is en gemeenten en wegbeheerders hier rekening mee zouden kunnen houden. Naar onze mening zorgt 1 Stint 2019 met daarin 10 kinderen voor een dermate grote verlichting van het verkeersbeeld en de verkeersdruk rondom scholen dat de Stint zichzelf meer dan bewezen heeft als veilig alternatief voor bijvoorbeeld taxi busjes die veel ruimte innemen of bakfietsen met trapondersteuning die maar liefst 25 km/h mogen rijden ook met 10 kinderen op de fiets. Daarbij zijn deze bakfietsen vaak consumenten producten met aanpassingen voor professioneel gebruik terwijl de Stint een zeer stevig gebouwde professionele vervoersoplossing is gebouwd voor niets anders dan veilig BSO vervoer. Momenteel gebruiken veel BSO's deze bakfietsen en in onze ogen is deze situatie met bakfietsen een veiligheidsrisico.

De Stint 2019 is een compleet nieuwe versie van de Stint. De bediening is anders en er zijn meer veiligheidsvoorzieningen bij gekomen. De bediening is intuïtief en de besturing is gemakkelijk. Om 10 kinderen te vervoeren moeten bestuurders aanvullend getraind zijn in voertuigbediening, verkeersinzicht, veiligheidsprocedures, risicoperceptie en gevaarherkenning. De training moet een competent/niet competent optie bevatten en bij competent krijg je een certificaat met een uniek nummer dat in een cursisten administratie teruggevonden kan worden.

Ook dient er bewijs te zijn dat een deelnemer de training daadwerkelijk gevolgd heeft door middel van een controle met een identificatie middel en een handtekening op een presentielijst. Stint opleiders dienen deze cursus administratie zeer zorgvuldig uit te voeren. Naar de professionele en deskundige mening van Prodrive Academy kan een Stint met opvolging van onze adviezen weer veilig de weg op.



Veiligheidsadviezen naar aanleiding van ons onderzoek:

- Inbouwen periodieke controles door de BSO's aan de hand van een checklist met daarin toegevoegd dagelijkse checks zoals akoestisch handrem signaal, batterij niveau, verlichting en bandenspanning, deze checklist moet in de Stint gebruikerstraining worden verwerkt.
- Maak de Stint gebruikerstraining niet alleen verplicht voor BSO's maar ook voor Cargo Stint gebruikers.
- Tijdens deze BSO bezoeken hebben we vastgesteld dat veel BSO's van de Stint zijn overgestapt naar bakfietsen. Deze bakfietsen met trapondersteuning mogen 10 kinderen vervoeren, hebben consumenten product remmen, spaken en frames, mogen 25 km/h op het fietspad. Er is geen minimum leeftijd en geen rijbewijs voor nodig. Als je hebt leren fietsen mag je met 25 km/h 10 kinderen in een bakfiets meenemen. We vinden dit een gevaarlijk alternatief voor de Stint en willen hier een waarschuwing voor afgeven. Naar onze mening moeten BSO's in de gelegenheid gesteld worden de Stint zo snel mogelijk weer in gebruik te nemen.
- Gemeenten en wegbeheerders houden niet altijd voldoende rekening met een intensiever gebruik van fietspaden en fietsstroken en breder wordende voertuigen. Een voorbeeld zijn verkeer remmende maatregelen voor auto's waarbij fietsstroken soms wel erg smal worden gemaakt. Ook pleiten we voor grotere 30 km/u gebieden rondom scholen of plekken waar veel verkeerstromen met wisselende snelheden samen komen. In het kader van duurzaam veilig is het wenselijk dat er met veel intensiever fietsverkeer rekening gehouden wordt en dat verkeersstromen nog beter gescheiden worden en bij voorkeur in dezelfde rijrichting.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Veiligheidsonderzoek Prodrive
Datum: vrijdag 30 augustus 2019 09:43:06

5.1.2e ,

Dit is niet de risicoanalyse maar het veiligheidsrapport. Daarover hoeven wij alleen aan te geven in hoeverre de door hen uitgevoerde rijtesten substantieel afwijken van de door ons tijdens onze rijtesten gedane constatering. Meer hoeven wij hier niet van te vinden of te vermelden in ons rapport. Wat mij betreft maken we die vergelijking (als daar nog tijd voor is) met deze laatste versie. Als dat tijds technisch niet meer gaat dan doen we de vergelijking op basis van het eerdere rapport.

Het loket voor het aanleveren van nieuwe of aanvullende documenten gaat wat mij betreft nu dicht. Alle nog ontbrekende documenten zijn dan vanaf nu voor de rapportage afkeerpunten. Kunnen jullie je hierin vinden?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e @rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e

Verzonden: vrijdag 30 augustus 2019 09:17

Aan: 5.1.2e

Cc: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e

Onderwerp: FW: Veiligheidsonderzoek Prodrive

5.1.2e ,

Laat snel weten welke versie van het veiligheidsonderzoek Stint gebruikt moet worden bij de beoordeling van de huidige aanvraag.

We zijn immers begonnen met de rapportage.

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 30 augustus 2019 09:10

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e ,
 5.1.2e 5.1.2e @rdw.nl>

Cc: 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Onderwerp: FW: Veiligheidsonderzoek Prodrive

Ter info – ik moet het zelf nog lezen

Van: Edwin Renzen <5.1.2e @stint.nl>

Verzonden: donderdag 29 augustus 2019 17:17

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Veiligheidsonderzoek Prodrive

Beste 5.1.2e,

Bijgevoegd het document zoals aangegeven in de mail van gisteren,

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)6-5.1.2e
T: +31(0)30-5.1.2e
COC: 52411761
VAT: 5.1.1c
www.stintum.com
WeChat ID: 5.1.1c

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: Re: Veiligheidsonderzoek Prodrive
Datum: vrijdag 30 augustus 2019 14:21:05

Wij hoeven dit document alleen globaal te kijken naar substantieel afwijkende resultaten bij vergelijkbare rij/stabiliteitstesten. Met de rest van het rapport doen wij niets. Aangezien men slechts de antwoorden op jouw vragen verwerkt heeft en geen nieuwe rijtesten heeft gedaan, maakt het m.i. vwb wat wij moeten beoordelen niet uit welke versie wij nemen.

Vr grt

5.1.2e

Op 30 aug. 2019 om 13:48 heeft 5.1.2e - BSK
 <5.1.2e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi 5.1.2e,

Deze nieuwe versie heeft de fabrikant gestuurd n.a.v. mijn vragen bij het vorige rapport. Dit is dus – wellicht – zijn antwoord op mijn vragen. Geeft dit wat meer context? Ik ben namelijk wel voornemens dit rapport als uitgangspunt te nemen bij onze beoordeling. Is het dan niet gek als jullie dat niet doen?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: vrijdag 30 augustus 2019 10:11

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e
 <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: RE: Veiligheidsonderzoek Prodrive

5.1.2e,

De status van dit document is voor ons onduidelijk (het heeft dezelfde datum, maar is inhoudelijk hier en daar wat aangepast) Ook is er geen duidelijke vraag om de bij de aanvraag geleverde versie te vervangen door dit exemplaar. Je zou dan verwachten dat uit de nummering van de documenten zou blijken wat nu de juiste en actuele versie is. Wij gaan voor de vergelijking die het ministerie van ons gevraagd heeft dus vooralsnog uit van de originele bij de aanvraag geleverde versie. Men is druk bezig met het opmaken van de rapportage dus we maken die op basis van de documenten die ten tijde van de beoordeling beschikbaar waren. Dit nieuwe document laten we vooralsnog buiten beschouwing.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Veiligheidsonderzoek Prodrive
Datum: vrijdag 30 augustus 2019 14:31:03

Dat begrijp ik ware het niet dat het testrapport inmiddels al bijna klaar is. Aangezien naam nog datum van het document veranderd zijn maakt het in feite niets uit welke versie gebruikt is

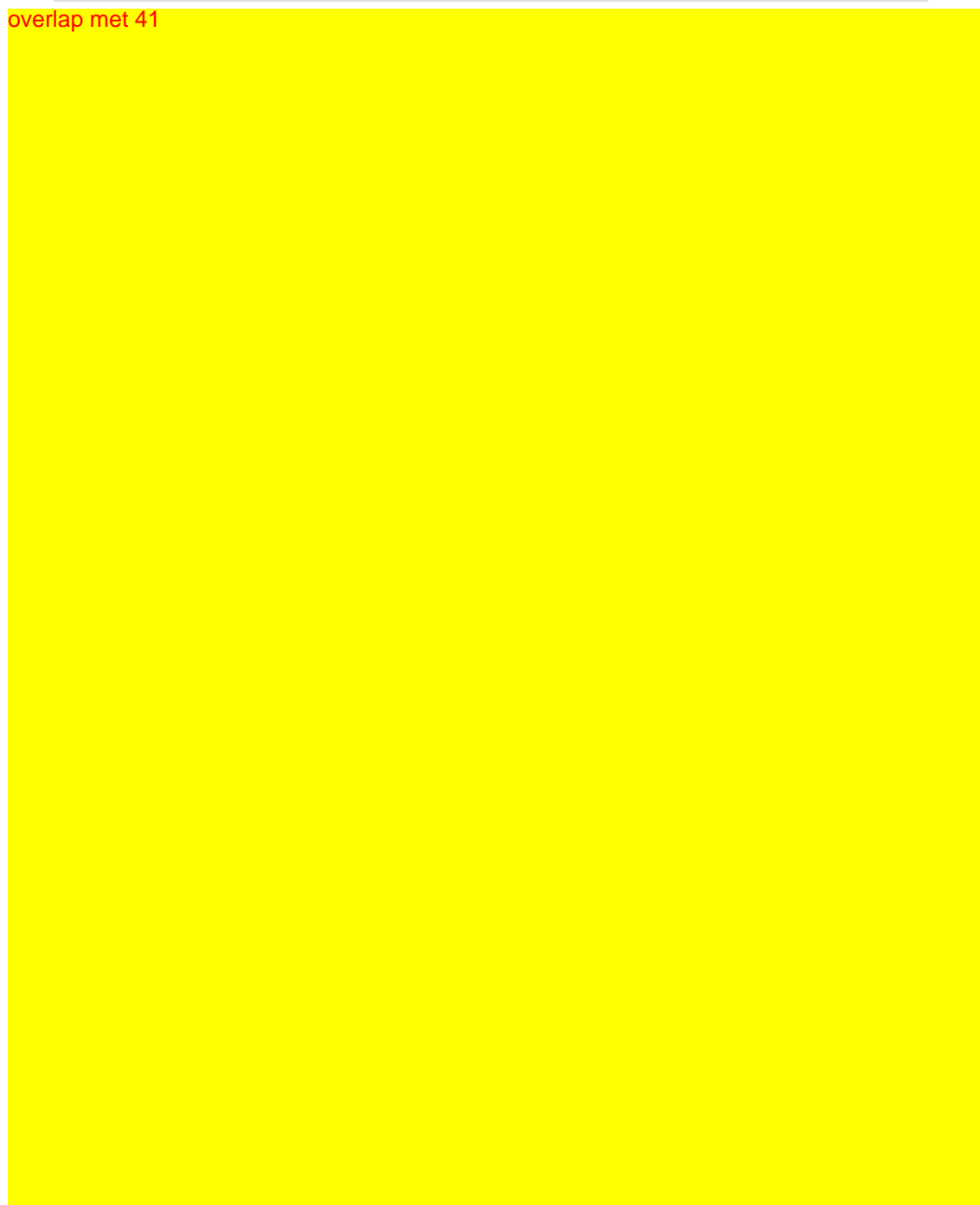
Vr grt

5.1.2e

Op 30 aug. 2019 om 14:27 heeft 5.1.2e - BSK
<5.1.2e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Klopt en op zich niet, maar dan kan je dus evengoed de laatste versie nemen ☺

overlap met 41



overlap met 41

overlap met 41



Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Fwd: Besluit Stint; graag jullie input (uiterlijk dinsdag 10 september)
Datum: vrijdag 6 september 2019 16:22:17
Bijlagen: [Besluit Stint.docx](#)
[ATT00001.htm](#)

5.1.2e ,

Zie onderstaande opmerking van 5.1.2e . Wij hebben stint op 2 sept gesproken.

Grt
5.1.2e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "5.1.2e" <5.1.2e@rdw.nl>
Datum: 6 september 2019 om 16:12:13 CEST
Aan: "5.1.2e" <5.1.2e@rdw.nl>
Kopie: "5.1.2e" <5.1.2e@rdw.nl>, "5.1.2e" <5.1.2e@rdw.nl>
Onderwerp: FW: Besluit Stint; graag jullie input (uiterlijk dinsdag 10 september)

5.1.2e ,

Ik heb de conceptbrief van 5.1.2e doorgelezen. Nette brief en heel duidelijk.

5.1.2i

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 6 september 2019 15:34
Aan: 5.1.2e 5.1.2e@rdw.nl; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>;
 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e - HBJZ
 <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Besluit Stint; graag jullie input (uiterlijk dinsdag 10 september)

Goedemiddag collega's,

Hierbij mijn opzet voor een besluit omtrent de aanvraag. Een en ander moet nog verder aangevuld worden op basis van het eindrapport van de RDW dat volgende week wordt verwacht.

Ik ontvang graag jullie input uiterlijk dinsdag 10 februari.

Ik heb ook contact gehad met de fabrikant. Hij zit ook op het spoor van een nieuwe aanvraag en wil ook gewoon alles keurig doen in een nieuwe aanvraag gelet op de aanpassingen die hij nu nog aan het doen is (rolkooi, bedrading,...). Hij wil eerst het traject Machinerichtlijn afronden en dan een nieuwe aanvraag doen. Die nieuwe aanvraag verwacht hij in de laatste week van september in te dienen.

Hij gaat nu niet meer communiceren, ook gelet op de datum van de 20^e die dichterbij komt.

Mogelijke lijn voor ons bij vragen zou de volgende kunnen zijn:

<!--[if !supportLists]-->•<!--[endif]-->De fabrikant doet nog extra aanpassingen aan het aangeboden voertuig. Dat moet ook getest worden. Dat zal worden beoordeeld in een hernieuwde aanvraag. Op dit moment is de aanvraag daarom ook stopgezet en gaat de fabrikant aan de slag met de resterende verbeterpunten die nog moeten worden doorgevoerd.

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Besluit Stint; graag jullie input (uiterlijk dinsdag 10 september)
Datum: vrijdag 6 september 2019 16:41:31

Ja, dat is ook mooi.

buiten de reikwijdte !

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: vrijdag 6 september 2019 16:24

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Besluit Stint; graag jullie input (uiterlijk dinsdag 10 september)

5.1.2i

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: vrijdag 6 september 2019 16:07

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Besluit Stint; graag jullie input (uiterlijk dinsdag 10 september)

Ik ga kijken. Lijn klinkt al goed, suggestie:

5.1.2i

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 6 september 2019 15:34

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e ,
 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>;
 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK
 <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Besluit Stint; graag jullie input (uiterlijk dinsdag 10 september)

Goedemiddag collega's,

Hierbij mijn opzet voor een besluit omtrent de aanvraag. Een en ander moet nog verder aangevuld worden op basis van het eindrapport van de RDW dat volgende week wordt verwacht.

Ik ontvang graag jullie input uiterlijk dinsdag 10 februari.

Ik heb ook contact gehad met de fabrikant. Hij zit ook op het spoor van een nieuwe aanvraag en wil ook gewoon alles keurig doen in een nieuwe aanvraag gelet op de aanpassingen die hij nu nog aan het doen is (rolkooi, bedrading,...). Hij wil eerst het traject Machinerichtlijn afronden en dan een nieuwe aanvraag doen. Die nieuwe aanvraag verwacht hij in de laatste week van september in te dienen.

Hij gaat nu niet meer communiceren, ook gelet op de datum van de 20^e die dichterbij komt.

Mogelijke lijn voor ons bij vragen zou de volgende kunnen zijn:

5.1.2i

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Brief betreft Aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets
Datum: woensdag 11 september 2019 13:02:18
Bijlagen: [image002.png](#)
[DIR19-4234 Brief aan Ministerie van IenW betreft Aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets.pdf](#)
[Beoordelingsverslag stint 1.0 \(AdV\).docx](#)
[RDW-SPE-0085875.pdf](#)
[RDW-SPE-0086023.pdf](#)
[RDW-SPE-0086024.pdf](#)
[20190910_202066183_AR_AS202066183R1.pdf](#)

Beste 5.1.2e,
Zoals 5.1.2e zojuist met jou heeft afgesproken, hierbij alvast de digitale versie.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Toezicht & Beoordeling



, Europaweg 205, 2711 ER Zoetermeer

✉ Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer

☎ (+31) 6 5.1.2e

@ 5.1.2e @rdw.nl

 Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
t.a.v. 5.1.2e
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Uw kenmerk
IENW/BSK/2019/171
537

Ons kenmerk
DIR19-4234

Datum
11 september 2019

Bijlage(n)
5

Contactpersoon
5.1.2e

E-mail
5.1.2e@rdw.nl

Onderwerp
Aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Geachte 5.1.2e,

Op 7 augustus 2019 heeft de RDW van u drie aanvragen van de firma Stintum Holding B.V. ontvangen. Het betreft aanvragen tot aanwijzing als bijzondere bromfiets zoals bedoeld in artikel 22b van de Wegenverkeerswet 1994.

U heeft de RDW gevraagd om de voertuigen, de geleverde documentatie en het kwaliteitssysteem van de fabrikant te beoordelen conform de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Hierbij heeft u tevens gevraagd een aantal, door de Inspectie SZW genoemde, specifieke punten te betrekken en te vermelden of het voertuig van CE-markering is voorzien. Graag wil ik voor de volledigheid melden dat de totale veiligheid op de weg, naast de veiligheid van het voertuig zelf, een optelsom is van meerdere factoren. Zo zijn een veilig ingerichte infrastructuur, goede verkeersregels en het menselijk gedrag in het verkeer minstens zo relevant.

Beoordeling aanvraag

De drie aanvragen zijn beoordeeld door de RDW. Naast de door u gestelde vragen heeft de RDW ook de vier belangrijkste aanbevelingen¹, die TNO heeft gedaan, in hun onderzoek betrokken. Tijdens het onderzoek is regelmatig werkoverleg gevoerd

¹ Zie memorie van toelichting Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen onder 7.1

Ons kenmerk
DIR19-4234

Pagina
2

met de fabrikant en is een aantal keer de mogelijkheid geboden om verbeteringen door te voeren aan het voertuig en het kwaliteitssysteem.

Het voertuig is als gevolg van de aangepaste Beleidsregel op essentiële punten verbeterd, bijvoorbeeld door de dubbel uitgevoerde mechanische remmen, de stuurkolom met bedieningsorganen, de gordels en de innovatieve beensteun.

Uit de door de RDW uitgevoerde testen blijkt, dat het voertuig nu op de meeste hoofdonderdelen (zoals de remmen, stuurinrichting en gordels) aan de eisen van de beleidsregel voldoet. Ook voldoet het voertuig aan de TNO-aanbevelingen. Er zijn echter op dit moment nog wel een aantal openstaande punten. Hierdoor kan er geen positief advies worden afgegeven.

Belangrijkste punten

In het beoordelingsverslag dat ik als bijlage bij deze brief meestuur, staan deze openstaande punten verwoord. Hieronder licht ik de voor mij belangrijkste punten toe.

Het aangeboden voertuig heeft tien zitplaatsen. De beleidsregel staat maximaal acht zitplaatsen toe, ofwel tien zitplaatsen is niet toegestaan. Op uw verzoek hebben wij wel alle tien zitplaatsen op sterkte beoordeeld, met positief resultaat.

De maximale constructiesnelheid van één van de drie beoordeelde voertuigen bedraagt 20 km/uur. De RDW adviseert om de maximale constructiesnelheid te beperken tot 17 km/uur, omdat bij uitwijktesten is gebleken dat het voertuig bij hogere snelheden en een ongunstige belading (4-5 kinderen aan één zijde) kantelgevaar vertoont. Dit is ook in lijn met het SWOV-advies uit 2011.

De verplichte risicobeoordeling, aangeleverd door de fabrikant, mist nog een onderbouwing voor de afwezigheid van beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde, evenals onderbouwing voor de afwezigheid van een kantelbeveiligingsinrichting.

Het onderzoek naar het kwaliteitssysteem van de fabrikant, dat los staat van de beoordeling van het voertuig, heeft aangetoond dat men op de goede weg is. Er zijn echter nog tien openstaande punten die eerst ingevuld moeten worden voordat het systeem voldoet.

Samenvattend

De fabrikant is op de goede weg, maar heeft nog niet op alle eisen kunnen aantonen dat het voertuig en het kwaliteitssysteem voldoet. Ook heeft hij aangegeven zelf nog verbeteringen te willen aanbrengen die los staan van de eisen.

Ons kenmerk
DIR19-4234

Pagina
3

De RDW geeft, gezien bovenstaande, voor de drie nu beoordeelde types en het kwaliteitssysteem nog geen positief advies af.

Mocht u aanvullende vragen hebben, kunt u contact leggen met mijn collega **5.1.2e**
5.1.2e

Met vriendelijke groet,
Directie van de RDW,

5.1.2e

5.1.2e

Beoordeling RDW van drie aanvragen van Stintum

Datum
6 september 2019

verslag nummer
RDW 2019-BB001 (1.0)

1 Inleiding

In de brief van 7 augustus 2019 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de RDW gevraagd drie aanvragen van de verbeterde Stint van de firma Stintum Holding BV te beoordelen conform de Beleidsregel Aanwijzing Bijzondere Bromfietsen (geldend vanaf 2 mei 2019).

De drie aanvragen betreffen:

- Stint BSO met loodaccu en snelheid 17,2 km/uur (NBAAAX)
- Stint BSO met lithiumaccu en snelheid 17,2 km/uur (NBABAX)
- Stint BSO met lithiumaccu en snelheid 20 km/uur (NBABBX)

Naast de Beleidsregel Bijzondere Bromfietsen is ook gevraagd de drie belangrijkste aandachtspunten van de Inspectie SZW te betrekken in de beoordeling. Deze punten betreffen het kantelgevaar, het zicht van de bestuurdersplaats en de signalerings- en aanwijsrichtingen. Tot slot is gevraagd om te controleren of de voertuigen zijn voorzien van een CE-markering.

De RDW heeft verder vier belangrijke adviespunten van TNO van december 2018 bij het onderzoek betrokken (zie memorie van toelichting Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen onder 7.1).

Onderhavige rapportage geeft een samenvatting van de resultaten en een advies.

2 Overzicht van de aanvragen

De volgende documenten zijn per aanvraag ontvangen van Stintum Holding bv:

- Inlichtingenformulier
- Risicobeoordeling (ProSafety Consult)
- Veiligheidsonderzoek (Prodrive Academy)
- Conformiteitsverklaring
- Duurzaamheidsverklaring
- Technische bijlagen (zie ook inlichtingenformulier voor nadere uitleg)
- KAM-boek (kwaliteitshandboek)
- Gebruikershandleiding
- Dossier met certificaten van componenten

Op het RDW Testcentrum is een testmodel van de Stint afgeleverd. Dit model is representatief gevonden voor de 3 aanvragen.

3 Aanpak

Na ontvangst van de documentatie en een testvoertuig (17,2 km/uur, 20 km/uur, loodaccu en lithiumaccu) is direct gestart met het onderzoek door de RDW.

De testen die betrekking hebben op de technische toetsingscriteria zijn afgenomen op het RDW Testcentrum. De belangrijkste testen betreffen:

- algemene inspectie van het testmodel (incl. documentatieonderzoek);
- remmentesten (handrem, voorrem, achterrem, noodstop, uitloop, vrijloop);
- stabiliteitstesten (uitwijktest, hellingtest, statische kanteltest);

De gordeltrektest is uitgevoerd bij de firma B-style in Velddriel. De inspecteurs van de RDW waren hierbij aanwezig (witness test).

Opmerking: op uitdrukkelijk verzoek van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat zijn alle relevante testen uitgevoerd op basis van het vervoer van 10 kinderen, wetende dat de Beleidsregel Bijzondere Bromfietsen dit niet toelaat.

Verder heeft de RDW onderzoek gedaan naar het systeem dat moet garanderen dat de kwaliteit van de geproduceerde voertuigen constant blijft, de zogenaamde Conformity of Production (COP). Er zijn hiertoe drie schouwingen geweest in de maand augustus 2019. Daarnaast is de documentatie beoordeeld, waaronder het kwaliteitshandboek.

De Inspectie SZW is in de gelegenheid gesteld om de remmentesten en de stabiliteitstesten bij te wonen.

Tijdens het onderzoek is regelmatig werkoverleg gevoerd met vertegenwoordigers van Stintum en is tot twee keer toe de mogelijkheid gegeven om verbeteringen door te voeren aan het voertuig.

4 Resultaten

4.1 Dossier testrapporten (zie artikel 4 lid 4a van de beleidsregel)

De aanvragen zijn vergezeld gegaan van een dossier met testrapporten (lees: certificaten).

Afkeerpunt:

- het EMC-rapport ontbreekt.

4.2 Inlichtingenformulier (zie artikel 4 lid 4b van de beleidsregel)

De volgende inlichtingenformulieren zijn beoordeeld:

- SH-IFL-D0001 (d.d. 31-07-2019) t.b.v. aanvraag NBABAX (lithiumaccu, 20km/h)
- SH-IFL-D003 (d.d. 31-07-2019) t.b.v. aanvraag NBAAAX (loodaccu, 17,2 km/h)
- SH-IFL-D002 (d.d. 31-07-2019) t.b.v. aanvraag NBABBX (lithiumaccu, 17,2 km/h)

Afkeerpunt:

- De maximale aslast van de vooras is onbekend. Dit is van belang in verband met mogelijke overbelading.

4.3 **Conformiteitsverklaring** (zie artikel 4 lid 5a van de beleidsregel)

De volgende conformiteitsverklaringen zijn beoordeeld:

- SH-COC-D0001-00 (d.d. 04-08-2019) t.b.v. aanvraag NBABAX
- SH-COC-D0003-00 (d.d. 04-08-2019) t.b.v. aanvraag NBAAAX
- SH-COC-D0002-00 (d.d. 04-08-2019) t.b.v. aanvraag NBABBX

Afkeurpunten:

- De locatie van de constructieplaat en het VIN is niet correct
- Rijkklare massa niet correct
- Werkelijke massa niet correct
- Combinatie gewicht mag niet worden opgegeven; er is immers geen trekgewicht
- Niet alle items van Sectie 2 zijn in het CVO opgenomen.
- Stintum moet nog een voorbeeld exemplaar ter beoordeling aanbieden in verband met paragraaf 3 van Bijlage IV van 901/2014.

4.4 **Duurzaamheidsverklaring** (zie artikel 4 lid 5b van de beleidsregel)

De volgende duurzaamheidsverklaringen zijn beoordeeld:

- SH-DZH-V0001 (d.d. 31-07-2019) t.b.v. aanvraag NBABAX
- SH-DZH-V0002 (d.d. 31-07-2019) t.b.v. aanvraag NBAAAX
- SH-DZH-V0002 (d.d. 31-07-2019) t.b.v. aanvraag NBABBX

Afkeurpunten:

In het audit rapport COP is opgenomen dat de onderbouwing van een aantal duurzaamheidsaspecten nog niet volledig is, te weten:

- Opgave of uitzondering van eventuele verbruiks- en slijtagedelen met onderbouwing waarom ze niet onder de duurzaamheidsverklaring vallen;
- Beoordeling van de gemodificeerde frames (uitgevoerd door de toeleveranciers);
- Waarborg van de EMC (ook op basis van het hergebruik van de controllers).

4.5 **Kwaliteitssysteem** (zie artikel 4 lid 5c van de beleidsregel)

De beoordeling van het kwaliteitssysteem heeft betrekking op de drie aanvragen.

Stintum heeft op 12 juli 2019 de aanvraag voor vrijgave van de COP via Stintum consultant Autograaf ingediend bij de RDW op basis van artikel 33 van EU168/2013. Op 16 juli 2019 zijn de eerste COP-gesprekken tussen de Stintum en de RDW (divisie Voertuig Regelgeving & Toelating, afdeling TGK/Aanwijzing en Toezicht) geweest om de aanvraag door te nemen. De schouwing van het kwaliteitsdossier heeft plaatsgevonden op basis van zowel de beleidsregel als de 168/2013. Tijdens de bezoeken aan Stintum is het aangeleverde KAM-boek beoordeeld en is onderzoek gedaan naar de achterliggende documenten, procedures en werkwijzen.

De conclusie van de RDW is dat de maatregelen die Stintum in het handboek heeft vermeld, en de aanvullende informatie, nog niet voldoende zijn om de Verklaring van Initial Assessment af te geven. Er zijn nog 10 non-conformities gevonden. Aanvullende en/of aangepaste documentatie is noodzakelijk. Voor de afkeurpunten wordt verwezen naar het Audit report nr. AS202066183R1 (zie bijlagen).

4.6 **Gebruiksaanwijzing Stint** (zie artikel 4 lid 5e van de beleidsregel)

Beoordeeld is de GEBRUIKERSHANDLEIDING Stint BSO 2019 versie 2019-08. Deze gebruikershandleiding heeft betrekking op de drie aanvragen.

De gebruikshandleiding heeft een verzorgde indruk.

Opmerkingen:

- Op pagina 2 worden ten onrechte reglementen genoemd waaraan het voertuig voldoet;
- Pagina 19 laat een oude afbeelding van een beensteun zien;
- Pagina 37/38 laadmassa's controleren.

4.7 **Technische toetsingscriteria** (zie paragraaf 4 van de beleidsregel)

Beoordeeld zijn de technische documentatie en het testmodel van de Stint. Per artikel van paragraaf 4 van de beleidsregel is vastgesteld of de Stint voldoet. Indien dit niet het geval is, dan volgen hieronder de afkeerpunten:

- artikel 13: er ontbreken sluittekens aan het VIN
- artikel 17 lid 2b: het EMC-rapport ontbreekt (zie ook 4.1)
- artikel 31a lid 2: 10 zitplaatsen i.p.v. de toegestane 8 zitplaatsen
- artikel 31a lid 4: de afstand van de gordelpunten wijkt af; dit is niet verantwoord in de risicobeoordeling
- artikel 35: scherpe delen geconstateerd

Opmerkingen:

- *Analyse massa en zitplaatsen*

De maximale massa van het voertuig is 565 kg (conform beleidsregel) en dat wordt behaald met twee assen met een maximum aslast van 300 kg. Indien het voertuig wordt beladen met 8 tot 10 (relatief zware) kinderen dan bestaat er een reële kans op overbelading.

- *Elektrische veiligheid*

In tegenstelling tot de R136 die in de Beleidsregel staat, is afgesproken dat de elektrische veiligheid volgens bijlage IV van richtlijn 3/2014 wordt beoordeeld. Het is een 24 Volt systeem en valt daarmee onder laagspanning, hierdoor vervalt paragraaf 2. Aan paragraaf 3 wordt voldaan. Aan de relevante punten van In-use safety volgens paragraaf 4 wordt voldaan.

- *Remmen (zie ook artikel 22 lid 4)*

De eis luidt als volgt: "De bijzondere bromfiets komt niet in beweging of komt tot stilstand, indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanstaat."

Indien de bestuurder het sta-platform verlaat valt de aandrijving uit en remt het voertuig in eerste instantie nauwelijks waarneembaar af op de motor. Vlak voor stilstand is er een rustige toename van de motorrem merkbaar en komt het voertuig gecontroleerd tot stilstand. Bij de topsnelheid van de 20 km/h versie (19 km/h werkelijk) staat het voertuig na 23 meter stil.

- *Scherpe delen*

De bevestiging van de innovatieve beensteun aan het chassis heeft scherpe delen. In het testmodel is dit provisorisch verholpen met schuimrubber. Hiervoor zal nog een definitieve

oplossing moeten worden gevonden. In de testrapporten (zie bijlagen) zijn enkele foto's opgenomen.

- *Zicht vanaf de bestuurdersplaats*

Bij de beoordeling van het zicht vanaf de bestuurdersplaats in de rijrichting is een gemiddelde ooghoogte van een bestuurder van 1600 mm aangehouden. Verder is uitgegaan van een voertuig dat is voorzien van een huifkap. De berekende daling van het zichtveld is 14,2 graden. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de geldende regelgeving; basis voor de beoordeling is gevonden in (EU)no.03/2014 en annex 18 van UNECEC-reglement 43 supplement 12 van de 00 series).

- *Signalerings- en aanwijzingsinrichting*

De sticker met de maximum belading is niet duidelijk m.b.t. wat wel en wat niet is inbegrepen. Verder ontbreekt het aan signalering. De Machinerichtlijn laat zien dat er meer mogelijk is. Zeker gezien het aantal tips dat in de gebruikshandleiding is opgenomen. De volgende zaken verdienen aandacht:

- manier van beladen (zo dicht mogelijk bij de bestuurder);
- bandenspanning
- kans op overbelading

- *Analyse verbetervoorstellen BSO Stint van TNO*

Naar aanleiding van het onderzoek van TNO naar de analyse verbetervoorstellen BSO Stint van december 2018 is met bijzondere belangstelling gekeken naar de volgende verbeteringen:

- Een goed werkend remsysteem op alle wielen;
- Het gecontroleerd tot stilstand brengen van het voertuig wanneer de bestuurder van het voertuig valt;
- Het voorkomen van de faalmodus "ongewenst accelereren";
- Een parkeerreminrichting zodat het voertuig bij stilvallen vrij kan blijven rollen.

RDW constateert dat genoemde verbeteringen voldoende zijn doorgevoerd. Bij de remmentesten wordt opgemerkt dat een goede afstelling van de remhendel noodzakelijk is om de gevraagde remvertraging/remweg te behalen. Hier dient in de productie en het onderhoud bijzondere aandacht aan te geven.

4.8 **Risicobeoordeling** (zie artikel 4 lid 2 en lid 6 van de beleidsregel)

Beoordeeld is de Veiligheidsbeoordeling Stint (valbescherming bestuurder) van ProSafety Consult d.d. 2 augustus 2019. Hierin worden 3 onderwerpen behandeld: de bestuurdersplaats, de verlichting en de afstand tussen de bevestigingspunten van de gordels.

De RDW erkent dat de 3 genoemde onderwerpen onderdeel dienen te zijn van de risicobeoordeling. Echter, de risicobeoordeling is niet compleet. Aan de hand van de bijlage II van de 168/2013 is vastgesteld dat er nog onduidelijkheid is met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde (nr B5 artikel 22 van de 168/2013);
- kantelbeveiligingsinrichtingen (ROPS) (nr B10 artikel 22 van de 168/2013);
- laadplatforms;
- boorddiagnosesystemen;
- handgrepen en voetsteunen voor passagiers;
- ruimte voor een kentekenplaat;
- standaards.

Opmerkingen:

- Als alternatief voor de bestuurderszitplaats is gekozen voor een sta-platform met een antislipprofiel. Voor de zijdelingse ondersteuning wordt gebruik gemaakt van een innovatieve beensteun. Door RDW zijn verschillende (normale en extreme) rijtesten gedaan dit te beoordelen. Uit alle testen is gebleken dat er voldoende zijdelingse stabiliteit is voor de bestuurder (bij bochten en uitwijkmanoeuvres).
- In de risicobeoordeling wordt gesproken over 6 criteria bij valbescherming. Onduidelijk is hoe deze criteria van toepassing zijn in geval van aanrijding.

4.9 Gebruik van het voertuig in het verkeer (zie artikel 4 lid 3)

Op grond van artikel 4 lid 3 van de beleidsregel heeft de aanvrager een veiligheidsonderzoek laten verrichten door Prodrive Academy uit Lelystad. Dit onderzoek is niet door RDW beoordeeld.

Tijdens de remmentesten heeft de RDW enkele rijtesten toegevoegd die een beter inzicht geven in het rijgedrag van de Stint onder extreme omstandigheden. Deze testen betroffen: noodstop, scherpe bocht, uitwijkmanoeuvre, hand uitsteken bij topsnelheid, schuin op- en afrijden van verhoogde richels, inritconstructie en stoeprand. Ook is een statische kanteltest gedaan conform de deelverordening 44/2014. De kanteltest en de meeste rijtesten konden zonder problemen worden uitgevoerd.

Opmerkingen:

- *Schuin op- en afrijden van een stoep*
Indien één achterwiel geen contact met de ondergrond heeft zal dit wiel door het differentieel hard gaan draaien. Daardoor verliest het andere achterwiel zijn aandrijving. Het voertuig zal dan met behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond moeten worden gezet.
- *Uitwijkmanoeuvre*
De uitwijkmanoeuvre is uitgevoerd zoals omschreven in ISO3888-2. De variabelen waren de belading (volbeladen, asymmetrisch half beladen en leeg) en de snelheid (20 km/h, 17 km/h en 15 km/h). Bij snelheden van 17 km/h en 15 km/h worden geen problemen ervaren met de besturing en de stabiliteit. Bij een snelheid van 20 km/h en een éézijdige half beladen toestand (denk aan 4-5 kinderen aan één zijde) lift het voertuig beide wielen aan de buitenzijde en heeft de bestuurder moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt wel met succes afgerond.
RDW is van mening dat de uitwijkmanoeuvre bij een snelheid van 20 km/h onaanvaardbare risico's met zich mee brengt bij gebruik door 'onervaren' bestuurders.

4.10 Aanwezigheid CE-markering

Op de linkerkant van het chassis is een CE-markering te vinden.

Afkeerpunten:

- Deze sticker draagt de tekst "CONCEPT"

Opmerkingen:

- De RDW benadrukt dat alleen gekeken is of een CE-markering op het voertuig aanwezig is. Er is geen onderzoek gedaan naar de zelfcertificering van de fabrikant.

5 Samenvatting

De 3 aanvragen zijn beoordeeld door de RDW. Daarnaast zijn inspecteurs van de Inspectie SZW in de gelegenheid gesteld om enkele rij- en remtesten bij te wonen.

De RDW komt tot de conclusie dat er als gevolg van de aangepaste Beleidsregel Aanwijzing Bijzondere Bromfietsen veel verbeteringen zijn aangetroffen aan deze Stint. Opvallende verbeteringen zijn de dubbel uitgevoerde mechanische remmen, de stuurkolom met de bedieningsorganen, de gordels en de innovatieve beensteun. Er zullen echter nog een aantal afkeerpunten moeten worden opgelost.

De documentatie van de aanvragen evenals het aangeboden testmodel hebben betrekking op een Stint met 10 zitplaatsen. Dit is strijdig met de beleidsregel en dus niet toegestaan. Echter, in de opdrachtbrief is expliciet gevraagd om alle controles uit te voeren op basis van een 10 zits-model. Wij hebben daarbij aangenomen dat het model geen structurele wijzigingen zal ondergaan indien dit wordt omgebouwd naar een 8 zits-model.

Afgezien van een aantal opmerkingen en afkeerpunten vragen de volgende zaken bijzondere aandacht:

- Uit de uitwijktesten is gebleken dat bij asymmetrische belading (denk aan 4-5 kinderen aan één zijde) de stabiliteit van het voertuig bij relatief hoge snelheid (lees: 20 km/uur) in het geding is. RDW adviseert daarom om de maximale snelheid te beperken tot 17 km/uur.
- De risicobeoordeling mist nog een onderbouwing voor de afwezigheid van beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde evenals een kantelbeveiligingsinrichting (ROPS).
- Het onderzoek naar de COP heeft opgeleverd dat men op de goede weg is m.b.t. het kwaliteitssysteem. Er zullen echter nog 10 non-conformities moeten worden weggewerkt. Enkele in het oog springende onderdelen daarbij zijn de ingangscntrole van hergebruik van materialen (zoals de kunststof bank waar de gordels aan worden bevestigd) en de controle van het CE-merk. De RDW kan pas een Verklaring van Initial Assessment afgeven indien de non-conformities zijn opgelost.

6 Bijlagen

Testrapport RDW-SPE-0085875 (Model NBABAX)

Testrapport RDW-SPE-0086023 (Model NBABBX)

Testrapport RDW-SPE-0086024 (Model NBAAAX)

Audit report nr AS202066183R1



TESTRAPPORT



Medelingen betreffende de technische beoordeling van een voertuig in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfiets conform de "Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiets" van 26 april 2019

Testrapportnummer

RDW-SPE-0085875

0.1.	Mark
------	------

Sink

0.2 Type

N (GBABAX)

0.4. Voertuigcategorie

Bijzondere Bremsets

0.5 Naam van de aanvrager

Sintum Holding B.V.
P.O. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

Testen

De beoordeling is uitgevoerd in overeenstemming met bovengenoemde Beleidsregel en de aanvullingen die in de opdracht van het ministerie staan. Zie pagina 2 tot 18.

Testen uitgevoerd op augustus-september 2019

Door

5.1.2e

Leivstad, 3 september 2019.

Решение задачи сводится к решению задачи



5.1.2e

Inhoud

Reden voor testen	2
Voertuiggegevens	3
Resultaten technische eisen Paragraaf 4 van de Beleidsregel	3
Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen	5
Bijlage II: elektrische veiligheid	6
Bijlage III: remtesten	7
Bijlage IV: scherpe delen	8
Bijlage V: rijproeven stabiliteit	9
Bijlage VI: statische stabiliteit	11
Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*	12
Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*	13
Bijlage IX: CE-markering	14
Bijlage X: Controlecertificaten conform artikel 4 lid 4a	15
Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats	16
Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting	17
Bijlage XIII: testapparaat gedetankepunten	18

List of attached diagrams

Subject	Diagram number

Reden voor testen

Nieuwe aanvraag in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfietsen

Gehuurde meetapparatuur

Omschrijving	Gevraagde nauwkeurigheid	Registratienummer
Lengte meetmiddel	Klasse II	Klasse II
Standendrukmeter	± 1% van 10 bar	BVA31
Wegmeetstandaardheid	-	WST13
Wegmeetstaf	Klasse III	OPS07
Snelheidsmeter	1%	GPS
Landmeetmeter	20N	HKM01



Opmerkingen

Type N (NABAX) heeft één 24-Volt lithium batterij van 18 kWh en heeft een topsnelheid van 17 km/h.

Testrapportnummer: RDW-SPE-0085875

Voertuiggegevens

Merk & type: Smart N (N1ABAX)
V.I.N.: XRZNBABXCN000001

Gewichten

As	Onbeladen	Totaal maximaal beladen
	incl. 0 personen per seater (*)	Maximale massa conform beleidsregel
1.	112 kg	310 kg
2.	106 kg	255 kg
Totaal	218 kg	565 kg
	199 kg, maximaal	
	34 t, maximaal	

Afmetingen

	Opgegeven (mm)	Gemeten (mm)
Lengte	2444	2435
Breedte	1055	1050
Hoogte	1390	1385

Resultaten technische eisen Paragraaf 4 van de Beleidsregel

art. 13	VIN moet sluitend zijn	: fail
art. 13a		: pass
art. 14		: pass
art. 15	Zie bijlage I	: pass
art. 16		: pass
art. 17	lid 2c, zie bijlage II	: pass
	lid 2b	: fail
art. 18	lid 4, zie bijlage II	: pass
art. 19		: n.v.t.
art. 20		: n.v.t.
art. 21	lid 1, zie bijlage II	: pass
art. 21a		: pass
art. 22	lid 1, 3 en 4	: pass
	lid 2	: controle

* Landvermogen is beschikbaar voor bestuurder, passagiers en bagage



art. 23		pass
art. 24		pass
art. 25		pass
art. 26		pass
art. 27		pass
art. 28		pass
art. 29		pass
art. 30		pass
art. 31	lid 1 en 7, zie bijlage III	pass
	lid 2 en 11	pass
art. 31a	lid 11	n.v.t.
	lid 2, 10 personen i.p.v. maximaal 8	fail
	lid 3	pass
	lid 4, afstand wordt punten wijkt af, zie risico-analyse	fail
	lid 5	pass
	lid 6, zie bijlage KIII	pass
art. 31b		pass
art. 32		pass
art. 33		n.v.t.
art. 34		n.v.t.
art. 35	afwijking zie bijlage IV	fail
art. 36		pass
art. 37		pass
art. 38		pass
art. 39		pass
art. 40	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 41		pass
art. 42	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 43		pass
art. 44		pass



Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen

Het maximum gewicht van het voertuig is 565 kg (conform beleidsregel) en dat wordt behaald met twee assen met een opgegeven maximum aslast van 300 kg.

Als je volgens massa's en afmetingen (44/2014) werkt met een bestuurder van 75 kg en een zitplaats van 36 kg volgens de beleidsregel, dan ben je bij de gunstigste variant (Li modellen) bij acht zitplaatsen al overbeladen.

Het spreekt voor zich dat de situatie bij 10 zitplaatsen erger wordt waardoor de kans op overbelading sterk toeneemt.

Extra opmerking

Bij een belading van 10 personen, waarbij het maximum gewicht van 565 kg in weenschuw wordt genomen, wordt de maximale aslast (300kg) van de vooras al snel overschreden



Bijlage II: elektrische veiligheid

In tegenstelling tot de R136 die in de Beloldregel staat, is afgesproken dat de elektrische veiligheid volgens bijlage IV van richtlijn 3/2014 wordt beoordeeld. Het is een 24 Volt systeem en valt daarmee onder laagspanning, hiendoor vervalt paragraaf 2.

Aan paragraaf 3 wordt voldaan.

Aan de relevante punten van In-use safety volgens paragraaf 4 wordt voldaan.



Bijlage III: remmentesten

Drv stop - single brake control actuated

Front brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	Test count 2.2015
Actual speed [km/h]	17.4	13.1 and 12.7 km/h at 0.5 Vmax
MFDD [m/s²]	0.6	0.27 m/s² (average 52)
Brake distance [m]	16.4	0.23 VV + 0.045 VV (average 52)

Rear brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	Test count 2.2015
Actual speed [km/h]	16.6	14.4 and 14.7 km/h at 0.5 Vmax
MFDD [m/s²]	0.1	0.17 m/s² (average 52)
Brake distance [m]	16.4	0.23 VV + 0.045 VV (average 52)

- Deparkeerrem houdt het beladen voertuig in stilstand op de 18% helling in op eenneerwaartse richting.

Artikel 22 lid 4:

De bijzondere bromfiets komt niet in beweging of komt tot stilstand, indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanstaat.

Indien de bestuurder de stamplaats verlaat valt de aandrijving uit en remt het voertuig in eerste instantie nauwelijks voelbaar af op de motor vlak voor stilstand in een rustige toename van de motorrem merkbaar en komt het voertuig gecontroleerd tot stilstand. Bij de toepassing van de 20 km/h versie (19 km/h werkelijk) staat het voertuig na 23 meter stil.





Bijlage V: rijproeven stabiliteit

- Een bocht/driekel wordt omschreven in 32014 Annex XIV:

Een radius van 100 meter bij een snelheid van 20 km/h.

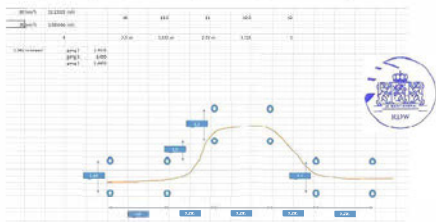
Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg met bestuurder en halve belading aan één zijde van het voertuig.

Resultaat

Onafhankelijk van de snelheid en belading blijft het voertuig goed bestuurbaar slechts een achterwiel komt iets van de grond waardoor de aandrijving tijdelijk stopt en het voertuig zich weer herstelt.

- Uitwijkmanoeuvre wordt omschreven in ISO3888-2

Deze te verrekenen op basis van snelheid onderstaande tabel. Tijdens de test wordt de gashendel in een constante positie gehouden waardoor de test zwaarder is dan omschreven in de N.O.



Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg met bestuurder en halve belading aan één zijde van het voertuig. In drie snelheden 20 km/h, 17 km/h en 15 km/h.

Resultaat 20 km/h:

Beladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren, maar half beladen en leeg blijft het voertuig heel stabiel aan één zijde in de eerste bocht en moet de bestuurder erg veel moeite doen om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt wel met succes afgerond.

Resultaat 17 km/h:

Beladen en onbeladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg blijft het voertuig een achter wiel in de eerste bocht maar het kost de bestuurder geen moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond.

Resultaat 15 km/h:

Beladen en onbeladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg blijft het voertuig het achterwiel in de eerste bocht nauwelijks en kost het de bestuurder geen moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond.

- Noodstop

De ~~noodstop~~ kan ~~onder~~ alle omstandigheden goed worden uitgevoerd.

- Hand uitsteken op topmedheid op ongelijk oppervlak

De test is ~~ook~~ onder alle omstandigheden probleemloos uit te voeren.

- Schuin op- en afrijden van verhoogde richels

Geen probleem

- op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht, en

- op- en afrijden van een stop

Qua stabiliteit leveren deze testen geen problemen op. Wel komt aan het licht dat als een van de achterwielen geen contact met de ondergrond heeft dit wiel ~~door~~ het differentieel juist hard gaat draaien en het andere wiel zijn aandrijving verliest. Het komt regelmatig voordat het voertuig met behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond moet worden gezet.



Bijlage VI: statische stabiliteit

De statische test conform 3.2.2.4 van bijlage XI van 44.2014 is uitgevoerd in de loaded configuration waarbij het voertuig dus op maximum gewicht van 565 kg is gebracht. Tijdens het kantelen is de staande bestuurder in lijn met het voertuig gebleven en dus niet gaan 'tegen hangen' wat onder normale omstandigheden zou gebeuren. Tot een hoek van 27 graden blijft het voertuig staan met alle wielen, dit is aanzienlijk meer dan de 20 graden die vanuit de richtlijn wordt vereist.



Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*

- De locatie van de constructieplaat en het VIN zijn niet correct
- Rijidare massa niet correct
- Werkelijke massa niet correct
- Combinatiegewicht niet opgeven er is immers geen trekgewicht
- Niet alle items van Sectie 2 zijn in de CVO opgenomen. Wel doen, en dan een streepje afshet niet van teconassine is
- Sintum moet nag een voorbeeld exemplaar ter beoedeling aanbieden in verband met paragraaf 3 van Bijlage IV van 001/2014.

* Document SH-COC-D0001-00, datum 30-07-2019



Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*

- Op pagina 2 worden ten ~~er~~rechte Reglementen genoemd waaraan het voertuig ~~ve~~doet.
- Pagina 19 ~~ude~~afbeelding bestuurdersstoel
- Pagina 37 – 38 laadgewichten ~~cont~~rolleren

* Gebruikershandleiding Sinter DSO2019, versie 2019-08



Testrapportnummer: RDW-SPE-0085875

Bijlage IX: CE-markering.

Op de linkerkzijde van het chassis is een CE-markering te vinden, deze sticker draagt nu **nog** de tekst 'concept'.



Bijlage X: Controle certificaten conform artikel 4 lid 4a

De aanvraag gaat vergeerd van een dossier dat door middel van testrapporten aangetoond is voldaan aan het bepaalde in de artikelen 17, tweede lid, aanhef en onderdeel b en c, 18, vierde lid, aanhef, 19, 21, eerste lid, 21a, aanhef en onderdeel c, 28, tweede lid, 31, eerste lid en zevende lid, tweederzin, 31a, vierde en zesde lid, 33, derde lid, aanhef en onderdeel c, en 40, tenzij de goedkeuring ervan gecoördineerd blijkt uit bijvoorbeeld een marktkeurcertificaat;

Artikel 17, lid 2 b en c	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk Reglement 10 wordt op vaertuigniveau getest 	n/a
Artikel 18, lid 4	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 19 lid 4 en 6	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 21, lid 1	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 21a, lid a	<ul style="list-style-type: none"> Op symbolen wordt niet op component niveau gecertificeerd, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 28, lid 2	Twee certificaten aanwezig	pass
Artikel 31, lid 1 en 2	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 78 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 31a, lid 4	Certificaat aanwezig	pass
Artikel 31a, lid 6	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 14 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 33, lid 3c	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 40	<ul style="list-style-type: none"> Alle certificaten aanwezig 	pass

Conclusie:

Alle benodigde bewijsvoering is geleverd en waar dat mogelijk is, zijn de testen die de RDW heeft uitgevoerd toereikend.



Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats

Annex VII van 3.2014 geeft de eisen aan voor twee- en licht vierwielers. Daarin wordt voor het zichtveld verwezen naar Annex 18 van UNECE Reglement 43 (supplement 12 op 00 serie).

Omdat dit reglement niet voorziet in een staande bestuurder wordt van een ooghoogte op 1600 mm en in geval van het reglement hebben we dan een onderwaarde van 1562 mm. Vanuit deze hoogte wordt de onderzijde van het zichtveld bepaald.

Gemeten waarde:

- Hoogte bestuurder boven het wegdek = 1562 mm
- Hoogste punt regenkap (midden) = 1495 mm
- Afstand oog naar hoogste punt kap = 1450 mm
- Berekende daling zichtveld in de huidige situatie = 14.2° (367 mm daling op 1450 mm afstand)

De kap zakt in hoogtenaarmate het meernaarde zijkant van het voertuig gaat dus dan wordt het zicht beter.

Conclusie:

De grootste daling in de regelgeving bedraagt 5° en daaraan wordt ruimschoots voldaan



Testrapportnummer: RDW-SPE-0085875

Bijlage XIII: testrapport gordelankerpunten RDW-14R-0086260





TEST REPORT



concerning the safety belt anchorage in accordance with ECE Regulation 14

Test report number : RDW-14R-0086260

0.1. Make : Saab

0.2. Type : alle varianten aanvraag 2019

0.4. Category of vehicle : Bijzondere lichte auto's

0.5. Name and address of the manufacturer : Saab Holding B.V.
P.O. Staalweg 40
3721 TJ Bilthoven

Tests : The tests have been carried out in accordance with the above mentioned
ECE Regulation.
See page 2 to 4.

Tests conducted on : 1 augustus 2019

By : 5.1.2e

5.1.2e



Test report number: RDW-14R-0086260

Reason for testing

New vehicle type:

Used test equipment

Item	Identification number (make and type)	Calibration papers available
krachtopmeter	Leadcell 1	Yes
hoekmeter	Inc25	yes

General information

Make and type of the vehicle	Stint alle varianten aanvraag 2019
Vehicle category	Bijzondere bromfiers
Place	Versniet
Date	1 augustus 2019



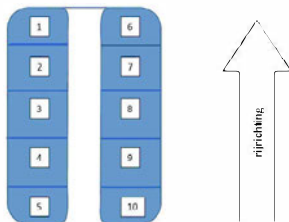
5.1.2e

Opmerking

Tijdens de test zijn er een aantal beproevingen uitgevoerd (diagram 21 en 22) waarbij de ankers punten wel bezweken. Uit onderzoek van de foto's is gebleken dat dit te wijten was aan een verkeerde positionering van het rekblok. Deze theorie is later ook bevestigd door een meting van de wanddikte die bij de betreffende bak dikker was dan bij de bak die daarna wel positieve meetresultaten tot gevolg hadden. De metingen zijn wel als ruwe data bewaard gebleven.

Test

Voor de test wordt uitgegaan van de onderstaande zitplaatsen



Trekkkracht

In de beleidsregel staat het volgende geschreven ten aanzien van de te passen trekkkracht:
De bevestiging van de gordel voldoet voor wat betreft de sterkte aan VV 2C2-reglement nr. 24, ongeacht de plaatsing van de zitplaatsen, waarbij voor de belasting die op de bevestiging van de gordel wordt uitgeoefend rekening gehouden mag worden met de maximumconstructiesnelheid van het voertuig en met de versnelling van toepassing bij gegeven, bedoeld in het derde lid, onderdeel c, met dien verstande dat de gemiddelde minimaal 36 kg wordt gebruikt.

De volgende eigenschappen zijn van toepassing op het voertuig:

- Snelheid 20 km/h
- Gewicht 45 kg

Vergelijking met de alternatieve dynamische test (annex XII van UNECE R14):

- Snelheid 50 km/h
- Gewicht 75 kg

Correcties:

- gewicht $(45/75) \times \text{snelheid } (20/50) \times \text{de gemiddelde trekkkracht } (36 \times 7400 \text{ N}) = 1776 \text{ Newton}$ per heupgordel.
- Per achterport worden acht twee heupgordels gemonteerd, die halve wordt aan de middengordels met 3552 N gewekken. Dit geldt niet voor de heupkokers waar maar een enkele gordel is toegepast.



Resultaten gordelankerpunten

Positie	Opmerking	Trekkracht [N]	RDW test nummer	Diagram
1 en 6	Deze posities zijn niet getest i.v.m. onmogelijke testopstelling zonder verzwakking van de constructie	---	---	
2	Oude bak	3996	12	24
2	Nieuwe bak	3807	15	27
3	Oude bak	3807	13	25
3	Nieuwe bak	3848	16	28
4	Oude bak	3807	11	23
4	Nieuwe bak	3848	14	26
5	Oude bak	1473	10	21
5	Nieuwe bak	2072	18	30
7	Oude bak	4144	2	14
7	Nieuwe bak	3740	6	18
8	Oude bak	3848	3	15
8	Nieuwe bak	3848	7	19
9	Oude bak	3807	1	13
9	Nieuwe bak	3846	5	17
10	Oude bak	3071	9	22
10	Nieuwe bak	3072	17	29

Conclusie

Alle gordelankerpunten hebben de vereiste kracht weerstaan zonder kapot te gaan en daarbij bleven de afstanden tussen de gordelankerpunten nagenoeg onveranderd voor en na de trekproef en daarmee voldoen de alle ankerpunten aan de sterkte eisen



TESTRAPPORT


Mede lingen bewijsende technische beoordeling van een voertuig in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfiets conform de "Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiets" van 26 april 2019.

Testrapportnummer

RDW-SPE-0086023

0.1. Merk

Sint

0.2. Type

N (NBA/BK)

0.3. Voertuigcategorie

Bijzondere bromfiets

0.5. Naam van de aanvrager

Sintum Holding B.V.
P.C. Staakweg 50
3721 TJ Biltoven

Testen

De beoordeling is uitgevoerd in overeenstemming met bovengenoemde Beleidsregel en de aanvullingen die in de opdracht van het ministerie staan. Zie pagina 2 tot 18.

Testen uitgevoerd op augustus-september 2019

Door

5.1.2e

Verkeersregulatie & Administratie RDW



5.1.2e

Inhoud

Reden voor testen	2
Voertuiggegevens	3
Resultaten technische eisen Paragraaf 4 van de Belastingwet	3
Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen	5
Bijlage II: elektrische veiligheid	6
Bijlage III: remtesten	7
Bijlage IV: scherpe delen	8
Bijlage V: rijproeven stabiliteit	9
Bijlage VI: statische stabiliteit	11
Bijlage VII: Coördinatie Certificaat van Overeenstemming*	12
Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*	13
Bijlage IX: CE-markering	14
Bijlage X: Controle certificaten conform artikel 4lid 4a	15
Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats	16
Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting	17
Bijlage XIII: testrapport getoetste punten RDW-14R-0014640	18

List of attached diagrams

Subject	Diagram number

Reden voor testen

Nieuwe aanvraag in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfietsen

Gebruikte meetapparatuur

Omschrijving	Gevraagde nauwkeurigheid	Registratienummer
Lengte meetmiddel	Klasse II	Klasse II
Standendrukmeter	± 1% van 10 bar	BVA31
Wegmeetstandaardheid	-	WST13
Wegmeetstation	Klasse III	OPS07
Snelheidsmeter	1%	GPS
Handcrachtmeter	20N	HKM01



Opmerkingen

Type N (NBA22X) heeft één 24-Volt lithium batterij van 18 kWh en heeft een topsnelheid van 20 km/h.

Voertuiggegevens

Merk & type: Smart N (NBABBN)
VIN: NRZNBABBN000001

Gewichten

As	Onbeladen	Totaal o.a. beladen
	incl. 0 personen ¹⁾	Maximale massa conform beleidregel
1.	112 kg	310 kg
2.	106 kg	255 kg
Totaal	218 kg	565 kg
	199 kg, zoldaar	
	147 kg, laadvermogen ¹⁾	

Afmetingen

	Opgegeven [mm]	Gemeten [mm]
Lengte	2444	2435
Breedte	1085	1080
Hoogte	1390	1385

Resultaten technische eisen Paragraaf 4 van de Beleidregel

art. 13	VIN mist sluittekens	fail
art. 13a		pass
art. 14		pass
art. 14	Zie bijlage I	pass
art. 16		pass
art. 17	lid 2c, zie bijlage II	pass
	lid 2b	fail
art. 18	lid 4, zie bijlage II	pass
art. 19		n.v.t.
art. 20		n.v.t.
art. 21	lid 1, zie bijlage II	pass
art. 21a		pass
art. 22	lid 1, 3 en 4	pass
	lid 2	controle

¹⁾ Laadvermogen is beschikbaar voor bestuurder, passagiers en bagage

art. 23		pass
art. 24		pass
art. 25		pass
art. 26		pass
art. 27		pass
art. 28		pass
art. 29		pass
art. 30		pass
art. 31	lid 1 en 7, zie bijlage III	pass
	lid 2 en 11	pass
art. 31a	lid II	n.v.t.
	lid 2, 10 personen i.p.v. maximaal 8	fail
	lid 3	pass
	lid 4: afstand wordt punten wijkt af, zie risico-analyse	fail
	lid 5	pass
	lid 6: zie bijlage XIII	pass
art. 31b		pass
art. 32		pass
art. 33		n.v.t.
art. 34		n.v.t.
art. 35	afwijking zie bijlage IV	fail
art. 36		pass
art. 37		pass
art. 38		pass
art. 39		pass
art. 40	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 41		pass
art. 42	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 43		pass
art. 44		pass



Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen

Het maximum gewicht van het voertuig is 565 kg (conform beleidsregel) en dat wordt behaald met twee assen met een opgegeven maximum aslast van 300 kg.

Als je volgens massa's en afmetingen (44/2014) werkt met een bestuurder van 75 kg en een zitplaats van 36 kg volgens de beleidsregel, dan ben je bij de gunstigste variant (Li modellen) bij acht zitplaatsen al overbeladen.

Het spreekt voor zich dat de situatie bij 10 zitplaatsen erger wordt waardoor de kans op overbelading sterk toeneemt.

Extra opmerking:

Bij een belading van 10 personen, waarbij het maximum gewicht van 565 kg in ogenschouw wordt genomen, wordt de maximale aslast (300kg) van de voerass snel overschreden.



Bijlage II: elektrische veiligheid

In tegenstelling tot de R136 die in de Beleidsgel staat, is afgesproken dat de elektrische veiligheid volgens bijlage IV van richtlijn 3/2014 wordt beoordeeld. Het is een 24 Volt systeem en valt daarmee onder laagspanning, hierdoor vervalt paragraaf 2.

Aan paragraaf 3 wordt voldaan.

Aan de relevante punten van In-use safety volgens paragraaf 4 wordt voldaan.



Bijlage III: remmentesten

Dev stop - single brake control actuated

Front brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	Hand control 5.2015
Actual speed [km/h]	17.4	15.1 and 15.7 km/h at 0.95 brake
MFDD [m/s²]	0.6	0.2.7 ref (sample 52)
Brake distance [m]	1.4	0.30.17 ~ 0.30.47 (sample 52)

Rear brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	Hand control 5.2015
Actual speed [km/h]	16.6	14.4 and 14.7 km/h at 0.95 brake
MFDD [m/s²]	0.1	0.2.7 ref (sample 52)
Brake distance [m]	1.4	0.30.17 ~ 0.30.47 (sample 52)

- De parkeerrem houdt het beëindigd voertuig in stilstand op de 18% helling in op- en neerwaartse richting.

Artikel 22 lid 4:

De bijzondere bromfietser komt niet in beweging of komt tot stilstand, indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanstaat.

Indien de bestuurder de staanplaats verlaat valt de aandrijving uit en remt het voertuig in eerste instantie nauwelijks voelbaar af op de motor vlak voor stilstand. Er een rustige toename van de motor en merkbaar en komt het voertuig gecontroleerd tot stilstand. Bij de topsnelheid van de 20 km/h versie (19 km/h werkdijk) staat het voertuig na 23 meter stil.





Bijlage V: rijproeven stabiliteit

- Een bocht/cirkel wordt omschreven in 3/2014 Annex XIV:

Een radius van 100 meter bij een snelheid van 20 km/h.

Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg met bestuurder en halve belading aan één zijde van het voertuig.

Resultaat

Onafhankelijk van de snelheid en belading blijft het voertuig goed bestuurbaar, slechts een achterwiel komt iets van de grond waardoor de aandrijving tijdelijk stopt en het voertuig zich weer herstelt.

- Uitwijkmanoeuvre wordt omschreven in ISO3888-2

Deze te verrekenen op basis van snelheid onderstaande tabel. Tijdens de test wordt de gashendel in een constante positie gehouden waardoor de test zwaarder is dan omschreven in de ISO.



Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg met bestuurder en halve belading aan één zijde van het voertuig. In drie snelheden 20 km/h, 17 km/h en 15 km/h.

Resultaat 20 km/h:

Beladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren, maar half beladen en leeg lift het voertuig het wiel van een zijde de eerste bocht en moet de bestuurder erg veel moeite doen om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt wel met succes afgerond.

Resultaat 17 km/h:

Beladen en en beladen is hier geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg lift het voertuig een achterwiel in de eerste bocht maar het kost de bestuurder erg veel moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond.

Resultaat 15 km/h:

Beladen en en beladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg lift het voertuig het achterwiel in de eerste bocht nauwelijks en kost het de bestuurder geen moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond.

- Noodstop

De ~~noodstop~~ kan onder alle omstandigheden goed worden uitgevoerd.

- Hand uitsteken op topmelheid op ongelijk oppervlak

De test is ook onder alle omstandigheden probleemloos uit te voeren.

- Schuin op- en afrijden van verhoogde richels

Geen probleem

- op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht, en

- op- en afrijden van een stoep

Qua stabiliteit leveren deze testen geen problemen op. Wel komt aan het licht dat als een van de achterwielen geen contact met de ondergrond heeft dit wiel door het differentieel juist hard gaat draaien en het andere wiel zijn aandrijving verliest. Het komt regelmatig voor dat het voertuig met behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond meer worden gezet



Bijlage VI: statische stabiliteit

De statische test conform 3.2.2.4 van bijlage XI van 44/2014 is uitgevoerd in de loaded configuration waarbij het voertuig dus op maximum gewicht van 545 kg is gebracht. Tijdens het kantelen is de staande bestuurder in lijn met het voertuig gebleven en dus niet gaan "tegen hangen" wat onder normale omstandigheden zou gebeuren.

Tot een hoek van 27 graden blijft het voertuig staan met alle wielen, dit is aanzienlijk meer dan de 20 graden die vanuit de richtlijn wordt vereist.



Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*

- De ~~le~~ ~~ca~~ ~~ke~~ van de ~~ce~~ ~~struc~~ ~~t~~ ~~u~~ ~~r~~ ~~e~~ ~~pl~~ ~~a~~ ~~a~~ ~~t~~ en het VIN zijn niet ~~co~~ ~~r~~ ~~r~~ ~~e~~ ~~c~~ ~~t~~
- Rijklaar massa niet correct
- Werkelijke massa niet correct
- Combinatiegewicht niet ~~o~~ ~~p~~ ~~g~~ ~~e~~ ~~v~~ ~~e~~ ~~n~~ er is immers geen ~~w~~ ~~e~~ ~~k~~ ~~i~~ ~~g~~ ~~e~~ ~~w~~ ~~i~~ ~~c~~ ~~h~~ ~~t~~
- Niet alle items van ~~S~~ ~~e~~ ~~c~~ ~~t~~ ~~i~~ ~~e~~ 2 ~~s~~ ~~i~~ ~~j~~ ~~n~~ in de CVO ~~o~~ ~~p~~ ~~n~~ ~~e~~ ~~m~~ ~~e~~ ~~n~~. Wel ~~d~~ ~~e~~ ~~n~~, en dan een ~~s~~ ~~w~~ ~~e~~ ~~e~~ ~~p~~ ~~p~~ ~~e~~ als het niet van toepassing is.
- ~~S~~ ~~i~~ ~~n~~ ~~t~~ ~~u~~ ~~m~~ ~~m~~ ~~e~~ ~~e~~ ~~t~~ ~~n~~ ~~a~~ ~~c~~ ~~h~~ ~~t~~ ~~e~~ ~~n~~ ~~e~~ ~~n~~ ~~v~~ ~~o~~ ~~e~~ ~~r~~ ~~b~~ ~~e~~ ~~e~~ ~~d~~ ~~e~~ ~~x~~ ~~e~~ ~~m~~ ~~p~~ ~~l~~ ~~a~~ ~~a~~ ~~r~~ ~~t~~ ~~e~~ ~~r~~ ~~b~~ ~~e~~ ~~e~~ ~~d~~ ~~e~~ ~~i~~ ~~n~~ ~~g~~ ~~e~~ ~~v~~ ~~e~~ ~~n~~ ~~d~~ ~~e~~ ~~p~~ ~~a~~ ~~r~~ ~~a~~ ~~g~~ ~~r~~ ~~a~~ ~~f~~ 3 ~~v~~ ~~a~~ ~~n~~ ~~B~~ ~~i~~ ~~j~~ ~~l~~ ~~a~~ ~~g~~ ~~e~~ IV ~~v~~ ~~a~~ ~~n~~ 001/2014.

* Document SH-COC-D0001-00, datum 30-07-2015



Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*

- Op pagina 2 worden ten ~~aan~~rechte Reglementen genoemd waaraan het voertuig voldoet.
- Pagina 19 ~~wordt~~ afbeelding bestuurdersstoel
- Pagina 37 – 38 laadgewichten ~~controlleren~~

* Gebruikershandleiding Sinter DSO 2019, versie 2019-08



Testrapportnummer: RDW-SPE-0086023

Bijlage IX: CE-markering

Op de linkerkzijde van het chassis is een CE-markering te vinden, deze sticker draagt nu nog de tekst 'concept'



Bijlage X: Controle certificaten conform artikel 4 lid 4a

De aanvraag gaat vergezeld van een dossier dat door middel van testrapporten aantoonbaar is voldaan aan het bepaald in de artikelen 17, tweede lid, aanhef en onderdeel b en c, 18, vierde lid, aanhef, 19, 21, eerste lid, 21a, aanhef en onderdeel c, 28, tweede lid, 31, eerste lid en zevende lid, tweede zin, 31a, vierde en zevende lid, 33, derde lid, aanhef en onderdeel c, en 40, tenzij de goedkeuring ervan genoegzaam blijkt uit bijvoorbeeld een marktconform certificaat;

Artikel 17, lid 2 b en c	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk Reglement 10 wordt op voertuigniveau getest 	n/a
Artikel 18, lid 4	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 19 lid 4 en 6	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 21, lid 1	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 21a, lid a	<ul style="list-style-type: none"> Op symbolen wordt niet op component niveau gecertificeerd, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 28, lid 2	Twee certificaten aanwezig	pass
Artikel 31, lid 1 en 7	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 78 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 31a, lid 4	Certificaat aanwezig	pass
Artikel 31a, lid 6	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 14 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 33, lid 3c	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 40	<ul style="list-style-type: none"> All certificaten aanwezig 	pass

Conclusie:

Alle benodigde bewijsvoering is gelovend en waar dat mogelijk is, zijn de testen die de RDW heeft uitgevoerd tekenen



Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats

Annex VII van 3/2014 geeft de eisen aan voor twee-, drie- en lichtte vierwielers. Daarin wordt voor het zichtveld verwezen naar Annex 18 van UNECE Reglement 43 (supplement 12 op 60 serie).

Omdat dit reglement niet voorziet in een staande bestuurder gaan we uit van een hoogte op 1600 mm en in geval van het reglement hebben we dan een onderwaarde van 1562 mm. Vanuit deze hoogte wordt de onderzijde van het zichtveld bepaald.

Gemeten waarde:

- Hoogte bestuurder boven het wegdek = 1562 mm
- Hoogste punt regenkap (midden) = 1495 mm
- Afstand oog naar hoogste punt kap = 1450 mm
- Berekende daling zichtveld in de huidige situatie = 14.2° (367 mm daling op 1450 mm afstand)

De kap zakt in hoogtenaarmate het meernaar de zijkant van het voertuig gaat dus dan wordt het zicht beter.

Conclusie:

De grootste daling in de regelgeving bedraagt 5° en daaraan wordt nimmer iets voldaan.



Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting

- De ~~sl~~cker met de maximumbelading is niet duidelijk ~~o~~er wat daar nu wel en niet bij is inbegrepen.

Verder ontbreekt het aan signalering. Hierin is de RDW niet gespecialiseerd maareen blik ~~o~~pander voertuig dat ~~o~~nder de Machine Richtlijn valt, laat zien dat er meer mogelijk en nodig is. Zeker gezien het aantal tips dat in de gebruikshandleiding zijn opgenomen.
De volgende zaken verdienen wat mij betreft aandacht:

- Manier van beladen (zo dicht mogelijk bij de heemmel)
- Bandenspanning die gehanteerd moet worde



Testrapportnummer: RDW-SPE-0086023

Bijlage XIII: testrapport gordelankerpunten RDW-14R-0086240





TEST REPORT



concerning the safety belt anchorage in accordance with ECE Regulation 14

Test report number : RDW-14R-0086260

0.1. Make : Saint

0.2. Type : alle varianten aanvraag 2019

0.4. Category of vehicle : Bijzondere lesmotors

0.5. Name and address of the manufacturer : Sintum Holding B.V.
P.O. Staalweg 40
3721TJ Bilthoven

Tests : The tests have been carried out in accordance with the above mentioned
ECE Regulation.
See page 2 to 4.

Tests conducted on : 1 augustus 2019

By : 5.1.2e

5.1.2e



Test report number: RDW-14R-0086260

Reason for testing

New vehicle type:

Used test equipment

Item	Identification number (make and type)	Calibration papers available
krachtopmeter	Leadcell 1	Yes
hoekmeter	Inc25	yes

General information

Make and type of the vehicle	Stint alle van anten aanvraag 2019
Vehicle category	Bijzondere bromfiers
Place	Versniet
Date	1 augustus 2019



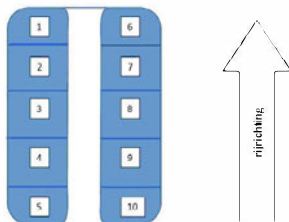
5.1.2e

Opmerking

Tijdens de test zijn er een aantal beproevingen uitgevoerd (diagram 21 en 22) waarbij de ankers punten wel bezweken. Uit onderzoek van de foto's is gebleken dat dit te wijten was aan een verkeerde positionering van het rekblok. Deze theorie is later ook bevestigd door een meting van de wanddikte die bij de betreffende bak dikker was dan bij de bak die daarna wel positieve meetresultaten tot gevolg hadden. De metingen zijn wel als ruwe data bewaard gebleven.

Test

Voor de test wordt uitgegaan van de onderstaande zitplaatsen



Trekkkracht

In de beleidsregel staat het volgende geschreven ten aanzien van de te passen trekkkracht:
De bevestiging van de gordel voldoet voor wat betreft de sterkte aan VV 2C2-reglement nr. 14, ongeacht de plaatsing van de zitplaatsen, waarbij voor de belasting die op de bevestiging van de gordel wordt uitgeoefend rekening gehouden mag worden met de maximumconstructiesnelheid van het voertuig en met de versnelling van toepassing bij het gereduceerde, bedoelde in het derde lid, onderdeel c, met dien verstande dat de gewicht minimaal 36 kg wordt gebruikt.

De volgende eigenschappen zijn van toepassing op het voertuig:

- Snelheid 20 km/h
- Gewicht 45 kg

Vergelijking met de alternatieve dynamische test (annex XII van UNECE R14):

- Snelheid 50 km/h
- Gewicht 75 kg

Correcties:

- gewicht $(45/75) \times \text{snelheid } (20/50) \times \text{de gemiddelde trekkkracht } (3D=7400 \text{ N}) = 1776 \text{ Newton}$ per heupgordel.
- Per achterport worden achter twee heupgordels gemiddeld, dus het wordt aan de middengordels met 3552 N gerekend. Dit geldt niet voor de heupkokers waar maar een enkele gordel is toegepast.



Resultaten gordelankerpunten

Positie	Opmerking	Trekkracht [N]	RDW test nummer	Diagram
1 en 6	Deze posities zijn niet getest i.v.m. onmogelijke testopstelling zonder verzwakking van de constructie	---	---	
2	Oude bak	3996	12	24
2	Nieuwe bak	3807	15	27
3	Oude bak	3807	13	25
3	Nieuwe bak	3848	16	28
4	Oude bak	3807	11	23
4	Nieuwe bak	3848	14	26
5	Oude bak	1473	10	21
5	Nieuwe bak	2072	18	30
7	Oude bak	4144	2	14
7	Nieuwe bak	3740	6	18
8	Oude bak	3848	3	15
8	Nieuwe bak	3848	7	19
9	Oude bak	3807	1	13
9	Nieuwe bak	3846	5	17
10	Oude bak	3071	9	22
10	Nieuwe bak	3072	17	29

Conclusie

Alle gordelankerpunten hebben de vereiste kracht weerstaan zonder kapot te gaan en daarbij bleven de afstanden tussen de gordelankerpunten nagenoeg onveranderd voor en na de trekproef en daarmee voldoen de alle ankerpunten aan de sterkte eisen



45e

TESTRAPPORT



Mede lingen bewijsende technische beoordeling van een voertuig in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfiets conform de "Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiets" van 26 april 2019.

Testrapportnummer

RDW-SPE-0086024

0.1. Merk

Sint

0.2. Type

N (NBAAX)

0.3. Voertuigcategorie

Bijzondere bromfiets

0.5. Naam van de aanvrager

Sintum Holding B.V.
P.C. Staalkweg 50
3721 TJ Biltoven

Testen

De beoordeling is uitgevoerd in overeenstemming met bovengenoemde Beleidsregel en de aanvullingen die in de opdracht van het ministerie staan. Zie pagina 2 tot 18.

Testen uitgevoerd op : augustus-september 2019

Door

5.1.2e

Directie Voertuig Registratie & Administratie



5.1.2e

Inhoud

Reden voor testen	2
Voertuiggegevens	3
Resultaten technische eisen Paragraaf 4 van de Beleidsregel	3
Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen	5
Bijlage II: elektrische veiligheid	6
Bijlage III: remmen testen	7
Bijlage IV: scherpe delen	8
Bijlage V: rijproeven stabiliteit	9
Bijlage VI: statische stabiliteit	11
Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*	12
Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*	13
Bijlage IX: CE-markering	14
Bijlage X: Controle eisen conform artikel 4 lid 4a	15
Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats	16
Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting	17
Bijlage XIII: testrapport oordelingspunten RDW-14R-0014669	18

List of attached diagrams

Subject	Diagram number

Reden voor testen

Nieuwe aanvraag in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfietzen

Gebruikte meetapparatuur

Omschrijving	Gevraagde nauwkeurigheid	Registratienummer
Luchtmeetmiddel	Klasse II	Klasse II
Bandendruk meter	± 1% van 10 bar	BVA N
Weegmeetstandaarden	-	WST H
Weeginstallatie	Klasse III	PS07
Snelheidsmeter	1%	GPS
Handrechaatsen	20%	HUKS01



Opmerkingen

Type N (KBAAX) heeft twee 24-Volt leedzuur batterijen van 34 kg stuk en heeft een topsnelheid van 17 km/h.

Voertuiggegevens

Merk & type: Stunt N (NBAAAX)
VIN: XRZNBABBXLN000001

Gewichten

As	Onbeladen		Tot maximaal beladen	
	incl. 9 personen per persoon 75 kg		Maximale massa conform beleidsregel	
1.	121	kg	310	kg
2.	140	kg	255	kg
Totaal	267	kg	565	kg
	199	kg, maximaal		
	398	kg, laadvermogen ¹		

Afmetingen

	Opgegeven [mm]	Gemeten [mm]
Lengte	2444	2435
Breedte	1055	1050
Hoogte	1390	1385

Resultaten technische eisen Paragraaf 4 van de Beleidsregel

art. 13	VIN moet sluitend zijn	fail
art. 13a		pass
art. 14		pass
art. 15	Zie bijlage I	pass
art. 16		pass
art. 17	lid 2c, zie bijlage II	pass
	lid 2b	fail
art. 18	lid 4, zie bijlage II	pass
art. 19		n.v.t.
art. 20		n.v.t.
art. 21	lid 1, zie bijlage II	pass
art. 21a		pass
art. 22	lid 1, 3 en 4	pass
	lid 2	centraal

¹ Laadvermogen beschikbaar voor bestuurder, passagiers en bagage

art. 23		pass
art. 24		pass
art. 25		pass
art. 26		pass
art. 27		pass
art. 28		pass
art. 29		pass
art. 30		pass
art. 31	lid 1 en 7, zie bijlage III	pass
	lid 2 en 11	pass
art. 31a	lid II	n.v.t.
	lid 2, 10 personen i.p.v. maximaal 8	fail
	lid 3	pass
	lid 4, afstand wordt punten wijkt af, risico analyse	fail
	lid 5	pass
	lid 6, zie bijlage XIII	pass
art. 31b		pass
art. 32		pass
art. 33		n.v.t.
art. 34		n.v.t.
art. 35	afwijking zie bijlage IV	fail
art. 36		pass
art. 37		pass
art. 38		pass
art. 39		pass
art. 40	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 41		pass
art. 42	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 43		pass
art. 44		pass



Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen

Het maximum gewicht van het voertuig is 565 kg (conform beleidsregel) en dat wordt behaald met twee assen met een opgegeven maximum aslast van 300 kg.

Als je volgens massa's en afmetingen (44/2014) werkt met een bestuurder van 75 kg en een zitplaats van 36 kg volgens de beleidsregel, dan ben je bij de gunstigste variant (Li modellen) bij acht zitplaatsen al overbeladen.

Het spreekt voor zich dat de situatie bij 10 zitplaatsen erger wordt waardoor de kans op overbelading sterk toeneemt.

Extra opmerking:

Bij een belading van 10 personen, waarbij het maximum gewicht van 565 kg in ogenschouw wordt genomen, wordt de maximale aslast (300kg) van de voerass snel overschreden.



Bijlage II: elektrische veiligheid

In tegenstelling tot de R136 die in de Wet is geregeld, staat, is afgesproken dat de elektrische veiligheid volgens bijlage IV van richtlijn 3/2014 wordt beoordeeld. Het is een 24 Volt systeem en valt daarmee onder laagspanning, hiendovervalt paragraaf 2.

Aan paragraaf 3 wordt voldaan.

Aan de relevante punten van In-use safety volgens paragraaf 4 wordt voldaan.



Bijlage III: remmentesten

Drv stop - single brake control actuated

Front brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	Test result is 200 N
Actual speed [km/h]	17.4	Test result is 17.4 km/h
MFDD [m/s²]	0.2	Test result is 0.2 m/s²
Brake distance [m]	1.4	Test result is 1.4 m

Rear brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	Test result is 200 N
Actual speed [km/h]	16.6	Test result is 16.6 km/h
MFDD [m/s²]	0.1	Test result is 0.1 m/s²
Brake distance [m]	1.4	Test result is 1.4 m

- De parkeerrem houdt het belasten voertuig in stilstand op de 18% helling in op een eenwaartse richting.

Artikel 22 lid 4:

De bijzondere bromfiets komt niet in beweging of komt tot stilstand indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanstaat.

Indien de bestuurder de stamplaats verlaat valt de aandrijving uit en remt het voertuig in eerste instantie nauwelijks voelbaar af op de motor, vlak voor stilstand is er een rustige toename van de motorrem merkbaar en komt het voertuig gecontroleerd tot stilstand. Bij de topsnelheid van de 20 km/h versie (19 km/h werkelijk) staat het voertuig na 23 meter stil.





Bijlage V: rijproeven stabiliteit

- Een bocht/cirkel wordt omschreven in 32014 Annex XIV:

Een radius van 100 meter bij een snelheid van 20 km/h.

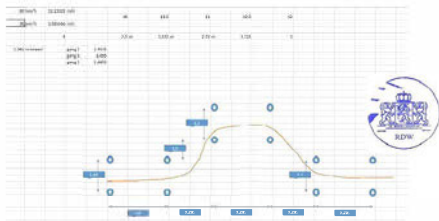
Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg met bestuurder en halve belading aan één zijde van het voertuig.

Resultaat

Onafhankelijk van de snelheid en belading blijft het voertuig goed bestuurbaar, slechts een achterwiel komt iets van de grond waardoor de aandrijving tijdelijk stopt en het voertuig zich weer herstelt.

- Uitwijkmanoeuvre wordt omschreven in ISO3888-2

Deze te verrekenen op basis van snelheid onderstaande tabel. Tijdens de test wordt de gashendel in een constante positie gehouden waardoor de test zwaarder is dan omschreven in de ISO.



Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg met bestuurder en halve belading aan één zijde van het voertuig. In drie snelheden 20 km/h, 17 km/h en 15 km/h.

Resultaat 20 km/h:

Beladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren, maar half beladen en leeg lift het voertuig het wiel om aan één zijde de eerste bocht en moet de bestuurder erg veel moeite doen om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt wel met succes afgerond.

Resultaat 17 km/h:

Beladen en en beladen is hier geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg lift het voertuig een achterwiel in de eerste bocht maar het kost de bestuurder erg veel moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond.

Resultaat 15 km/h:

Beladen en en beladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg lift het voertuig het achterwiel in de eerste bocht nauwelijks en kost het de bestuurder geen moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond.

- Noodstop

De ~~noodstop~~ kan ~~onder alle omstandigheden goed~~ worden uitgevoerd.

- Hand uitsteken op topmelheid op ongelijk oppervlak

De test is ~~ook~~ onder alle omstandigheden ~~probleemloos~~ uit te voeren.

- Schuin op- en afrijden van verhoogde richels

Geen probleem

- op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht, en

- op- en afrijden van een stoep

Qua stabiliteit leveren de zetesten geen problemen op. Wel komt aan het licht dat als een van de achterwielen geen contact met de ondergrond heeft dit wiel ~~door~~ het differentieel juist hard gaat draaien en het andere wiel zijn aandrijving verliest. Het komt regelmatig voor dat het voertuig met behulp van mankracht weer ~~op~~ de vlakke ondergrond moet worden gezet.



Bijlage VI: statische stabiliteit

De statische test conform 3.2.2.4 van bijlage XI van 44/2014 is uitgevoerd in de loaded configuration waarbij het voertuig dus op maximum gewicht van 545 kg is gebracht. Tijdens het kantelen is de staande bestuurder in lijn met het voertuig gebleven en dus niet gaan 'tegen hangen' wat onder normale omstandigheden zou gebeuren.

Tot een hoek van 27 graden blijft het voertuig staan met alle wielen, dit is aanzienlijk meer dan de 20 graden die vanuit de richtlijn wordt vereist.



Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*

- De locatie van de constructieplaat en het VIN zijn niet correct.
- Rijklare massa niet correct
- Werkelijke massa niet correct
- Combinatiegewicht niet opgeven er is immers geen trekgewicht
- Niet alle items van Sectie 2 zijn in de CVO opgenomen. Wel doen, en dan een swaarge als het niet van techniek is.
- Sintum moet nog een voorbeeld exemplaar ter beoordeling aanbieden in verband met paragraaf 3 van Bijlage IV van 001/2014.

* Document SH-COC-D0001-00, datum 30-07-2019



Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*

- Op pagina 2 worden ten ~~aan~~rechte Reglementen genoemd waaraan het voertuig voldoet.
- Pagina 19 ~~wordt~~ afbeelding bestuurdersstoel
- Pagina 37 – 38 laadgewichten ~~controlleren~~

* Gebruikershandleiding Stint DSO 2015, versie 2015-08



Testrapportnummer: RDW-SPE-0086024

Bijlage IX: CE-markering.

Op de linkerzijde van het chassis is een CE-markering te vinden, deze sticker draagt nu **nog** de tekst 'conceij



Bijlage X: Controle certificaten conform artikel 4 lid 4a

De aanvraag gaat vergezeld van een dossier dat door middel van testrapporten aantoonbaar is voldaan aan het bepaalde in de artikelen 17, tweede lid, aanhef en onderdelen b en c, 18, vierde lid, aanhef, 19, 21, eerste lid, 21a, aanhef en onderdeel c, 28, tweede lid, 31, eerste lid en zevende lid, tweede zin, 31a, vierde en zevende lid, 33, derde lid, aanhef en onderdeel c, en 40, tenzij de goedkeuring en aan goedkeuring blijkt uit bijvoorbeeld een merkdeceff certificaat;

Artikel 17, lid 2 b en c	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk Reglement 10 wordt op voertuigniveau getest 	n/a
Artikel 18, lid 4	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 19 lid 4 en 6	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 21, lid 1	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 136 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 21a, lid a	<ul style="list-style-type: none"> Op symbolen wordt niet op component niveau gecertificeerd, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 28, lid 2	Twee certificaten aanwezig	pass
Artikel 31, lid 1 en 2	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 78 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 31a, lid 4	Certificaat aanwezig	pass
Artikel 31a, lid 6	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 14 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 33, lid 3c	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 40	<ul style="list-style-type: none"> Alle certificaten aanwezig 	pass

Conclusie:

Alle benodigde bewijsovereenkomst is geleverd en waar dat mogelijk is, zijn de testen die de RDW heeft uitgevoerd te eierker



Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats

Annex VII van 3/2014 geeft de eisen aan voor twee-, drie- en lichte vierwielers. Daarin wordt voor het zichtveld verwezen naar Annex 18 van UNECE Reglement 43 (supplement 12 op 60 serie).

Omdat dit reglement niet voorziet in een staande bestuurder gaan we uit van ooghoogte op 1600 mm en in gevalge het reglement hebben we dan een onderwaarde van 1562 mm. Vanuit deze hoogte wordt de onderzijde van het zichtveld bepaald.

Gemeten waarde:

- Hoogste bestuurder boven het wegdek = 1562 mm
- Hoogste punt regenkap (midden) = 1495 mm
- Afstand oog naar hoogste puntkap = 1450 mm

- Berekende daling zichtveld in de huidige situatie = 14.2° (367 mm daling op 1450 mm afstand)

De kap zakt in hoogte naarmate het meer naar de zijkant van het voertuig gaat dus dan wordt het zicht beter.

Conclusie:

De grootste daling in de regelgeving bedraagt 5° en daaraan wordt ruimschoots voldaan.



Testrapportnummer: RDW-SPE-0086074

Bijlage XIII: testrapport goed dankerpunten RDW-14R-018626



TEST REPORT


concerning the safety belt anchorage in accordance with ECE Regulation 14

Test report number : RDW-14R-0086260
 0.1. Make : Saab
 0.2. Type : alle varianten aanvraag 2019
 0.4. Category of vehicle : Bijzondere lichte auto's
 0.5. Name and address of the manufacturer : Saab Holding B.V.
 P.O. Staalweg 40
 3721 TJ Bilthoven

Tests : The tests have been carried out in accordance with the above mentioned
 ECE Regulation.
 See page 2 to 4.

Tests conducted on : 1 augustus 2019

By : 5.1.2e

5.1.2e



Test report number: RDW-14R-0086260

Reason for testing

New vehicle type:

Used test equipment

Item	Identification number (make and type)	Calibration papers available
krachtopmeter	Leadcell 1	Yes
hoekmeter	Inc25	yes

General information

Make and type of the vehicle	Stint alle varianten aanvraag 2019
Vehicle category	Bijzondere bromfiers
Place	Versniet
Date	1 augustus 2019



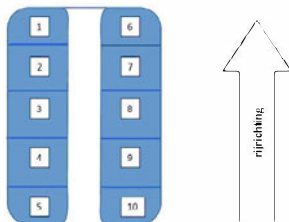
5.1.2a

Opmerking

Tijdens de test zijn er een aantal beproeften uitgevoerd (diagram 21 en 22) waarbij de ankers punten wel bezwaken. Uit onderzoek van de foto's is gebleken dat dit te wijten was aan een verkeerde positionering van het rekblok. Deze theorie is later ook bevestigd door een meting van de wanddikte die bij de betreffende bak dikker was dan bij de bak die daarna wel positieve meetresultaten tot gevolg hadden. De metingen zijn wel als ruwe data bewaard gebleven.

Test

Voor de test wordt uitgegaan van de onderstaande zitplaatsen



Trekracht

In de beleidsregel staat het volgende geschreven ten aanzien van de te passen trekracht:
De bevestiging van de gordel voldoet voor wat betreft de sterkte aan VV 2C2-reglement nr. 24, ongeacht de plaatsing van de zitplaatsen, waarbij voor de belasting die op de bevestiging van de gordel wordt uitgeoefend rekening gehouden mag worden met de maximumconstructiesnelheid van het voertuig en met de versnelling van toepassing bij gegeven, bedoeld in het derde lid, onderdeel c, met dien verstande dat de gemiddelde minimaal 36 kg wordt gebruikt.

De volgende eigenschappen zijn van toepassing op het voertuig:

- Snelheid 20 km/h
- Gewicht 45 kg

Vergelijking met de alternatieve dynamische test (annex XII van UNECE R14):

- Snelheid 50 km/h
- Gewicht 75 kg

Correcties:

- gewicht $(45/75) \times \text{snelheid } (20/50) \times \text{de gemiddelde trekkraft } (36 \times 7400 \text{ N}) = 1776 \text{ Newton}$ per heupgordel.
- Per achterport worden achtervoetsteunpunten gemiddeld, doelvrije wordt aan de middengordels met 3552 N gewekken. Dit geldt niet voor de heupkokers waar maar een enkele gordel is toegepast.



Resultaten gordelankerpunten

Positie	Opmerking	Trekkracht [N]	RDW test nummer	Diagram
1 en 6	Deze posities zijn niet getest i.v.m. onmogelijke testopstelling zonder verzwakking van de constructie	---	---	
2	Oude bak	3996	12	24
2	Nieuwe bak	3807	15	27
3	Oude bak	3807	13	25
3	Nieuwe bak	3848	16	28
4	Oude bak	3807	11	23
4	Nieuwe bak	3848	14	26
5	Oude bak	1473	10	21
5	Nieuwe bak	2072	18	30
7	Oude bak	4144	2	14
7	Nieuwe bak	3740	6	18
8	Oude bak	3848	3	15
8	Nieuwe bak	3848	7	19
9	Oude bak	3807	1	13
9	Nieuwe bak	3846	5	17
10	Oude bak	3071	9	22
10	Nieuwe bak	3072	17	29

Conclusie

Alle gordelankerpunten hebben de vereiste kracht weerstaan zonder kapot te gaan en daarbij bleven de afstanden tussen de gordelankerpunten nagenoeg onveranderd voor en na de trekproef en daarmee voldoen de alle ankerpunten aan de sterkte eisen



45f

To: **Sintum Holding B.V.**Attn: **5.1.2e**

AUDIT REPORT





Manufacturer
Name
Contact person
Telephone
E-mail
Address production plant

5.1.2e
2061 RJ NIJLEERK
Netherlands
Nijverheidswaart 55

Subject
Directive 2007/46/EC
Directive 168/2013/EC
Directive 167/2013/EC
ECE/C24.EECE/TRANS/505/Rev.2a
Scope of components

Audit team
Lead auditor
Auditors
Engineer

Schaatsen, Arjan

Audit date

25-6-2019

Audit result
Non Conformity

2X See Annex 1

Observation

Time passed for proposed corrective action

Address to manager

Will be issued Will not

A compliance statement

2X

Remarks approval

Beoordeling aanvraag Startun. Basis beoordeling 168/2013 en Basisregel bijzonder Brandstels m.b. 2019

Lead auditor
Signature
Date

5.1.2e

28-8-2019

Review corrective actions
Corrective actions received

Not accepted Not accepted

Corrective actions

Signature lead auditor

--

[illegible]

5. Analyzing test and check results	Dit item is nog niet van toepassing bij de eerste beoordeling. Zal worden geïmplementeerd bij de start van het opstarten van de productie.	N/A	
-------------------------------------	--	-----	--

C = Conforming
 NCD = Non-Defectively
 NC = Non-Conforming
 NA = Not Applicable
 N/A = Not Assessed
 Q = Question
 R = Remark



Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: FW: Testrapporten Stint van RDW
Datum: donderdag 12 september 2019 11:23:18

5.1.2e,

Onderstaande mail heb ik nog verzonden naar Edwin Renzen.

Hij was immers al in het bezit van eerdere concept rapportages van de Stint.

Ik neem aan dat jullie (I&W) de definitieve rapportages naar Stintum sturen.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e

Verzonden: donderdag 12 september 2019 11:19

Aan: 'Edwin Renzen'

CC: 5.1.2e

Onderwerp: Testrapporten Stint van RDW

Edwin,

Zoals gisteren reeds telefonisch medegedeeld:

De 3 testrapporten van RDW Testcentrum zijn nog aangevuld met de statische kanteltest en de gordeltest.

Het concept audit report (kwaliteitssysteem) is voorzien van handtekening en RDW-stempel.

Deze testrapporten incl beoordelingsrapport zijn inmiddels overhandigd aan I&W.

Svp vervallen rapporten verwijderen en gebruik maken van de definitieve rapporten afkomstig van I&W.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Verzonden: donderdag 12 september 2019 15:42
Aan: 5.1.2e - HBJZ
Onderwerp: FW: Samenvattend verslag werkbijeenkomst RDW/Stint op 2 september 2019

Categorieën: Categorie Groen

5.1.2e,

Ter info.

Hieronder het verslag van de bijeenkomst van 2 september 2019.
 Dit verslag is per mail verzonden aan Edwin Renzen.
 De concept testrapporten zijn later aan hem verzonden.

Groet,
 5.1.2e
 RDW VRT

Aanwezig:

Stintum: Edwin Renzen, 5.1.2e
 RDW: 5.1.2e (RDW)
 Afwezig: 5.1.2e (Stintum), 5.1.2e

Afspraken werkoverleg 20 augustus 2019

De aanvullende informatie m.b.t. technische toetsingscriteria zijn niet ontvangen: EMC-rapport, detailtekening gordelbevestiging, registratie softwareversies.
 Overige actiepunten zijn uitgevoerd.

Stand van zaken aanvraag aanwijzing

29 augustus hebben de laatste testen plaatsgevonden bij TCL.
 De remmentest is nu geslaagd maar de uitwijktest bij asymmetrische belasting levert problemen.
 Het concept COP-rapport is overhandigd aan Stintum. Alle zaken zullen worden opgelost.
 Het concept-Testrapport is gereed. Zal worden toegezonden. De gebreken zijn mondeling besproken.
 De index voor een risicobeoordeling is toegezonden. De huidige risicobeoordeling is niet compleet. De ontbrekende punten zijn mondeling besproken.
 De RDW-rapportage (aan I&W) is gestart. Zal deze week worden afgerond.
 Het eindadvies gaat wellicht luiden: aanvragen gemodificeerde Stint tot aanwijzing bijzondere bromfiets (nog) niet honoreren. Maximale snelheid beperken tot 17 km/uur.
 Donderdag a.s. heeft RDW een overleg met I&W over de concept-rapportage.

Vervolgtraject

Stintum geeft aan dat een hernieuwde aanvraag kan worden verwacht.
 RDW geeft aan dat I&W het vervolgtraject voor RDW zal bepalen.
 Wordt vervolgd.

Planning

Week 36 rapportage (van RDW aan I&W).
 Afronding week 37.

Rondvraag

Geen.

Volgend overleg

Voorlopig geen afspraken gemaakt.

Verspreiding van dit verslag.

Wegens ontbreken emailadressen svp intern Stintum verspreiden naar 5.1.2e en 5.1.2e .

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Verzonden: donderdag 12 september 2019 15:38
Aan: 5.1.2e) - HBJZ
Onderwerp: RE: Vraag

Categorieën: Categorie Groen

Maandag 2 september 2019 om 14 uur bij RDW in Zoetermeer.

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e - HBJZ
Verzonden: donderdag 12 september 2019 15:33
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: Vraag

Hallo 5.1.2e,

Heel korte en snelle vraag: wanneer hebben jullie Renzen gesproken over de onderzoeksresultaten? Op maandag 2 of dinsdag 3 september?

Groet, 5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Wob-loket

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 26 september 2019 09:06
Aan: 5.1.2e - BSK
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: IENW BSK-2019 208334 (revisie 2) IENW BSK-2019 208321 (revisie 3)
 Kamerbrief mediaberichtgeving Stint definitief

Dank 5.1.2e.
 Rust weer beetje teruggekeerd?

Hierbij meld ik je dat Inspectie Szw deze week de brief naar Stintum verstuurt. Dat heet een kennisgeving Non-Conformiteit.
 De fabrikant kan op ons oordeel zijn zienswijze geven. Tevens zijn daarin de afspraken bevestigd mbt de Stints in het buitenland.

Mijn expert 5.1.2e informeert RDW.

We verwachten geen bijzondere reactie. Het is de formele vastlegging van het informatieve bezoek mbt nieuwe Stint en itoezichthoudende bezoek/inspectie mbt oude Stint.

Mvg
 5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Datum: woensdag 25 sep. 2019 8:25 PM
Aan: 5.1.2e @InspectieSZW.nl>, 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>
Onderwerp: FW: IENW BSK-2019 208334 (revisie 2) IENW BSK-2019 208321 (revisie 3) Kamerbrief mediaberichtgeving Stint definitief

Ter info ook voor jullie n.a.v. alle mediaberichtgeving vandaag

Van: 5.1.2e - DBO
Verzonden: woensdag 25 september 2019 19:47
Aan: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e - SG ; 5.1.2e
 5.1.2e - DBO ; 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e - DGMo ; 5.1.2e - HBJZ ;
 5.1.2e - DGB ; 5.1.2e - HBJZ

Onderwerp: IENW BSK-2019 208334 (revisie 2) IENW BSK-2019 208321 (revisie 3) Kamerbrief mediaberichtgeving Stint definitief

Bij deze de brief waarmee M akkoord is.
 Deze zal over plus minus 20 minuten online komen.

Groeten,
 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval
Datum: donderdag 26 september 2019 14:18:58

Dag 5.1.2e

De OVV heeft al onze relevante al
 Hoeft dus niet gedeeld te worden

Groet 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Datum: 26 september 2019 om 14:07:56 CEST
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval

Goedemiddag 5.1.2e,

Dank voor je heldere antwoord. Ik kreeg nog 1 vervolgvraag. Geldt dit ook voor het delen van de info met de OVV. Dat onderzoek loopt nog en we stellen ons nu de vraag of we deze rapportage ook met hen moeten delen.

Vandaar mijn vraag.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 26 september 2019 09:52
Aan: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval
 Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e

Dat is correct. Deze bestuurlijke rapportage is uitsluitend bedoeld voor de deskundigen die zich bezig houden met de toelating(scriteria) van de nieuwe (aanvragen van de) Stint.

Vanuit die deskundigen kwam de vraag om input vanuit het strafrechtelijke onderzoek om te kunnen betrekken bij de nieuwe beoordeling en met dat doel is de rapportage opgesteld. Het strafrechtelijk onderzoek is nog niet openbaar.

Ik verzoek u met klem vertrouwelijk met deze rapportage om te gaan.

Vriendelijke groet

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Datum: 25 september 2019 om 18:43:12 CEST
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@politie.nl>
CC: 5.1.2e 5.1.2e @om.nl>

Onderwerp: RE: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval

Beste 5.1.2e,

Dank voor deze informatie. Nog even mijn vervolgvraag van mijn kant. Begrijp ik het goed dat deze rapportage, gelet op het vertrouwelijk karakter, niet kan worden gedeeld met de Tweede Kamer?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@politie.nl>

Verzonden: maandag 23 september 2019 08:55

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e@om.nl' <5.1.2e@om.nl>

Onderwerp: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval

Geachte 5.1.2e,

N.a.v. uw bijgevoegde verzoek per email d.d. 7 augustus jl. bied ik u, namens het BIT Oss, hierbij aan de bestuurlijke rapportage n.a.v. het onderzoek Stintongeval.

Met vriendelijke groet

5.1.2e

Formatiebeheer

Politie | Oost-Brabant | Staf | Bestuursondersteuning

Vogelstraat 41, 5212 VL 's-Hertogenbosch

Postbus 90163, 5200 MS 's-Hertogenbosch

M 06 5.1.2e

----- Disclaimer -----

De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen.

Kennisneming door anderen is niet toegestaan.

De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en binnen het bereik van een geheimhoudingsplicht en/of een verschoningsrecht vallen.

Indien dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, wordt u verzocht de afzender daarover onmiddellijk te informeren en het e-mailbericht (en bijlagen) te vernietigen.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval
Datum: donderdag 26 september 2019 14:37:20

Hallo 5.1.2e,

Wij hebben een quickscan uit laten voeren door de inspecteurs die ook de Sint "2.0" hebben gekeurd. Wij komen op basis daarvan tot de volgende conclusie:

De huidige beleidsregel geeft voldoende dekking aan de belangrijkste kwetsbaarheden, gevaren en risico's zoals genoemd in de bestuurlijke rapportage van de Eenheid Oost-Brabant dienst Regionale Recherche. Kort samengevat betreft het met name de volgende onderdelen uit de beleidsregel:

- dubbele mechanische reminrichting (lees: altijd remkracht);
- gedrag van het voertuig indien de bestuurder het voertuig niet bedient (lees: stoppen en vrijloop bij stilstand);
- de stabiliteit van het voertuig in het gebruik (lees: niet kantelen in bochten);
- het kwaliteitssysteem in de fabriek (lees: registraties componenten en controles).

Ik ga er vanuit dat jij zo weer verder kan. Als je een diepere en volledige analyse wilt dan horen we dat nog wel.

Groeten,

5.1.2e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: maandag 23 september 2019 13:07

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: FW: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval

Collega's,

Ik kreeg net vandaag deze in mijn mailbox. Graag hier prudent mee omgaan. Aan jullie de vraag of alle mogelijke technische tekortkomingen nu voldoende gedekt zijn door onze beleidsregel in de zin dat we al deze punten wel zouden onderkennen door de eisen die we nu stellen. Lukt het jullie om me dat uiterlijk morgen te laten weten?

Ik ben tot 15.30 niet bereikbaar, maar daarna weer wel.

Mvg.,

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e <5.1.2e@politie.nl>>

Datum: maandag 23 sep. 2019 8:55 AM

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>>

Kopie: 5.1.2e @om.nl' <5.1.2e@om.nl>>

Onderwerp: Bestuurlijke rapportage n.a.v. onderzoek Stintongeval

Geachte 5.1.2e .

[N.a.v. uw bijgevoegde verzoek per email d.d. 7 augustus jl. bied ik u, namens het BIT Oss, hierbij aan de bestuurlijke rapportage n.a.v. het onderzoek Stintongeval.](#)

[Met vriendelijke groet](#)

5.1.2e

5.1.2e [Formatiebeheer](#)

[Politie | Oost-Brabant | Staf | Bestuursondersteuning Vogelstraat 41, 5212 VL 's-Hertogenbosch](#)

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 30 september 2019 11:35

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Verzoek swov

5.1.2e,

Zoals vrijdag afgesproken zou ik onze vraag nog voor je op de mail zetten.

De Stint wordt waarschijnlijk binnenkort opnieuw ter keuring aangeboden. Onderdeel daarvan is dat de fabrikant een veiligheidsrapport aanlevert.

1) is het mogelijk dat swov daar een second opinion over uitvoert?

2) zou het mogelijk zijn om dat in samenhang te bezien met de inhoud van het convenant?

Vraag is of alle aspecten voldoende aan bod komen, of er voldoende waarborgen zijn genomen en of Er zaken missen.

Groet 5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e - DGLM
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: FW: Verzoek swov
Datum: dinsdag 1 oktober 2019 15:50:30
Bijlagen: [Veiligheidsonderzoek Stint 2019 door Prodrive Academy versie 29 aug.pdf](#)

In vertrouwen stuur ik je hierbij het rapport om je mening te kunnen baseren of een second opinion überhaupt mogelijk is.

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Datum: dinsdag 01 okt. 2019 9:31 AM
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Verzoek swov

Ha 5.1.2e,
 Dit moet dan even in volledige vertrouwelijkheid. Hierbij de meest recente versie van het veiligheidsrapport.
 Mvg.,
 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 09:28
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: FW: Verzoek swov

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>
Datum: dinsdag 01 okt. 2019 9:26 AM
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Verzoek swov

Goedemorgen 5.1.2e;
 Dank voor je mail. Ik zie het rapport t.z.t. graag. De grootste onzekerheid die ik zie zit namelijk in de inhoud van dat veiligheidsrapport: dat is voor zover ik weet vormvrij (daarom gaan we ook dat protocol maken). Ik zou dat rapport dus graag eerst willen zien voordat ik kan zeggen of een 2nd opinion haalbaar en verstandig is.
 Met groet,
 5.1.2e

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
 Bezuidenhoutseweg 62
 2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e
 5.1.2e@swov.nl / 5.1.2e@swov.nl
<http://www.swov.nl>
 t: @5.1.2e
 l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Van: 5.1.2e - DGLM
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e - DGMo
Onderwerp: Second opinion
Datum: maandag 7 oktober 2019 19:32:11

5.1.2e ,

Hierbij zou ik je willen verzoeken tot het uitbrengen van een gecombineerd advies met betrekking tot de Stint en wel op de volgende zaken

- een second opinion op de veiligheidsanalyse zoals deze door prodrive is uitgevoerd in opdracht van de fabrikant. De eisen die wij hebben gesteld aan de veiligheidsanalyse stuur ik je separaat.
- een analyse op de vraag of het convenant dat is afgesloten met de kinderopvangbranche en de oudervertegenwoordiging voldoende dan wel een extra waarborg biedt conform de aanbevelingen die swov eerder heeft gedaan
- een inschatting op de vraag hoe de veiligheid gezien de uitkomst van 1 en 2 zich verhoudt tot een veel gebruikt referentievoertuig zoals de bakfiets en indien mogelijk onderbouwt met data.

Alvast veel dank,

Graag hoor ik of dit nog vragen oproept, of hiervoor extra opdrachtverstrekking nodig is en wanneer jullie denken dit te kunnen beantwoorden,

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e ;
5.1.2e
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: Nieuwe Stintaanvraag aanstaande ?
Datum: donderdag 10 oktober 2019 16:29:32

Ter informatie:

Zojuist telefoontje gekregen van Edwin Renzen, directeur van Stintum, met de mededeling dat vanavond een hernieuwde aanvraag van de Stint zal worden ingediend bij I&M.

Er zou zelfs al een testexemplaar (ongevraagd) zijn/worden afgeleverd op TCL.

Het lijkt mij duidelijk dat RDW geen activiteiten verricht alvorens er een opdracht vanuit I&M wordt gegeven.

BRW vindt de coördinatie van een eventuele nieuwe aanvraag plaats door 5.1.2e .

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e ; 5.1.2e ;
5.1.2e
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Nieuwe Stintaanvraag aanstaande ?
Datum: donderdag 10 oktober 2019 16:31:55

Ik heb zojuist het exemplaar in ontvangst genomen en in een afgesloten ruimte gezet tot we een 'go' hebben om te gaan testen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



RDW Testcentrum
Talingweg 76
8218NX Lelystad

E 5.1.2e @rdw.nl
I www.rdw.nl

5.1.2e

E-mail: cc. aan mij gericht, beschouw ik ter informatie zonder verplichting tot actie of reactie

overlap met 56



Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Aanvraag BB2019 NBABAX en NBAAAX
Datum: vrijdag 11 oktober 2019 18:23:07

Prima,

We hebben al een aangepaste Stint in Lelystad staan, maar die kan rustig in een hoek blijven staan totdat we de opdracht van IenW binnen hebben.

Vr grt

5.1.2e

Op 11 okt. 2019 om 18:01 heeft 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hoi collega's,

Gisteren hebben we de nieuwe aanvraag formeel binnen gekregen. Zoals vorige keer stuur ik jullie vast de stukken (komt na deze mail – wettransfers) door zodat jullie kunnen checken of we een volledig dossier hebben om aan de slag te gaan. Ik zal nog een ontvangstbevestiging sturen dat we de stukken ontvangen hebben en dat we eerst nog een check doen op de volledigheid. De formele opdracht aan de RDW komt dus later.

Mvg.,

5.1.2e

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

Verzonden: donderdag 10 oktober 2019 21:49

Aan: Bijzondere bromfietsen <5.1.2i@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@autograaf.com>; 5.1.2e <5.1.2e@stint.nl>

Onderwerp: Aanvraag BB2019 NBABAX en NBAAAX

Geachte heer/mevrouw,

Met deze email doen we een aanvraag tot aanwijzing van een bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer zoals beschreven in Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen - BWBR0035848. Het inlichtingenformulier is hiervoor ingevuld. Onderstaand de bijlagen van de aanvraag die per wettransfer verstuurd worden:

<!--[if !supportLists]-->.<!--[endif]-->Inlichtingenformulier (o.a. CoC en Duurzaamheidsverklaring ingesloten)

<!--[if !supportLists]-->.<!--[endif]-->Risicobecoördeling (van afwijkingen ten opzichte van de 168/2013 of BWBR0035848)

<!--[if !supportLists]-->.<!--[endif]-->Veiligheidsonderzoek Prodrive

<!--[if !supportLists]-->.<!--[endif]-->Kam boek

<!--[if !supportLists]-->.<!--[endif]-->Gebruikershandleiding

<!--[if !supportLists]-->.<!--[endif]-->ECE-certificaten

Deze aanvraag doen wij 2 keer. U ontvangt daarom 2 e-mails. Onderstaand een tabel met de verschillende types. In de het onderwerp vak van de email staat vermeld voor welk type de aanvraag is.

Aanvraag ref.	Onderscheid op basis van snelheid	Onderscheiden op basis van accu's
NBABAX	17,2 km p.u	1 lithium accu 70AMP 24v
NBAAAX	17,2 km p.u.	2 loodzuur accu's 12v 100 amp

Het verschil tussen de aanvragen tot aanwijzingen betreffen: het gebruik van accu's. Inhoudelijk zijn deze argumenten vastgelegd en de punten die van elkaar afwijken ten opzichte van iedere aanvraag. Het heeft geen weerslag op de bijlagen (deze gelden voor de 2 types).

CE Markering

Met betrekking tot het controleren van het voertuig op een CE markeringsplaatje door de RDW, hierover

zou ik willen vragen dit bij de fabrikant te laten. Het aanbrengen van CE markering is, sinds de EU commissie dit 2 augustus 2019 vastgesteld heeft voor bijzondere bromfietsen, ons bekend. Zover mij bekend is dit normaal gesproken ook de werkwijze bij de Machinerichtlijn.

RDW uitgangspunt m.b.t. 8 passagiers of 10

In bijlage "9 Totaalbestand onderbouwingen RDW" en daarin het laatste hoofdstuk "risico analyse m.b.t. zitplaatsen" komt het enige punt naar voren waar de aanvraag van de Stint afwijkt van de beleidsregel. Om deze reden dient te afwijking onderbouwd te worden met een risico analyse, bij voorkeur van de RDW een ISO26262.

In de beleidsregel is opgenomen dat het om 8 kinderen maximaal kan gaan, in het convenant <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2019/07/10/convenant-stint> dat de minister gesloten heeft met belanghebbende partijen is 10 kinderen als maximum opgenomen.

De keuring van de Stint2019 is gedaan door RDW. Hierbij zijn de voorgeschreven testen gedaan én, in samenspraak met SZW, TNO en Stint zijn er aanvullende testen gedaan om zo volledig mogelijk te onderzoeken. Technisch gezien zijn de keuringen van RDW gedaan op basis van 10 zitplaatsen. Gordeltrekproeven, uitwijkmanoeuvres, remmentest, etc. De stelling van de RDW hierin was (als ik het juist begrepen heb) dat de Minister de mogelijkheid heeft om het voor 10 kinderen goed te keuren /een beschikking af te geven, en dat daarom ook voor dit gebruik gekeurd is.

Indien de RDW **op basis van 10 zitplaatsen de conclusie mag trekken** goedkeur/afkeur dan zou hiervoor **geen risico analyse nodig zijn**. De moeilijkheid met de risico analyse is dat deze volgens de partijen die deze verstrekken dit geen toevoeging is voor het vraagstuk (iso 26262). Op dit punt wil ik het Ministerie vragen het Convenant mee te laten wegen in de beoordeling van RDW. Zowel de beleidsregel als het convenant zijn vastgelegd in de Staatscourant en daardoor, mijns inziens, een legitiem uitgangspunt.

Het volledige onderwerp met meer achtergronden is terug te vinden in de genoemde bijlage. Omdat er zoveel documenten zijn wilde ik dit onderdeel specifiek benadrukken vanwege de afwijking en de gevraagde aandacht hiervoor.

Via WeTransfer zullen alle bijlagen verstuurd worden. Graag ontvangen we bevestiging van ontvangst van de aanvraag en volledigheid van aanleveren.

Uw reactie zien we graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)6 **5.1.2e**
T: +31(0)30 **5.1.2e**
COC: 52411761
VAT: **5.1.1c**
www.stintum.com
WeChat ID: **5.1.1c**

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK; Bijzondere bromfietsen
Onderwerp: Handleiding aanvraag
Datum: zondag 13 oktober 2019 21:35:45
Bijlagen: [7_Handleiding_Stint_2019_BSO_V2019-10_13okt.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

In de bijlage is de handleiding toegevoegd. In de set met documenten die verstuurd waren bleek er een probleem te zijn met dit bestand (conversie). Zouden jullie deze aub aan willen houden?

Voor beide aanvragen is deze handleiding van toepassing.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Noorenz B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

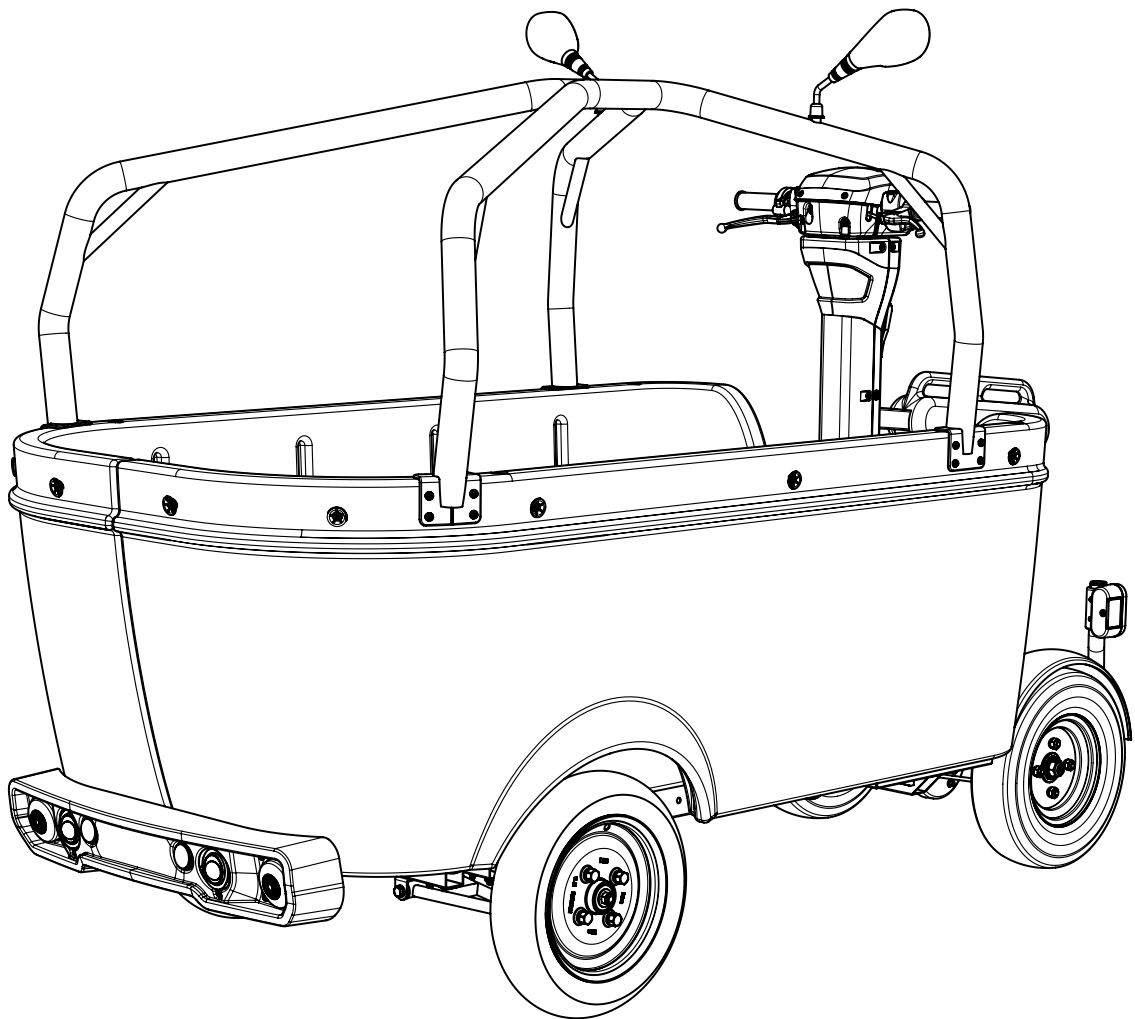
M: +31(0)6-5.1.2e
T: +31(0)30-5.1.2e
COC: 52411761
VAT: 5.1.1c
www.stintum.com
WeChat ID: 5.1.1c

59a

GEBRUIKERSHANDLEIDING

Versie: 2019-10
Taal: Nederlands

Stint BSO 2019



stint

Urban Mobility

© 2019, Stintum Holding B.V.

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Stintum Holding B.V.

Deze gebruikershandleiding betreft een “oorspronkelijke gebruiksaanwijzing”.

INHOUDSOPGAVE

1. INTRODUCTIE	1
1.1. Opslag van het document	1
1.2. Geldigheid van het document	1
1.3. Contactgegevens fabrikant	1
1.4. Auteurs- en handelsmerkrechten	1
1.5. Waarschuwingkaders	1
1.6. Onderhoud, reparaties en reserveonderdelen	2
1.7. Aanwijzing Bijzondere bromfiets	2
2. VEILIGHEID	3
2.1. Gebruik van het voertuig	3
2.1.1. Gebruiksdoel	3
2.1.2. Te ontraden gebruik en onbedoeld gebruik	3
2.1.3. Eisen aan de bestuurder	3
2.1.4. Gebruiksomstandigheden	3
2.2. Veiligheid in het algemeen	4
2.3. Algemene veiligheidsvoorschriften	4
2.4. Gebruiksvoorwaarden (convenant)	4
3. ALGEMENE BESCHRIJVING	5
3.1. Hoofdcomponenten	5
3.1.1. Communicatiebox	7
3.2. Bedieningsfuncties stuurkolom	8
3.3. Voertuigidentificatie, aanduidingen en labels	10
3.4. Bedieningssymbolen	12
3.5. Besturing display	14
3.6. Auditieve signalering	16
4. BEDIENING	17
4.1. Controle vóór het rijden	17
4.2. Passagiers laten instappen	18
4.3. Passagiers laten uitstappen	19
4.4. Voertuig inschakelen	19
4.5. Parkeerrem gebruiken	20
4.6. Bestuurderssteun instellen	20
4.7. Rijden met het voertuig	21
4.8. Bijzondere verrichtingen	24
4.9. Bestuurderstips	25
4.10. Voertuig afsluiten en wegzetten	26
4.11. Wat te doen bij noodgevallen	27
4.12. Opladen	28
4.13. Type lader: SPE CBHF2 - 24-30	30
4.14. Type lader: L CP 24-12	32
5. ONDERHOUD	33
5.1. Onderhoudsschema	33
5.2. Koplampen afstellen	34
5.3. Bandenspanning	34
5.5. Remvloeistofniveau controleren	35
5.4. Reinigen	35
6. TECHNISCHE SPECIFICATIES	36
7. STORINGEN	39
8. EG-VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING	41
9. GARANTIEBEPALINGEN	42

1. INTRODUCTIE

1.1. Opslag van het document

De gebruiker van het voertuig is verantwoordelijk voor de opslag van deze gebruikershandleiding, zodat deze beschikbaar is indien nodig.

1.2. Geldigheid van het document

Deze handleiding is alleen van toepassing op voertuigen met de volgende goedkeuringsnummers: 2019/xxxxx (hier volgen alle goedkeuringsnummers die voor het type BSO gelden). Het goedkeuringsnummer van het voertuig vindt u op de constructieplaat, zie hoofdstuk 3.3.

1.3. Contactgegevens fabrikant

Stintum Holding B.V.
Nijverheidsstraat 55
3861 RJ Nijkerk

KVK: 52411761

BTW: 5.1.2i

Tel: 030 - 5.1.2i

Mail: 5.1.2i@stint.nl

Web: www.stintum.com

1.4. Auteurs- en handelsmerkrechten

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Stintum Holding B.V.

1.5. Waarschuingskaders

In dit document worden instructies of uitleg over het voertuig gegeven. Als deze onderdelen een bepaald risico bevatten, wordt dit in speciale tekstblokken aangegeven. De kop van deze tekstblokken geeft aan in welke mate er een risico aanwezig is.



WAARSCHUWING

Geeft een mogelijk gevaarlijke situatie aan die zou kunnen leiden tot ernstige verwonding of overlijden indien deze niet wordt vermeden.



VOORZICHTIG

Geeft een mogelijk gevaarlijke situatie aan die kan resulteren in licht of matig letsel of in schade aan apparatuur of omgeving indien deze niet wordt vermeden. Wordt ook gebruikt om te waarschuwen voor onveilige praktijken.

OPMERKING OF TIP

Geeft aanvullende informatie om de gebruiker attent te maken op mogelijke problemen aan het voertuig. Geeft ook suggesties en adviezen aan de gebruiker om taken gemakkelijker uit te voeren.

1.6. Onderhoud, reparaties en reserveonderdelen

Het uitvoeren van een onderhoudsbeurt of reparatie dient te geschieden door Stintum B.V. of een door de fabrikant geautoriseerde serviceorganisatie. Een lijst met geautoriseerde serviceorganisaties zal binnenkort beschikbaar zijn op www.stintum.com.

Een geautoriseerde serviceorganisatie beschikt over personeel dat getraind is door de fabrikant, en over originele reserveonderdelen en het benodigde gereedschap voor het uitvoeren van onderhoud en reparaties.

Bij gebruik van niet-originele reserveonderdelen of het laten uitvoeren van werkzaamheden in eigen beheer of door een niet-geautoriseerde serviceorganisatie vervalt de garantie en wordt de gebruiker verantwoordelijk voor mogelijke ongevallen die hierdoor kunnen ontstaan.

1.7. Aanwijzing Bijzondere bromfiets

Het voertuig is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als bijzondere bromfiets. Meer informatie over deze voertuigcategorie is te vinden op de website van Stintum: www.stintum.com/wetgeving.

2. VEILIGHEID

2.1. Gebruik van het voertuig

2.1.1. Gebruiksdoel

Het voertuig is uitsluitend ontwikkeld voor het vervoer van maximaal 10 kinderen - zittende in de zogenoemde zitting - door één bestuurder staande op het stapplateau. Het voertuig inclusief kinderen en bestuurder weegt maximaal 565 kg, waarbij het maximale gewicht per zitplaats op de zitting is aangegeven.

Het voertuig is ontwikkeld voor een maximale snelheid van 17,2 km/uur.

2.1.2. Te ontraden gebruik en onbedoeld gebruik

Het is niet toegestaan het voertuig te gebruiken voor functies, anders dan in deze handleiding in paragraaf 2.1.1 zijn gespecificeerd. Het is eveneens niet toegestaan om het voertuig met meer dan één persoon op het stapplateau te gebruiken.

2.1.3. Eisen aan de bestuurder

Aan de bestuurder van het voertuig worden een aantal eisen gesteld. De bestuurder van het voertuig dient:

- minimaal 18 jaar oud te zijn.
- aantoonbaar en met goed gevolg een op het voertuig gerichte theorie- en rijvaardigheidstraining te hebben afgerond.

2.1.4. Gebruiksomstandigheden

Het voertuig is ontworpen om veilig in het Nederlandse klimaat te worden gebruikt. Er gelden echter de volgende restricties:

VOORZICHTIG

Bij nat of koud weer kan de weg glad zijn, dit kan invloed hebben op de grip op de weg. Rijd bij deze omstandigheden voorzichtig.

WAARSCHUWING

Gebruik het voertuig niet op het strand of andere zanderige ondergronden. Het zand en het zoute water kunnen hevige slijtage veroorzaken.

WAARSCHUWING

Rijd niet door diepe waterplassen. Het water kan de elektrische componenten beschadigen.

WAARSCHUWING

Wees alert tijdens het rijden bij een KNMI weeralarm met code geel. Er is mogelijk kans op gevaarlijk weer. Gebruik het voertuig niet tijdens code oranje en rood.

2.2. Veiligheid in het algemeen

Als het voertuig in gebruik is, zijn er veel gevaren en/of risico's aanwezig. In het bijzonder kunnen risico's ontstaan wanneer:

- het voertuig wordt gebruikt voor andere doeleinden dan omschreven in paragraaf 2.1.1.
- het voertuig onzorgvuldig wordt bediend en/of onderhouden;
- niet deskundig, getraind en bevoegd personeel het voertuig bestuurt;

Alle bestuurders van het voertuig dienen:

- hoofdstuk 2 van de handleiding over de belangrijkste veiligheidsrisico's en de maatregelen te hebben gelezen en begrepen;
- op de hoogte te zijn van de aanwezigheid en werking van de veiligheidsvoorzieningen inclusief noodstopvoorzieningen;
- te werken volgens de algemene veiligheidsrichtlijnen, zoals deze tijdens de rijvaardigheidstraining zijn aangeleerd.

Als het voertuig tekenen van storingen of breuk vertoont of zichtbare slijtage, stopt u het voertuig op een veilige plek en neemt u direct contact op met uw serviceorganisatie.

2.3. Algemene veiligheidsvoorschriften

Lees deze handleiding eerst aandachtig door en neem alle veiligheidsvoorschriften in acht voordat u het voertuig gaat gebruiken.

- Laat regelmatig onderhoud uitvoeren aan het voertuig door een geautoriseerd servicebedrijf om het voertuig in goede conditie te houden en risico's tot een minimum te beperken. Zie hiervoor het onderhoudsschema op pagina 34.
- Verdeel de passagiers altijd gelijkmatig over de linker- en rechterhelft van de zitting. Wanneer niet aan deze regel wordt voldaan, kan de stabiliteit van het voertuig in gevaar komen.

- Zorg bij het rijden op hellingen of bij het nemen van bochten altijd voor een gepaste snelheid.
- Houd u bij deelname aan het verkeer altijd aan de geldende verkeersregels.
- Gebruik het voertuig nooit wanneer u onder invloed bent van middelen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.
- Gebruik het voertuig niet als uw medische gesteldheid uw rijvaardigheid zou kunnen beïnvloeden. Voorbeeld: Een arm in een mitella beïnvloedt de mogelijkheid tot sturen op nadelige wijze.

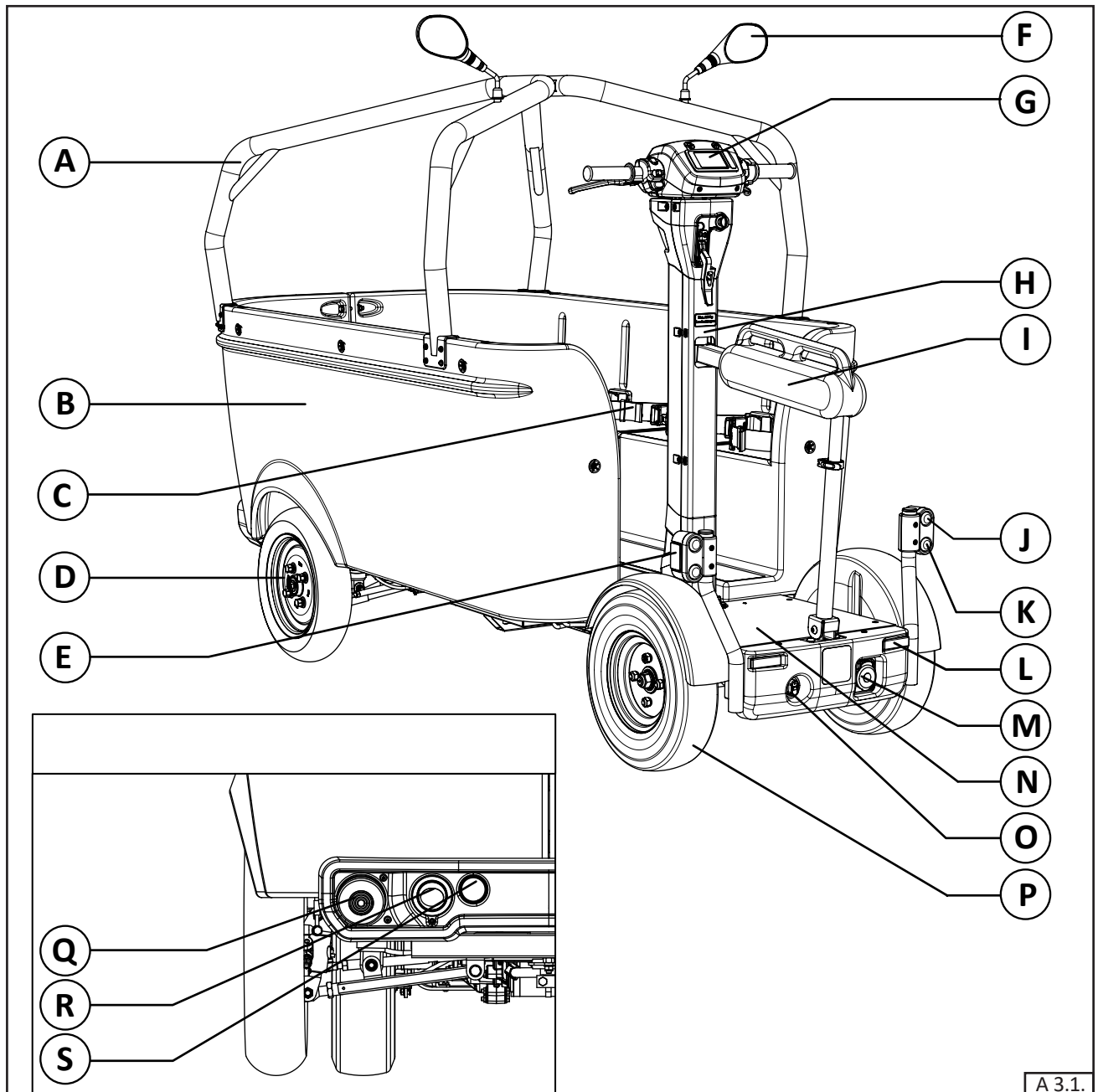
2.4. Gebruiksvoorwaarden (convenant)

Om kinderen veilig te mogen vervoeren dient een organisatie zich te houden aan het convenant wat is gesloten tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en sectororganisaties uit de kinderopvangbranche.

Het convenant is beschikbaar op de website van de Rijksoverheid of op te vragen bij Brancheorganisatie Kinderopvang, Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang of BOinK.

3. ALGEMENE BESCHRIJVING

3.1. Hoofdcomponenten



A 3.1.

- A Kantelbeveiligingsinrichting
- B Zitting voor passagiers
- C Heupgordels voor passagiers
- D Voorwielen
- E Reflectoren zijkant
- F Achteruitkijkspiegels
- G Stuur
- H Stuurkolom
- I Bestuurderssteun
- J Knipperlichten achter

- K Verlichting achter en remverlichting
- L Reflectoren achterkant
- M Oplaadaansluiting
- N Staplateau (met bestuurdersdetectie)
- O Hoofdstroomschakelaar
- P Achterwielen
- Q Knipperlichten voor
- R Koplampen
- S Reflectoren voorkant

A Kantelbeveiligingsinrichting

Het voertuig is voorzien van kantelbeveiliging om de veiligheid van inzittenden te vergroten. In het geval het voertuig kantelt voorkomt de kantelbeveiliging dat inzittenden bekneeld kunnen raken.

B Zitting voor passagiers

De zitting voor de passagiers bestaat uit 2 helften. Op de zitplaatsen wordt het maximaal toegestane gewicht van een passagier aangegeven.

C Heupgordels voor passagiers

Het voertuig is voorzien van heupgordels voor de passagiers.

D Voorwielen

De voorwielen zijn voorzien van een hydraulisch remsysteem.

E Reflectoren zijkant

Het voertuig is voorzien van reflectoren om goed zichtbaar te zijn in het verkeer.

F Achteruitkijkspiegels

Het voertuig is voorzien van spiegels zodat de bestuurder goed zicht heeft op verkeer aan de achterzijde.

G Stuur

Zie hoofdstuk 3.2. voor de bedieningsfuncties van het stuur.

H Stuurkolom

Zie hoofdstuk 3.2. voor de bedieningsfuncties van de stuurkolom.

I Bestuurderssteun

Het voertuig is voorzien van een bestuurderssteun. De bestuurder kan tijdens het rijden met de binnenkant van de bovenbenen tegen de bestuurderssteun aan leunen, om zo meer stabiliteit te verkrijgen.

Door de klem van de bestuurderssteun open te klappen, kan de buis in hoogte verschuiven. Door de klem weer dicht te klappen, kan de bestuurderssteun op de gewenste hoogte worden vastgezet. Zie hoofdstuk 4.6.

J Knipperlichten achter

Het voertuig is voorzien van knipperlichten om de rijrichting aan te geven.

K Verlichting achter en remverlichting

Het voertuig is voorzien van verlichting. Deze gaat automatisch aan bij het inschakelen van het voertuig. De remverlichting gaat aan zodra er geremd wordt.

L Reflectoren achterkant

Het voertuig is voorzien van reflectoren om goed zichtbaar te zijn in het verkeer.

M Oplaadaansluiting

Het voertuig is voorzien van een aansluiting om het voertuig op te kunnen laden.

N Stapplateau (met bestuurdersdetectie)

Het stapplateau is voorzien van bestuurdersdetectie. Het voertuig zal niet kunnen rijden zonder een bestuurder.

O Hoofdstroomschakelaar

Het voertuig is voorzien van een hoofdstroomschakelaar die de stroomtoevoer naar de motorregelaar blijvend onderbreekt. Deze kan worden gebruikt:

- voor het uitvoeren van onderhoud
- in een gevaarlijke situatie

P Achterwielen

De achterwielen zijn voorzien van een mechanisch remsysteem.

Q Knipperlichten voor

Het voertuig is voorzien van knipperlichten om de rijrichting aan te geven.

R Koplampen

Het voertuig is voorzien van verlichting. Deze gaat automatisch aan bij het inschakelen van het voertuig.

S Reflectoren voorkant

Het voertuig is voorzien van reflectoren om goed zichtbaar te zijn in het verkeer.

3.1.1. Communicatiebox

Het voertuig is voorzien van een monitoringsysteem dat de volgende data kan loggen:

- **GPS-coördinaten**

Door het loggen van de GPS-coördinaten worden de gereden routes vastgelegd. Afgelegde routes kunnen op een later tijdstip worden teruggekeken en geanalyseerd.

- **Acceleratie**

Extreme wisselingen in snelheid of schokken worden vastgelegd.

- **Temperatuur**

Extreme temperaturen kunnen invloed hebben op de conditie van het accupakket.

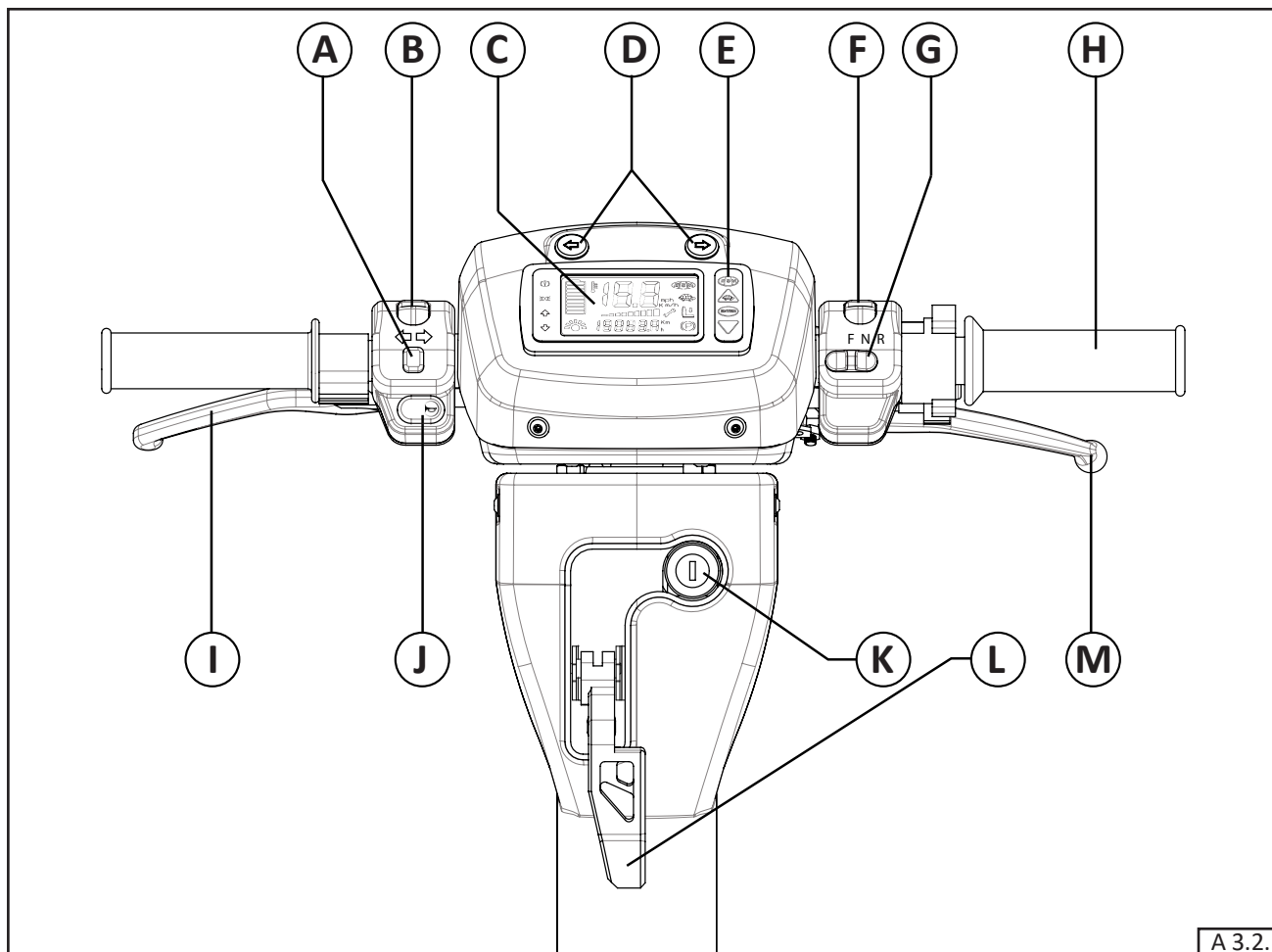
- **Stroomverbruik**

Alle ingaande en uitgaande stromen van het accupakket worden vastgelegd. Deze data kan worden geanalyseerd en onderhoud of vervanging kan hierdoor tijdig worden ingepland.

Privacy / AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming)

Bovenstaande informatie kan per voertuig op elk moment, en op afstand uitgelezen worden. De box kan 2GB aan data opslaan die continu wordt overschreven. Afhankelijk van het gebruik kan informatie tot één jaar worden teruggelezen (AVG-proof). Door vooraf ingestelde parameters wordt opvallend rijgedrag eenvoudig geregistreerd en worden meldingen verstuurd naar de organisatie die het voertuig gebruikt. In eerste instantie kunt u nog geen gebruik maken van deze box en kan hij alleen door de fabrikant worden uitgelezen en gebruikt (AVG-proof). Op een later tijdstip zal er een update volgen waardoor u dat wel zal kunnen.

3.2. Bedieningsfuncties stuurkolom



A 3.2.

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|----------------------------------|
| A | Richtingaanwijzerschakelaar | H | Gashendel |
| B | Gevarenlichtschakelaar | I | Remhendel achterwielen |
| C | Informatiedisplay | J | Claxon |
| D | Verklikkerlichten richtingaanwijzer | K | Contactslot met stuurslotfunctie |
| E | Snelheidsschakelaar / schildpadknop | L | Parkeerremhendel |
| F | Noodstopeschakelaar | M | Remhendel voorwielen |
| G | Rijrichtingschakelaar | | |

A. Richtingaanwijzerschakelaar

Door de richtingaanwijzer naar links of rechts te duwen, wordt de richtingaanwijzer ingeschakeld. De verklikkerlichten (D) gaan dan automatisch knipperen.

B. Gevarenlichtschakelaar

Het gevaarlicht kan met de schakelaar in- en uitgeschakeld worden.

C. Informatiedisplay

Op het informatiedisplay staat alle relevante informatie voor- en tijdens het rijden met het voertuig. Een uitleg van de symbolen is te vinden in paragraaf 3.4.

D. Verklikkerlichten richtingaanwijzer

Groene ledlampjes branden in dezelfde frequentie als de richtingaanwijzers. Zie paragraaf 3.4.

E. Snelheidsschakelaar / schildpadknop

Door deze knop in te drukken kan de schildpadmodus worden in- en uitgeschakeld. De maximumsnelheid van het voertuig wordt hiermee gelimiteerd tot 5 km/u.

F. Noodstopschakelaar

De noodstopschakelaar onderbreekt de stroomtoevoer naar de motorregelaar blijvend. De noodstopknop kan bediend worden met de rechterduim. Hierbij hoeft het handvat niet losgelaten te worden. Wanneer de noodstopknop ingedrukt wordt, zal de verlichting en het display wel blijven werken.

G. Rijrichtingschakelaar

De rijrichting kan geselecteerd worden door middel van de rijrichtingschakelaar.

De rijrichtingschakelaar heeft drie standen:

- F Vooruit (Forward)
- N Neutraal (Neutral)
- R Achteruit (Reverse)

H. Gashendel

Het rechter handvat fungeert als gashendel. Door de gashendel naar u toe te draaien geeft u gas en zal het voertuig in beweging komen. Wanneer u de gashendel terug draait naar de neutrale stand zal het voertuig uitrollen. Ook wanneer u de gashendel loslaat, zal deze automatisch terugveren naar de neutrale stand.

I. Remhendel achterwielen

Door de remhendel aan de linkerkant in te knijpen remt het voertuig af.

J. Claxon

Door de knop voor de claxon in te drukken, zal deze te horen zijn.

K. Contactslot met stuurslotfunctie

Met de sleutel in het contactslot kan het voertuig aan- en uit- gezet worden. Door de sleutel met de klok mee te draaien wordt het voertuig ingeschakeld (AAN). Het display zal nu ook inschakelen en de verlichting aan de voor- en achterzijde zal aan gaan. Door de sleutel in verticale stand te zetten zal het voertuig uitgeschakeld worden (UIT). Het display zal nu ook uitschakelen en de verlichting zal uit gaan.

Door de sleutel in het contactslot eenmaal in te drukken, los te laten en tegen de klok in te draaien, wordt het stuurslot geactiveerd.

Het voertuig wordt geleverd met 4 sleutels. Neem niet meer dan één sleutel in gebruik, en bewaar de overige sleutels, incl. het label met sleutelcode, op een veilige plek.

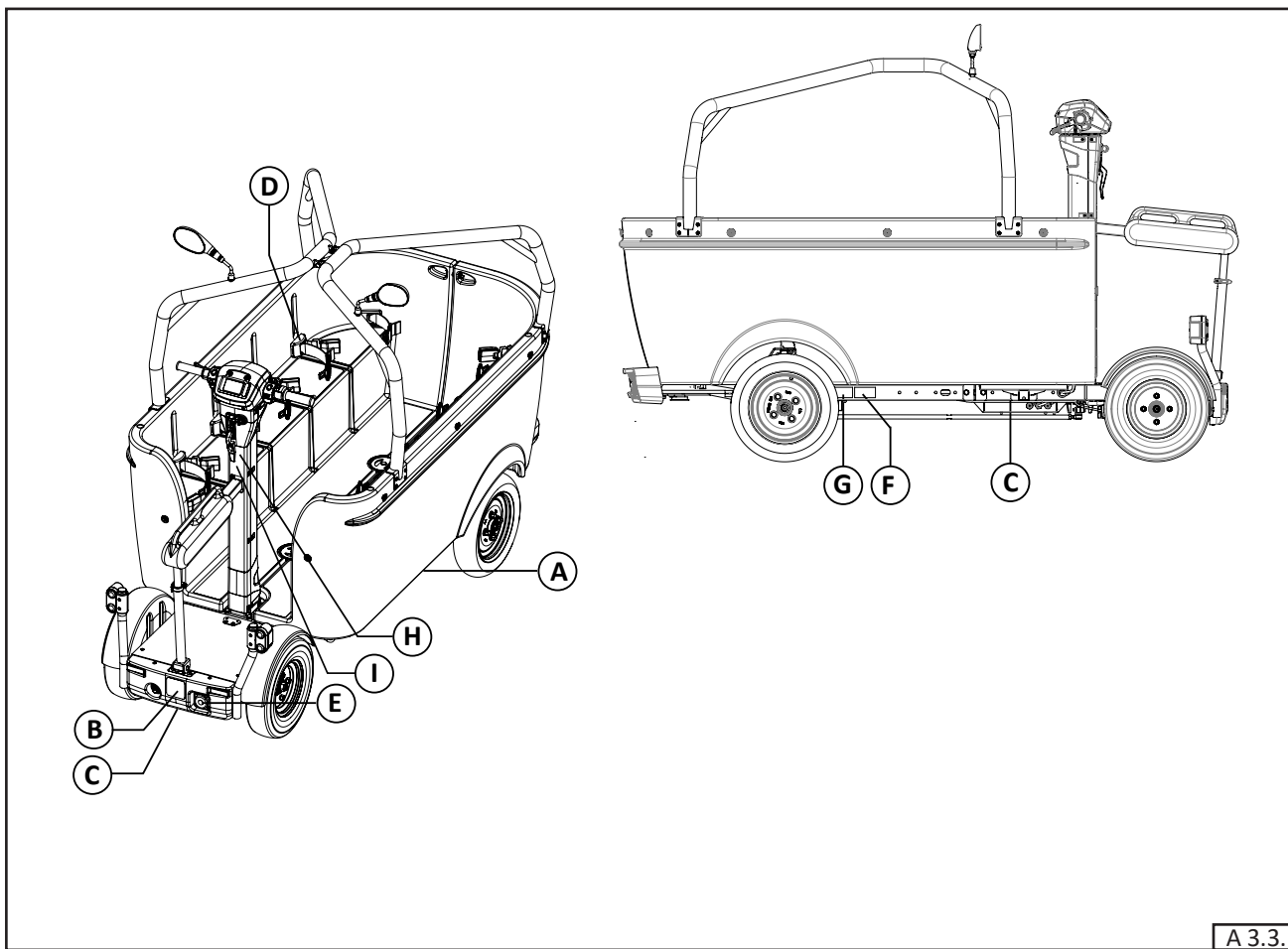
L. Parkeerremhendel

Het voertuig is voorzien van een mechanische parkeerrem op de achteras. De parkeerremhendel heeft twee standen: de hendel omhoog voor het activeren van de parkeerrem en de hendel omlaag voor deactiveren van de parkeerrem. Zie hoofdstuk 4.5.

M. Remhendel voorwielen

Door de remhendel aan de rechterkant in te knijpen remt het voertuig af.

3.3. Voertuigidentificatie, aanduidingen en labels



- A VIN
- B Verzekeringsticker
- C Spanningvoerende delen waarschuwing
- D Max. gewicht zitplaats
- E Spanningvoerende delen waarschuwing
- F CE Markering
- G Constructieplaat
- H Max. laadvermogen
- I Waarschuwing laadvermogen

A. VIN

Elk voertuig heeft een uniek Voertuig Identificatienummer, het VIN. Deze is ingeslagen in de rechter chassisbalk nabij het voorwiel.

B. Verzekeringsticker

De verzekeringssticker wordt op de bumper aan de achterzijde van het voertuig geplakt. Deze dient elk jaar vervangen te worden. U kunt op de sticker zien tot wanneer deze geldig is. Zie afbeelding 3.4.



A 3.4.

TIP

Bij gebruik op de openbare weg dient het voertuig verzekerd te zijn. Op www.stintum.com/verzekering is meer informatie te vinden over de verzekering.

C. Spanningvoerende delen waarschuwing

Dit label is op de oplaadaansluiting geplakt. Het geeft aan dat zich hier spanningvoerende delen bevinden.



A 3.5.

D. Max. gewicht zitplaats

Dit label is bij elke zitplaats geplaatst en geeft aan wat het maximale gewicht per zitplaats is.



A 3.6.

E. Spanningvoerende delen waarschuwing

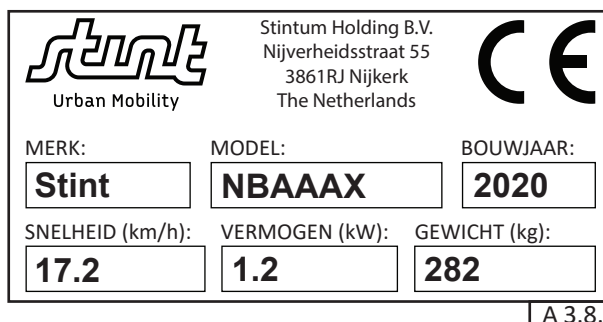
Dit label is op beide behuizingen geplaatst waarin zich spanningvoerende delen bevinden.



A 3.7.

F. CE markering

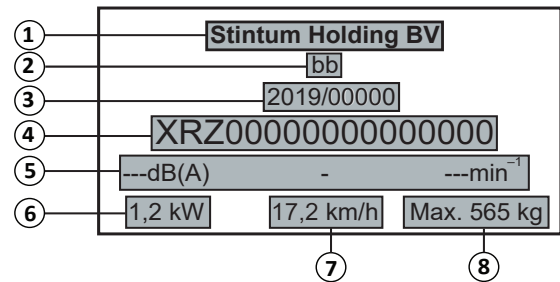
Deze typeplaat is bevestigd op de linker chassisbalk nabij het voorwiel. Hierop staan de gegevens van de leverancier, het voertuig en overige technische informatie.



A 3.8.

G. Constructieplaat

De constructieplaat is bevestigd op de linker chassisbalk nabij het voorwiel. Op de constructieplaat staan de gegevens van de leverancier, het VIN-nummer en overige technische informatie. Zie afbeelding 3.9.



1. Naam van fabrikant A 3.9.
2. Type goedkeuring
3. Goedkeuringsnummer
4. VIN-nummer
5. Geluidsniveau tijdens stilstand
6. Motorvermogen
7. Maximumsnelheid
8. Maximummassa in beladen toestand

H. Max. laadvermogen

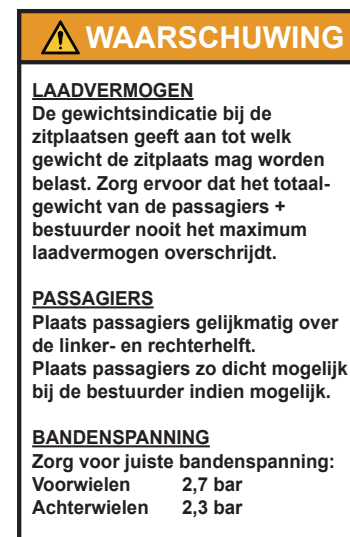
Dit label is op de voorkant van de stuurkolom geplaatst en geeft het maximale laadvermogen van het voertuig aan.



A 3.10.

I. Waarschuwing laadvermogen

Dit label is op de voorkant van de stuurkolom geplaatst en geeft waarschuwingen over het laadvermogen, het plaatsen van de passagiers en de bandenspanning.



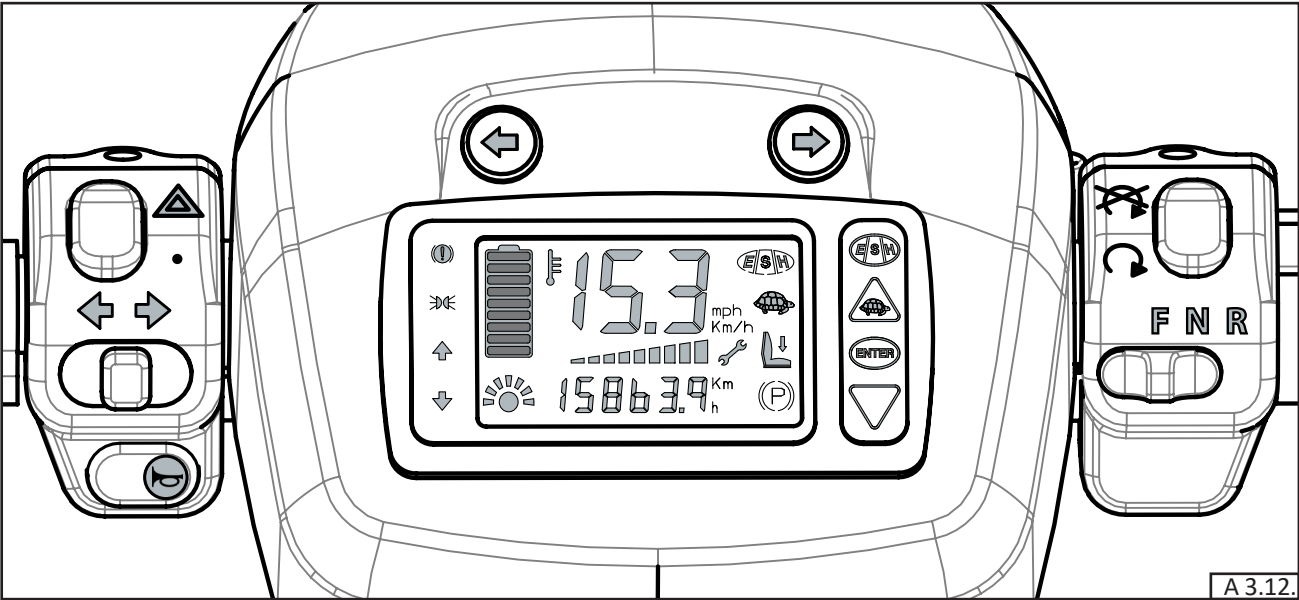
A 3.11.

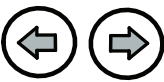





3.4. Bedieningssymbolen








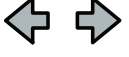




Tabellen 3.1 en 3.2. geven uitleg over de symbolen die op het informatiedisplay en op de bedieningsunits zichtbaar zijn.

**VOORZICHTIG**

Probeer als u gaat rijden altijd goed zicht te hebben op het display. Mocht het zicht door vuil, sneeuw of ijs slecht zijn maak deze dan weer zichtbaar.










Symbool	Omschrijving
	Verklikkerlichten richtingaanwijzers Groene ledlampjes branden in dezelfde frequentie als de richtingaanwijzers. Bij gebruik van het gevaarlicht knipperen beide verklikkerlichten. Indien de knipperfrequentie van een verklikkerlicht toeneemt, duidt dit op een defect in één van de richtingaanwijzers. Neem dan contact op met uw serviceorganisatie.
	Accu-indicator Door middel van streepjes in het accusymbool wordt de status van de acculading weergegeven. Wanneer de accu's bijna leeg zijn, zal het symbool gaan knipperen. Zet het voertuig dan zo spoedig mogelijk weer aan de acculader.
	Oververhitting Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de motor en/of motorregelaar te warm geworden. Laat deze afkoelen alvorens te gebruiken.
	Schildpadmodus Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de schildpadmodus ingeschakeld.
	Bestuurdersdetectie Wanneer dit symbool zichtbaar is, is er geen bestuurder gedetecteerd.
	Snelheidsmeter De huidige snelheid van het voertuig wordt hier weergegeven.

	Gashendel-indicator Door middel van oplopende streepjes wordt de input van de gashendel gevisualiseerd.
	Kilometerstand Afhankelijk van de modus kan hier de volgende informatie worden weergegeven: <ul style="list-style-type: none"> • Systeemtijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds de productie. • Kilometerstand: totale afgelegde stand van het systeem sinds de productie. • Key-on-tijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds herstart. • Tripafstand: kan op elk willekeurig moment worden gereset.
	Foutindicator Dit symbool wordt zichtbaar wanneer er een fout in het systeem optreedt.
	Rijrichting De ingestelde rijrichting wordt hier aangegeven.
	Parkeerremindicator Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de parkeerrem geactiveerd.
	Verklikkerlicht breedtelicht Wanneer dit symbool zichtbaar is, is de verlichting ingeschakeld.
	Gevarenlichtsymbool Plek op het stuur waar de schakelaar voor het gevaarlicht te vinden is
	Symbool richtingaanwijzerschakelaar Plek op het stuur waar de richtingaanwijzer ingeschakeld kan worden
	Claxonsymbool Plek op het stuur waar de claxonknop te vinden is
	Symbool rijrichtingschakelaar Plek op het stuur waar de rijrichting ingesteld kan worden: F: Forward / vooruit N: Neutral / neutraal R: Reverse / achteruit
	Symbool contactonderbreker Schakelaar om de stroomtoevoer te onderbreken.
	Contactsymbool Schakelaar om de stroomtoevoer te activeren.

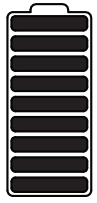

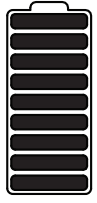
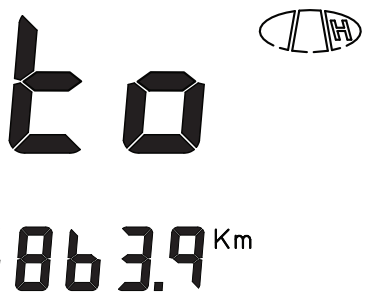

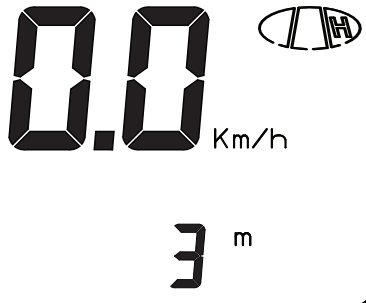
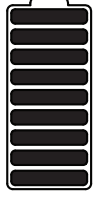

T 3.2.

3.5. Besturing display

Knop	Functie
  	<p>Diagnostische modus: bladeren door systeem informatie.</p> <p>Door de ENTER- en OMLAAG-knop tegelijkertijd 2 seconden ingedrukt te houden wordt de 'diagnostische modus' ingeschakeld.</p> <p>Met de OMHOOG- en OMLAAG-knop kan er worden gebladerd door de informatie. Door de ENTER-knop in te drukken kan de diagnostische modus weer worden verlaten.</p>
	<p>Schakelen tussen 3 verschillende gebruiksmodi (optioneel)</p> <p>Houd de ESH-knop 1 seconde ingedrukt om tussen de verschillende modi te schakelen. In het display wordt aangegeven welke modus actief is.</p>
	<p>OMHOOG / schildpadknop</p> <p>1. Houd de OMHOOG/schildpadknop 1 seconde ingedrukt om de schildpadmodus in te schakelen. Het schildpadsymbool is nu zichtbaar. De maximumsnelheid van het voertuig wordt hiermee gelimiteerd tot 5 km/u.</p> <p>Houd de OMHOOG/schildpadknop nogmaals 1 seconde ingedrukt om de schildpadmodus weer uit te schakelen. Het schildpadsymbool is niet meer zichtbaar.</p> <p>2. Wanneer het display in 'diagnostische modus' staat, kan met deze knop door de lijst van variabelen worden gebladerd.</p>
	<p>ENTER-knop</p> <p>Wanneer het display in 'diagnostische modus' staat, kan met de ENTER-knop weer worden teruggegaan naar de vorige modus.</p>
	<p>OMLAAG-knop</p> <p>1. Wanneer het display in 'diagnostische modus' staat, kan met de OMLAAG-knop door de lijst van variabelen worden gebladerd.</p> <p>2. Wanneer het display niet in de 'diagnostische modus' staat, kan met de OMLAAG-knop de 'scrollmodus' worden geactiveerd. In de scrollmodus kan worden gebladerd met de OMHOOG- en OMLAAG-knop om de volgende informatie te zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systeemtijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest. • Kilometerstand: totale afgelegde stand van het systeem. • Key-on-tijd: totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds herstart. • Tripafstand: kan op elk willekeurig moment worden gereset. <p>Op de volgende pagina zijn voorbeelden te zien van de informatieweergave in de 'scrollmodus'.</p> <p>3. Wanneer het display in de 'scrollmodus' de tripafstand weergeeft, kan deze worden gereset door de OMLAAG-knop 5 seconden ingedrukt te houden. T3.3.</p>

Scrollmodus

Onderstaande tabel bevat voorbeelden van de informatieweergave in de 'scrollmodus'.

 	<p>Systeemtijd Totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds de productie.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 13,5 uur.</p>
 	<p>Kilometerstand Totale afstand die het voertuig heeft afgelegd sinds de productie. Dit scherm is te herkennen aan de grote letters 'to'.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 15863,9 km.</p>
 	<p>Key-on-tijd Totale tijd dat het systeem actief is geweest sinds het inschakelen van het voertuig met de sleutel.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 3 minuten.</p>
 	<p>Tripafstand Totale afstand dat het voertuig heeft afgelegd sinds de reset. Dit scherm is te verkennen aan de grote letters 'tr'.</p> <p>Hiernaast een voorbeeld van 15.3 km.</p>

T 3.4.

3.6. Auditieve signalering

Het voertuig is voorzien van herinneringsalarmen. In de volgende situaties zullen deze alarmen hoorbaar zijn:

1. Wanneer het voertuig is ingeschakeld, er geen bestuurder is gedetecteerd en de parkeerrem niet is geactiveerd.
2. Wanneer het voertuig is uitgeschakeld en de parkeerrem is niet geactiveerd.
3. Wanneer het voertuig is ingeschakeld en de rijrichtingschakelaar in de stand R (reverse / achteruit) staat.

4. BEDIENING

4.1. Controle vóór het rijden

Vóór elk gebruik van het voertuig dient de bestuurder een controle uit te voeren:

1. Algemene check

- Controleer visueel of de banden op spanning zijn en niet lek.
- Controleer visueel of het informatiedisplay goed zichtbaar is.
- Controleer visueel of het stapplateau vrij is van vorst, sneeuw, bladeren of andere zaken die het stapplateau glad kunnen maken. Maak het stapplateau indien nodig schoon.
- Zorg dat er geen obstakels op het stapplateau staan of liggen.
- Controleer of de bestuurderssteun goed vastgeklemd zit. Zie paragraaf 4.6.
- Controleer of de accu's voldoende zijn opgeladen. Zie paragraaf 4.4.



WAARSCHUWING

Plaats geen obstakels op het stapplateau om het struikelen van in- en uitstappende passagiers te voorkomen.

2. Remmen

Controleer vóór het rijden of zowel de voorrem als achterrem goed op spanning is door de linker en rechter remhendels in te knijpen. Deze moeten met weinig inspanning tot halverwege ingeknepen kunnen worden.



WAARSCHUWING

Indien het mogelijk is om de remhendels in te knijpen tot het punt waarop ze de handvaten raken, mag het voertuig niet worden gebruikt. Neem direct contact op met de serviceorganisatie.

3. Veiligheidsgordels

Controleer of de veiligheidsgordels in goede staat zijn:

- Zitten de verankeringen goed vast aan de zitting en zit er geen speling op?
- Controleer of de gespen van de veiligheidsgordels hoorbaar vastklikken.
- Controleer visueel of de gordelbanden niet gerafeld zijn.



WAARSCHUWING

Ga niet rijden met het voertuig indien de veiligheidsgordels niet in goede staat zijn, maar neem contact op met de serviceorganisatie.

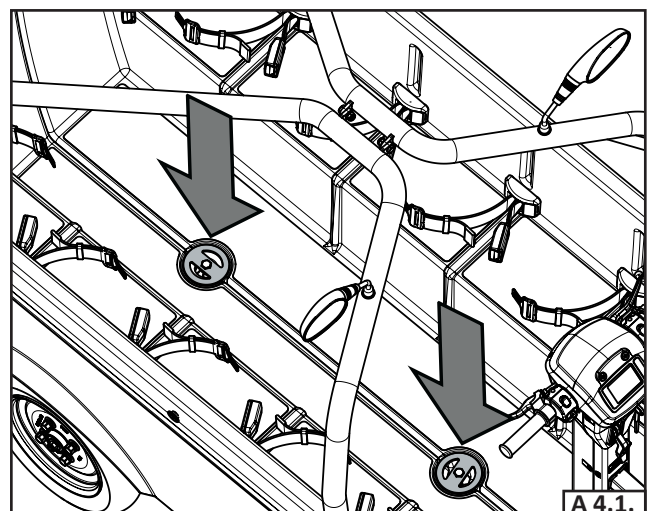
4. Verlichting

Controleer de werking van de verlichting en richtingaanwijzers door het voertuig in te schakelen.

5. Borgingschijven

Controleer of de borgschijven (afbeelding 4.1) stevig zijn aangedraaid. Deze mogen niet met de hand losgedraaid kunnen worden.

Indien één van de controlepunten 1 t/m 5 niet in orde is, mag het voertuig niet in gebruik worden genomen. Neem direct contact op met de serviceorganisatie.



4.2. Passagiers laten instappen

Om passagiers veilig in- te laten stappen:

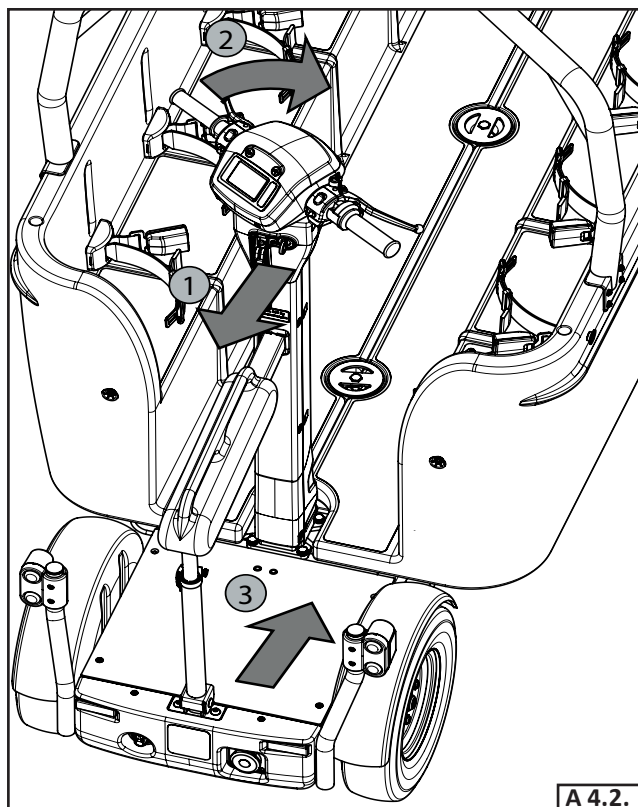
1. Haal de sleutel uit het contactslot en activeer de parkeerrem (zie paragraaf 4.5).
2. Zorg ervoor dat het stuur naar rechts is gedraaid, oftewel met de klok mee.
3. Laat de passagiers via het stapplateau, langs de rechterkant van de stuurkolom instappen.

De nummers 1 t/m 3 van afbeelding 4.2. corresponderen met bovenstaande volgorde.

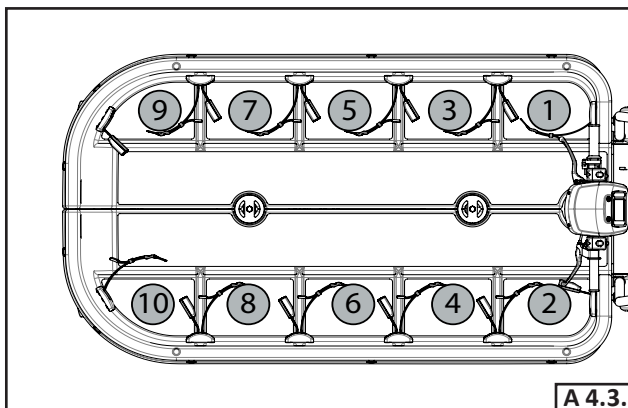


WAARSCHUWING

Vervoer nooit meer gewicht dan is voorgeschreven op de zitplaats.



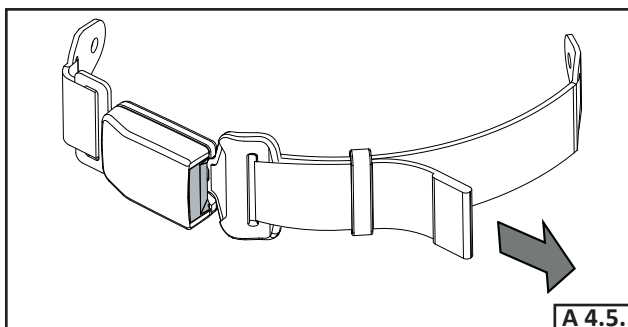
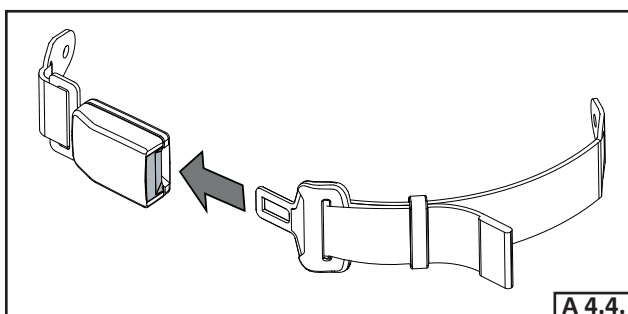
4. Verdeel de passagiers zoveel mogelijk gelijkmatig over de zittingen. Houd de volgorde van afbeelding 4.3. aan.



TIP

Wanneer u rijdt met passagiers zult u merken dat het sturen zwaarder gaat; plaats zoveel mogelijk passagiers zo dicht mogelijk bij de bestuurder. Hierdoor is er minder gewicht boven de voorwielen.

5. Help de passagiers met het omdoen van de veiligheidsgordels.
 - Zorg dat de gordelband niet gedraaid zit.
 - Schuif de metalen tong in de gesp. Zie afbeelding 4.4. U hoort een luide klik wanneer de tong correct is bevestigd.
 - Trek het uiteinde van de gordelband aan, zodat deze strak tegen het lichaam van de passagier aanligt. Zie afbeelding 4.5.





WAARSCHUWING

Controleer altijd of bij alle passagiers de veiligheidsgordels goed op het lichaam aanliggen en zijn vastgeklikt voordat u gaat rijden.

TIP

Wanneer u de gordel los wilt maken, drukt u op de rode knop op de gesp en zal de gordel losgaan.



WAARSCHUWING

Pas op dat er geen bagage of kledingstukken van de passagiers tussen de bewegende delen van de stuurinrichting komen. Mocht dit wel gebeuren, probeer dan altijd eerst het voertuig op een veilige plek te parkeren.

2. Activeer de parkeerrem (zie paragraaf 4.5).
3. Stel de bestuurderssteun op de gewenste hoogte in. Zie paragraaf 4.6.
4. Stap op het stapplateau. De bestuurdersdetectie is nu geactiveerd.
5. Schakel de rijrichtingsschakelaar terug naar neutraal (N). Zie paragraaf 4.7.
6. Draai de sleutel in het contactslot met de klok mee. Het voertuig is nu ingeschakeld en het informatiedisplay is verlicht.
7. Controleer of de accu-indicator op het display minimaal 4 streepjes aangeeft.
8. Indien de accu-indicator 3 streepjes of minder lading aangeeft: laad de accu op. Zie paragraaf 4.14. en 4.15.
9. Schakel de rijrichtingsschakelaar naar de gewenste rijrichting (F of R). Zie paragraaf 4.7.
10. Haal het voertuig van de parkeerrem af. Zie paragraaf 4.5.
11. U bent nu klaar om te rijden met het voertuig.

4.3. Passagiers laten uitstappen

Om passagiers veilig uit te laten stappen:

1. Haal de sleutel uit het contactslot en activeer de parkeerrem (zie paragraaf 4.5).
2. Zorg ervoor dat het stuur naar rechts is gedraaid, oftewel met de klok mee.
3. Help de passagiers met het losmaken van de veiligheidsgordels door op de rode knop te drukken.
4. Laat de passagiers via het stapplateau, langs de rechterkant van de stuurkolom uitstappen. Begin met de passagiers die het dichtst bij het stuur zitten en eindig met de passagiers die het verst van het stuur zitten.

4.4. Voertuig inschakelen

Om het voertuig veilig in te schakelen:

1. Zorg dat de sleutel vóór het opstappen uit het contactslot gehaald is.

LET OP

Ga nooit rijden wanneer de accu's bijna leeg zijn. Wanneer u de accu's helemaal leeg rijdt, kan dit de accu's blijvend beschadigen.



VOORZICHTIG

Wanneer het voertuig even stil heeft gestaan, geeft de accu-indicator een hogere capaciteit aan dan dat het accupakket werkelijk bevat. Houd voldoende marge aan bij uw inschatting.



VOORZICHTIG

Bij een lage buitentemperatuur hebben de accu's een lagere capaciteit. Houd er rekening mee dat de actieradius hierdoor kleiner wordt.

4.5. Parkeerrem gebruiken

1. Parkeerrem activeren

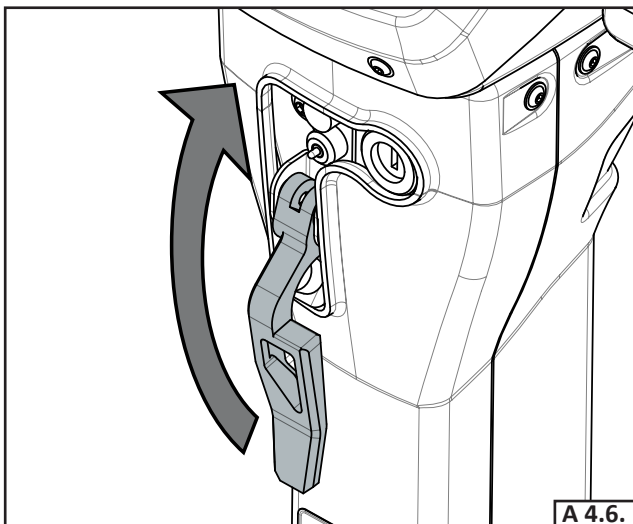
De parkeerremhendel wordt geactiveerd door de rode hendel op de stuurkolom OMHOOG te halen (zie afbeelding 4.6). Het voertuig kan nu niet weggrollen. Zie ook hoofdstuk 3.2.

Wanneer de parkeerrem is geactiveerd, wordt dit door de motorregelaar geregistreerd en verschijnt de parkeerremindicator in het beeldscherm wanneer het sleutelcontact aan staat. De aandrijving van het voertuig is in deze stand geblokkeerd.

2. Parkeerrem deactiveren

De parkeerremhendel wordt gedeactiveerd door de hendel OMLAAG te halen. Wanneer de parkeerrem gedeactiveerd is, kan het voertuig vrij rollen.

Wanneer u de bestuurdersplaats verlaat, het sleutelcontact nog ingeschakeld is en de parkeerrem nog niet is geactiveerd, zal er een herinneringsalarm hoorbaar zijn. Zie ook hoofdstuk 3.6.



WAARSCHUWING

Activeer de parkeerrem **ALTIJD** voordat u de bestuurdersplaats verlaat.

4.6. Bestuurderssteun instellen

De bestuurder kan tijdens het rijden met de binnenkant van de bovenbenen tegen de bestuurderssteun aan leunen om zo meer stabiliteit te verkrijgen.

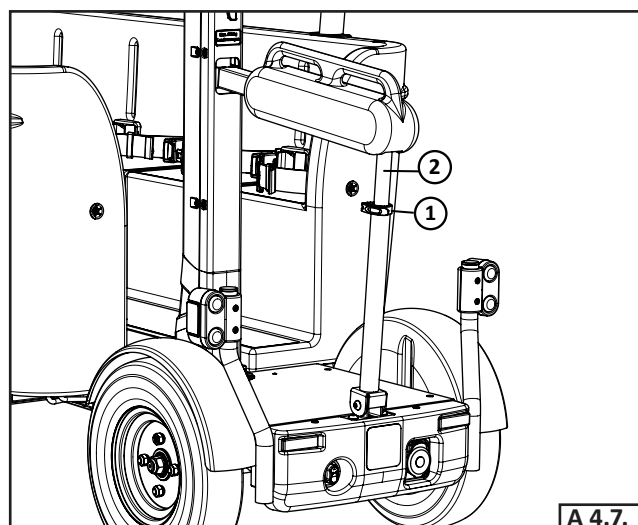


WAARSCHUWING

Gebruik de bestuurderssteun niet als zitplaats. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties tijdens het rijden.

De bestuurderssteun in hoogte verstellen

Door de klem van de bestuurderssteun (1) open te klappen, kan de buis (2) in hoogte verschuiven. Door de klem (1) weer dicht te klappen, kan de bestuurderssteun op de gewenste hoogte worden vastgezet. Zie afbeelding 4.7.



WAARSCHUWING

Let er met het op- en afstappen op dat u zich niet stoot aan de bestuurderssteun.

4.7. Rijden met het voertuig

Als u het voertuig heeft gecontroleerd en ingeschakeld zoals aangegeven bent u klaar om te gaan rijden.



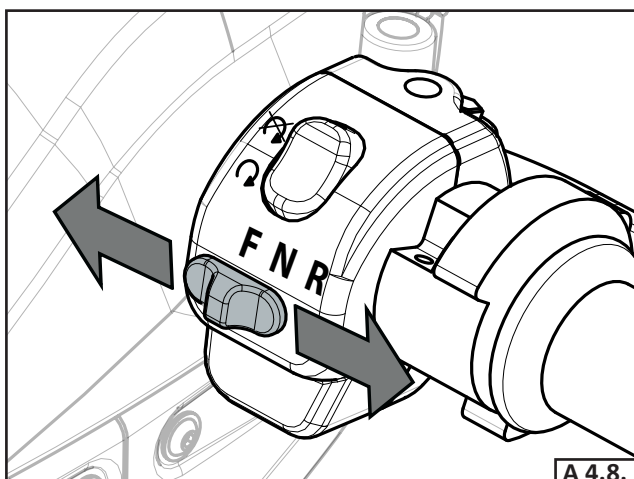
WAARSCHUWING

Met het voertuig maakt u deel uit van het verkeer en wordt u blootgesteld aan uitlaatgassen. Houd u te allen tijde aan de geldende verkeersregels.

1. Selecteer de gewenste rijrichting

- Om de rijrichting *vooruit* te selecteren:
Duw de rijrichtingschakelaar naar links, zodat de schakelaar onder de F (Forward = vooruit) staat.
- Om de rijrichting *neutraal* te selecteren: Duw de rijrichtingschakelaar naar het midden, zodat de schakelaar onder de N (Neutral = neutraal) staat.
- Om de rijrichting *achteruit* te selecteren: Duw de rijrichtingschakelaar naar rechts, zodat de schakelaar onder de R (Reverse = achteruit) staat.

Zie ook afbeelding 4.8.



WAARSCHUWING

Controleer voordat u gas geeft altijd de ingestelde rijrichting en laat u niet verrassen door een onverwachte rijrichting van het voertuig.

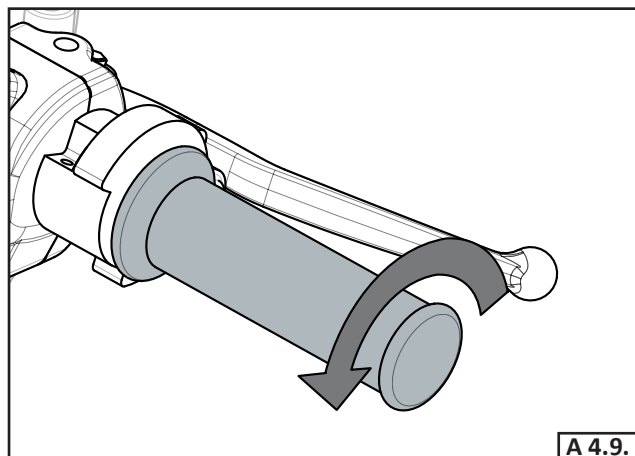


WAARSCHUWING

Kijk voor het wegrijden eerst of er zich geen personen of objecten rondom het voertuig bevinden. Gebruik ook de achteruitkijkspiegels. Het voertuig heeft als nadeel dat het gebied recht voor het voertuig slecht zichtbaar is voor de bestuurder. Houd hier rekening mee tijdens het gebruik.

2. Draai de gashendel naar u toe

Het voertuig zal in beweging komen.
Zie afbeelding 4.9.



WAARSCHUWING

Blokkeer nooit de gashendel (bij wijze van cruise control) en zorg ervoor dat er geen obstakels in de buurt komen die de gashendel blokkeren. Als de gashendel geblokkeerd wordt, kan deze mogelijk niet terug worden gedraaid naar de neutrale stand.



WAARSCHUWING

Om de veiligheid van de passagiers te garanderen, dient de bestuurder erop toe te zien dat de passagiers niet met hun armen over de rand van de zitting leunen tijdens het rijden.



WAARSCHUWING

Probeer tijdens het rijden met het voertuig ervoor te zorgen dat de passagiers niet wild bewegen of hun eigen gordel of die van een ander losmaken. Mocht dit wel gebeuren, parkeer het voertuig dan op een veilige plek en los het probleem op.

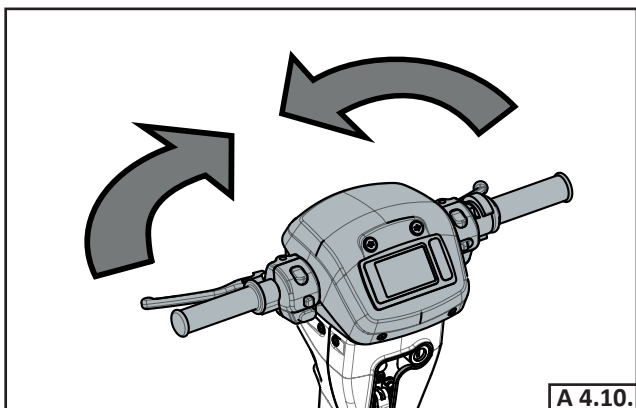
3. Om te sturen:

- Om het voertuig naar rechts te sturen: draai het stuur naar rechts.
- Om het voertuig naar links te sturen: draai het stuur naar links.

Zie ook afbeelding 4.10.

TIP

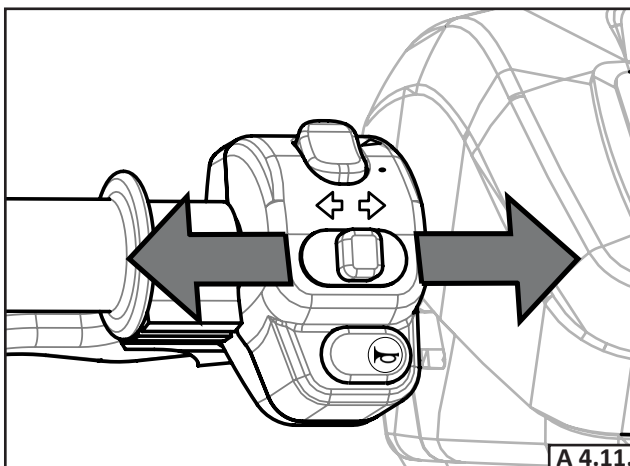
Stuur niet wanneer het voertuig stilstaat, maar geef een klein beetje gas wanneer u vanuit stilstand wilt sturen. Dit maakt het sturen gemakkelijker.



A 4.10.

4. Om de richting aan te geven:

- Duw met uw linker duim de richtingaanwijzerschakelaar naar links (om richting aan te geven naar links) of naar rechts (om richting aan te geven naar rechts). De verklikkerlichten boven het display geven een indicatie wanneer er een richtingaanwijzer is ingeschakeld.
- Druk de richtingaanwijzerschakelaar eenmalig in. De schakelaar keert terug in de neutrale positie. Zie afbeelding 4.11.



A 4.11.

OPMERKING

Wanneer een richtingaanwijzer is geactiveerd, zal deze blijven knipperen totdat de schakelaar weer is teruggebracht in de neutrale positie.

5. Om een bocht te nemen:

- Indien richting moet worden aangegeven voor het nemen van een bocht, zie punt 4.
- Knijp het linker- en rechter handvat rustig in. Het voertuig zal vaart minderen.
- Om het voertuig naar rechts te sturen: draai het stuur naar rechts.
- Om het voertuig naar links te sturen: draai het stuur naar links.
- Leun met de binnenkant van de benen tegen de bestuurderssteun aan voor meer stabiliteit.
- Indien de richting is aangegeven: druk de richtingaanwijzerschakelaar eenmalig in. De schakelaar keert terug in de neutrale positie.



WAARSCHUWING

Het nemen van bochten met volle snelheid kan voor zowel de bestuurder als de inzittenden gevaarlijk zijn.

TIP

Verminder snelheid bij het nemen van bochten. Schakel desgewenst naar de schildpadstand om bochten op gecontroleerde wijze te kunnen nemen.

⚠ VOORZICHTIG

Probeer altijd rustig te remmen. Bij een grote remvertraging kunnen passagiers onaangenaam worden belast in de rijrichting.

6. Om het voertuig uit te laten rollen:

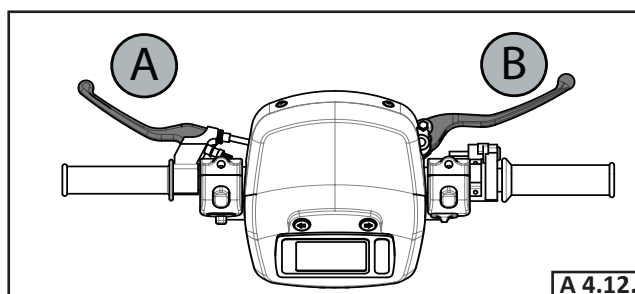
Draai de gashendel terug naar de neutrale stand. Het voertuig zal uitrollen, in geringe mate afremmen op de motor en geleidelijk tot stilstand komen.

OPMERKING

Wanneer u de gashendel loslaat, zal deze automatisch terugveren naar de neutrale stand.

7. Om te remmen:

Knijp het linker- en rechter handvat gelijktijdig in. Zie afbeelding 4.12.



⚠ VOORZICHTIG

Bij een grote remvertraging kunnen passagiers onaangenaam worden belast in de rijrichting. Houd hiermee rekening in uw rijstijl. Kijk vooruit in het verkeer en probeer altijd rustig en gedoseerd te remmen.

TIP

Hoewel gelijktijdig remmen en gasgeven niet mogelijk is, is het aan te bevelen de gashendel altijd naar de neutrale stand te laten terugveren wanneer u remt. Dit voorkomt dat het voertuig onverwachts weer gaat rijden als u de remhendel weer heeft losgelaten.

8. Duwen van het voertuig

Het voertuig kan handmatig worden voortgeduwd wanneer de parkeerrem niet is geactiveerd. Het is aan te bevelen het sleutelcontact uit te schakelen wanneer u het voertuig handmatig voortduwt. Echter dit is niet noodzakelijk.

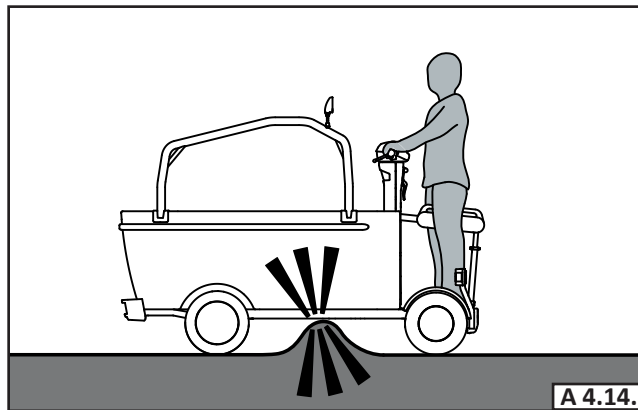
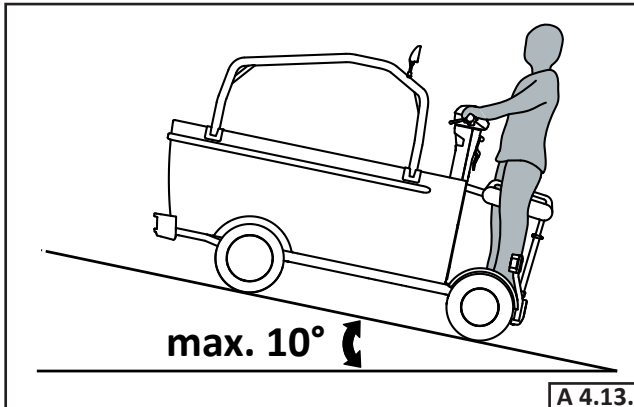
⚠ VOORZICHTIG

Houd bij het handmatig voortduwen het voertuig bij de handvaten beet zodat u kunt remmen indien nodig. Indien u hier niet goed bij kunt, zorg dan altijd dat u snel op het stapplateau kunt stappen om te kunnen remmen of sturen.

4.8. Bijzondere verrichtingen

Hellingen

Het voertuig kan zonder probleem in beladen toestand een helling op rijden van maximaal 10 graden. Probeer de helling in één keer op te rijden zonder te stoppen.



WAARSCHUWING

Rijd niet zomaar met het voertuig over onverhard of oneffen terrein. Dit kan leiden tot schade aan het voertuig.



VOORZICHTIG

Wanneer er te lang op een steile helling wordt gereden bestaat de kans op oververhitting van de motor.

Doorgangen

Pas op voor het stoten van uw hoofd wanneer u ergens onderdoor rijdt, juist ook wanneer u achteruit rijdt.

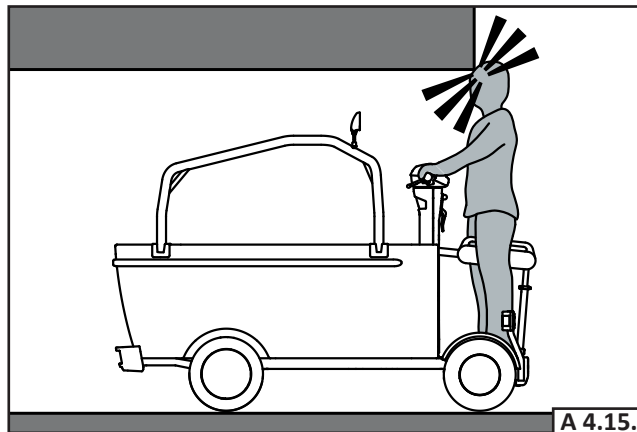
Stoepranden en drempels

Probeer te allen tijde te vermijden om tegen stoepranden op te rijden. Indien dit toch nodig is, doe dit dan stapvoets en met twee wielen tegelijk.

Benader drempels altijd recht van voren zodat u met twee wielen tegelijk over de drempel rijdt.

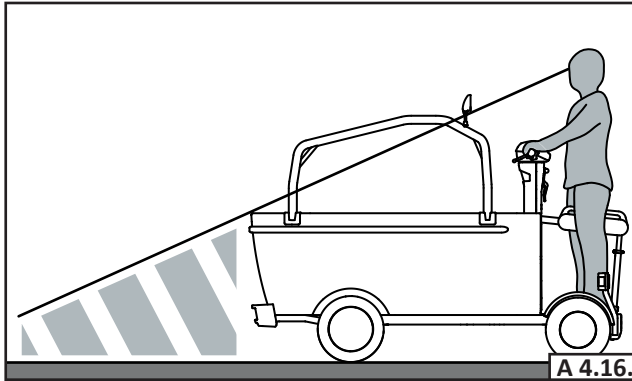
Drempels

Tussen de wielen bedraagt de grondspeling 15,5 cm. Houd hier rekening mee wanneer u over drempels rijdt. Tussen de voor- en achterwielen kan het voertuig de grond raken en beschadiging aan het stuurmechanisme oplopen. Zie afbeelding 4.14.



Zicht

Het voertuig heeft als nadeel dat het gebied recht voor het voertuig slecht zichtbaar is voor de bestuurder. Houd hier rekening mee tijdens het gebruik.



WAARSCHUWING

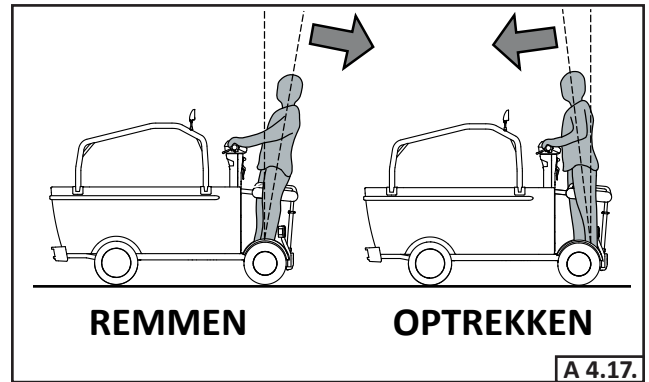
Kijk voor het weggijden eerst of er zich geen personen of objecten rondom het voertuig bevinden.

4.9. Bestuurderstips

Sta-houding

U bestuurt het voertuig vanuit een staande houding. Het is daarom erg belangrijk dat u een juiste houding aanneemt, zodat u de krachten die tijdens het rijden optreden goed kunt opvangen. Houd rekening met de volgende punten:

- Zorg ervoor dat uw voeten uit elkaar staan en volledig op het plateau zijn geplaatst.
- Door de ene voet schuin voor de andere te plaatsen kan een stabiele sta-houding worden verkregen.
- Bij het optrekken en remmen kunnen er grote krachten op uw lichaam werken. Houd u daarom stevig vast aan het stuur en leun met uw bovenbenen tegen de bestuurderssteun.
- Door bij het optrekken iets naar voren te leunen, en bij het remmen iets naar achteren, kunt u deze krachten beter opvangen (zie afbeelding 4.17.).



VOORZICHTIG

Zorg voor gepast schoeisel wanneer u het voertuig gaat besturen. Draag bij voorkeur schoeisel met platte zolen om te voorkomen dat u van het plateau afglijdt.

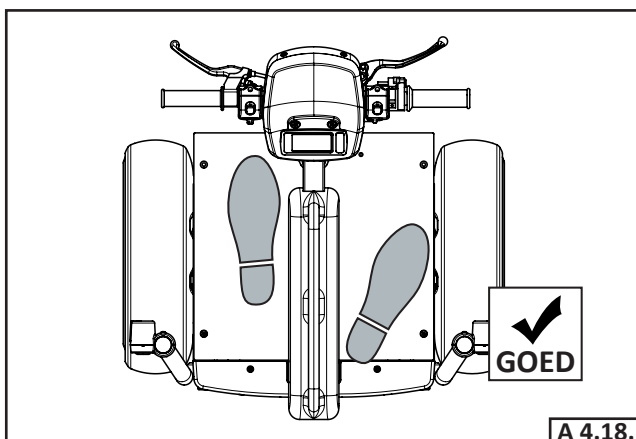


WAARSCHUWING

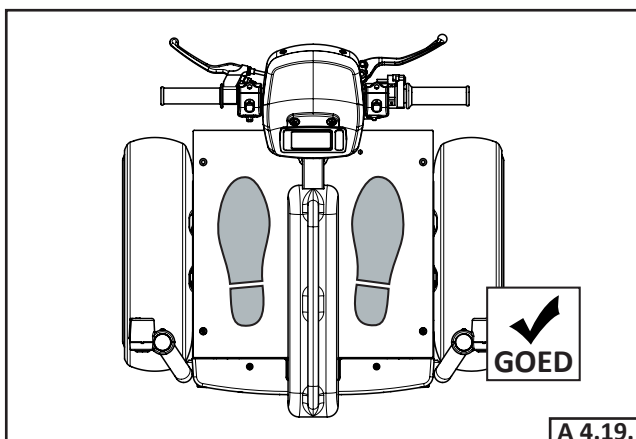
Houd het stuur altijd met twee handen vast. Zo heeft u altijd een goede houvast en behoudt u maximale controle over het voertuig.

TIP

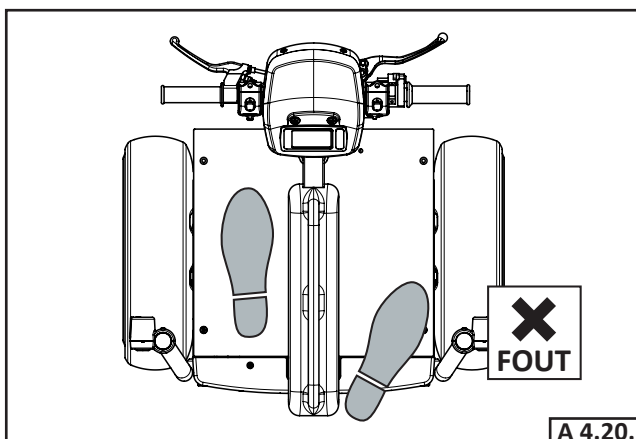
De bestuurder kan tijdens het rijden met de binnenkant van de benen tegen de bestuurderssteun aan leunen, om zo meer stabiliteit te verkrijgen.



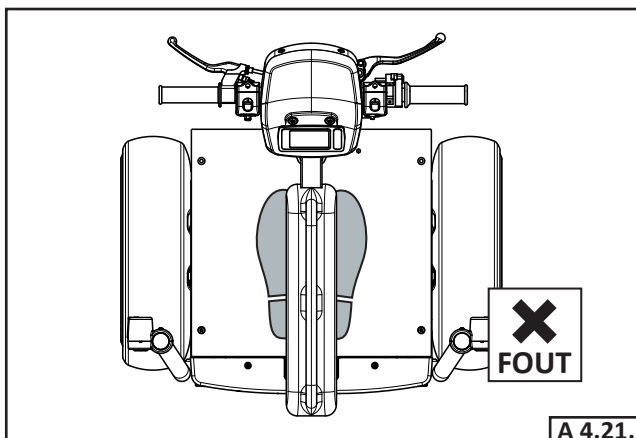
A 4.18.



A 4.19.



A 4.20.



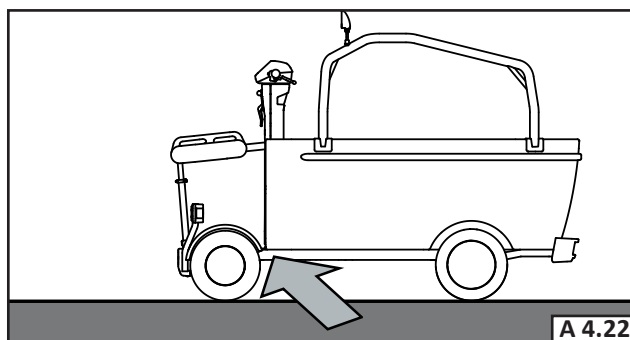
A 4.21.

4.10. Voertuig afsluiten en wegzetten

Wanneer u klaar bent met rijden schakelt u het voertuig uit. De verlichting en het display zal uitschakelen. Activeer de parkeerrem en gebruik de stuurslotfunctie (zie hoofdstuk 3.2.). Haal de sleutel uit het contact.

Bevestiging voor hangslot

Als u het voertuig onbeheerd achterlaat kunt u deze bevestigen aan een object. Aan beide kanten van het voertuig nabij de achterwielen is het chassis voorzien van beugels waaraan een kettingslot bevestigd kan worden (zie afbeelding 4.22.). Gebruik een slot dat ten minste een ART-2 goedkeuring heeft.



A 4.22.



WAARSCHUWING

Parkeer het voertuig altijd op een vlakke ondergrond en zorg dat alle wielen de grond raken.



VOORZICHTIG

Laat het voertuig nooit onbeheerd achter met de sleutel in het contact.



VOORZICHTIG

Wanneer het voertuig is geparkeerd en onbeheerd wordt achtergelaten, gebruik dan altijd de stuurslotfunctie.

OPMERKING

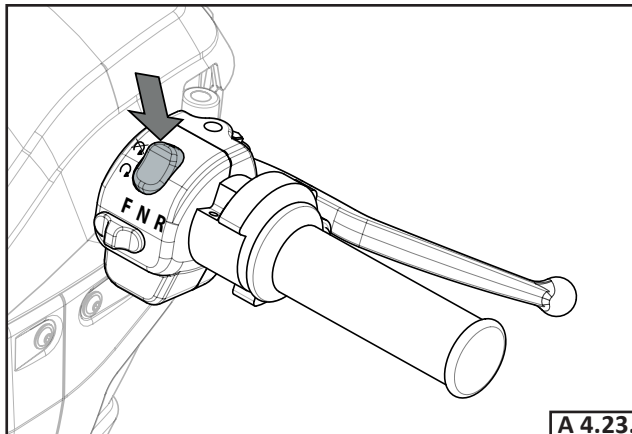
Wen uzelf aan om na het rijden de rijrichtingschakelaar altijd terug te zetten in de stand (N) Neutraal. Zo kan het voertuig niet onverwacht gaan rijden als de gashendel wordt aangeraakt.

5. Schakel de alarmlichten in. Zie hoofdstuk 3.2.
6. Zet het voertuig op de parkeerrem.
Zie paragraaf 4.5.
7. Schakel het voertuig uit door de sleutel uit het contactslot te halen.
8. Evacueer de passagiers. Zie volgende kop: passagiers evacueren.
9. Schakel de hoofdstroomschakelaar uit.
Zie hoofdstuk 3.2. en afbeelding 4.24.

4.11. Wat te doen bij noodgevallen

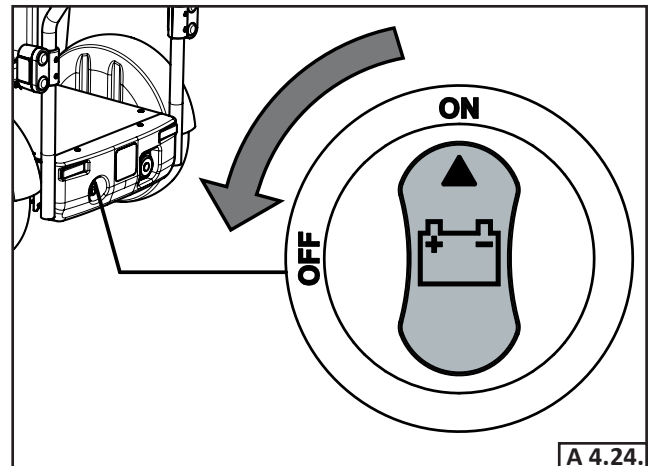
Noodstop maken

Indien zich een gevaarlijke situatie voordoet waarbij het noodzakelijk is de stroomtoevoer naar de motorregelaar blijvend te onderbreken, kan de noodstopknop worden ingedrukt.



Indien u tijdens het rijden gebruik moet maken van de noodstopknop, volg dan de volgende procedure:

1. Druk op de rode noodstopschakelaar op het stuur. De stroomtoevoer naar de motorregelaar wordt onderbroken en het voertuig rolt uit. Op het display verschijnt foutcode AL44.
2. Probeer het voertuig naar een veilige plek te manoeuvreren.
3. Knijp in de remhendels om het voertuig op gecontroleerde wijze tot stilstand te brengen.
4. Indien het voertuig niet op een veilige plek tot stilstand is gekomen, duw het voertuig dan handmatig naar een veilige plek.
Zie paragraaf 4.7 punt 8: duwen van het voertuig.



Passagiers evacueren

In een noodsituatie is het belangrijk dat de passagiers zo snel mogelijk en op gecontroleerde wijze het voertuig kunnen verlaten.

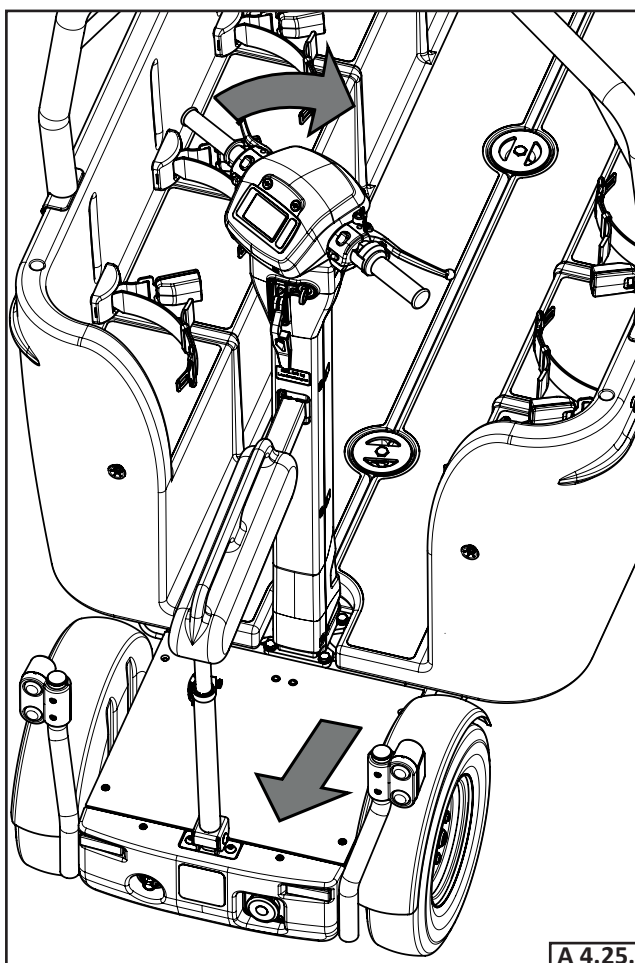
1. Controleer of het voertuig op een veilige plek staat voordat u de passagiers evacueert.
2. Indien het voertuig niet op een veilige plek staat: zorg dat de omgeving rond het voertuig veilig is:
 - a. Zet de alarmlichten aan. Zie hoofdstuk 3.2.
 - b. Signaleer andere weggebruikers.
3. Draai het stuur naar rechts zoals wordt getoond in afbeelding 4.25. Dit maakt het makkelijker voor de passagiers om uit te stappen.
4. Laat elke passagier zijn of haar veiligheidsgordel losklikken.
5. Help de passagiers waarbij het losmaken van de gordel niet zelfstandig lukt.
6. Laat de passagiers uitstappen in de volgorde zoals aangegeven in afbeelding 4.26. Passagiers die het dichtst bij de stuurkolom zitten stappen als eerste uit en passagiers die het verst van de stuurkolom af zitten stappen als laatste uit.

7. Begeleid de passagiers bij het afstappen van het stapplateau van het voertuig.
8. Ga samen met alle passagiers op een veilige afstand staan en bel indien nodig de hulpdiensten.

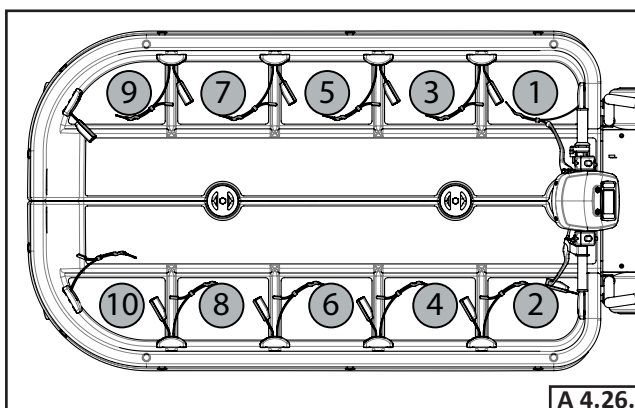


WAARSCHUWING

Ontstaat er brand of vermoedt u dat er brand gaat ontstaan? Schakel dan direct de hoofdstroomschakelaar uit.



A 4.25.



A 4.26.

4.12. Opladen

Aflezen van de accu-indicator

De accu-indicator geeft pas een goed beeld tijdens het rijden. Wanneer het voertuig even heeft stil gestaan, zal de indicator meer streepjes aangeven dan de daadwerkelijke accu-inhoud. Wanneer het voertuig eenmaal in beweging is, zal de indicator weer accuraat zijn.

Bij een lage buitentemperatuur hebben de accu's een lagere capaciteit. Houd er rekening mee dat de actieradius hierdoor kleiner wordt.

Tijdig opladen

Wanneer er tijdens de rit meer dan 3 streepjes uit de accu-indicator zijn verdwenen, moet het voertuig aan het einde van de werkdag opgeladen worden.

De uitzondering is wanneer er maar weinig met het voertuig wordt gereden. Bijvoorbeeld: er verdwijnt maar één streepje per dag uit de accu-indicator. In dergelijke gevallen kan het voertuig om de paar dagen worden opgeladen.

Sluit het voertuig pas aan op de lader aan het einde van de werkdag. Wanneer het voertuig eenmaal op de lader is aangesloten, is het belangrijk dat het voertuig aangesloten blijft totdat de lader helemaal klaar is met laden. Dit kan zeker 8 uur duren.



VOORZICHTIG

Laad het voertuig nooit op wanneer de omgevingstemperatuur lager is dan 0 graden Celsius.



VOORZICHTIG

De laaduitgangen en aansluitkabels mogen in geen geval veranderd, verlengd of met elkaar verbonden worden, in welke vorm dan ook.



VOORZICHTIG

Het is niet mogelijk het voertuig op te laden als de hoofdstroomschakelaar op OFF staat.

Procedure opladen van de accu

1. Zet de hoofdstroomschakelaar in de stand "ON".
2. Sluit uw lader aan op het stopcontact.



VOORZICHTIG

Gebruik nooit een andere acculader dan welke is bijgeleverd. Het gebruik van een andere acculader kan de accu's onherstelbaar beschadigen.

3. Klap het klepje van de oplaadaansluiting omhoog.
4. Steek de oplaadstekker in het contact van het voertuig. Een rood ledlampje bovenop de laadstekker zal gaan branden ter indicatie dat er verbinding is gemaakt. Indien de acculader detecteert dat de accu's geladen moeten worden zal de lading worden gestart.



VOORZICHTIG

Verplaats het voertuig nooit als deze aangesloten is aan de lader. Koppel deze dan eerst los.

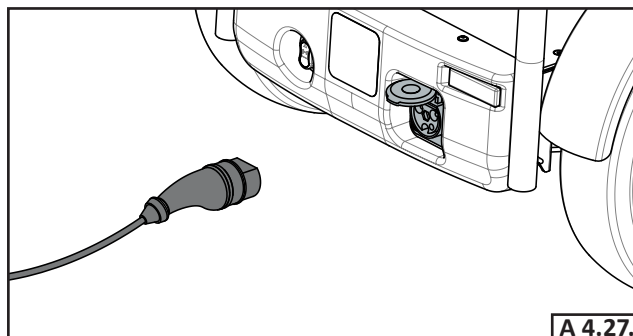
5. Controleer dat de ventilatieopeningen in de behuizing van de acculader niet afgedekt zijn. Een afgedekte acculader kan oververhit raken en kapot gaan.
6. Controleer op het display van de acculader of de laadcyclus in gang is gezet. Dit wordt op het display aangegeven.
7. Indien de laadcyclus niet in gang is gezet: controleer of de oplaadstekker correct bevestigd is aan zowel het stopcontact als het voertuig.



VOORZICHTIG

Als u de lader afkoppelt voordat het laden klaar is, kan dit de accu's blijvend beschadigen. Laad de accu's daarom nooit 'even' bij tussen de ritten door.

8. Wanneer de accu's volledig geladen zijn zal de acculader dit aangeven. Zie hoofdstuk 4.13 en 4.14.
9. Koppel de acculader af door de oplaadstekker uit het voertuig te halen.
10. Berg de acculader op.



VOORZICHTIG

De oplaadaansluiting en laadstekker hebben een pinverbinding die met elkaar overeenkomt. Hierdoor kan er geen verkeerde acculader op een voertuig worden aangesloten. Mocht de laadstekker niet aansluiten op het voertuig, gebruik geen kracht maar kijk of de pinverbinding overeenkomt.

OPMERKING

De acculader dient beschermd te worden tegen invloed van directe zonnestralen, stof, vocht en regen. Bevestig bij voorkeur de lader op een vaste plek aan de muur, en zorg ervoor dat de stekkers niet los op de grond hangen.

TIP

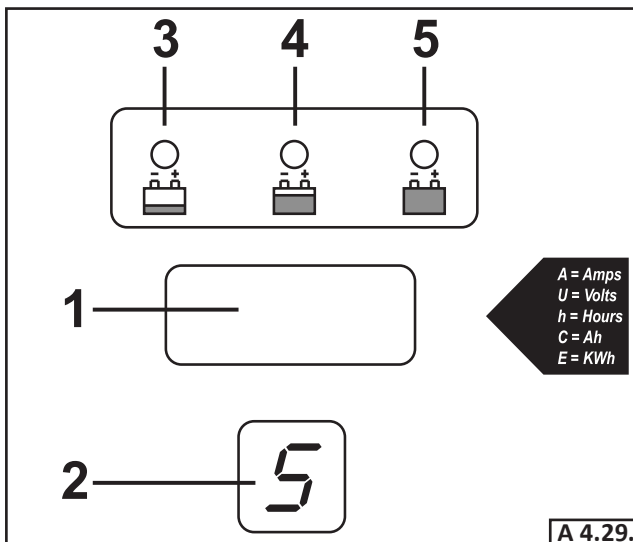
Indien u over meerdere voertuigen beschikt, laad elk voertuig dan altijd met zijn eigen acculader op. Op deze manier kan er een 'laadhistorie' per voertuig worden teruggekeken en blijven eventuele storingen beperkt tot één voertuig.

4.13. Type lader: SPE CBHF2 - 24-30



Bedieningselementen

Hieronder zullen de bedieningselementen op de lader worden toegelicht.



1. Digitaal display met 3 cijfers en 1 symbool, welke kan weergeven:
A = laadstroom
U = accu voltage
h = laadtijd
C = geladen ampère-uur in [Ah]
E = energie verbruikt in [KWh]
2. Knop om de weergave-modus te selecteren:
A, U, h, C en E. Na 10 seconden laat het display automatisch weer de laadstroom zien.
3. Rood ledlampje: de laadcyclus is gestart.
4. Geel ledlampje: de laatste fase van de laadcyclus is bezig.
5. Groen ledlampje: de laadcyclus is voltooid.

Werking

Voordat de acculader begint met laden, zal de volgende informatie op het display worden getoond:

- De naam "SPE"
- Softwareversie-nummer
- Opeenvolgend: accuvoltage, laadstroom, laadcurve-nummer en type accu ('Acid' of 'GEL').

Hierna zal de acculader het accuvoltage testen om te bepalen of de laadcyclus moet worden gestart. Wanneer de test mislukt, of wanneer er geen accu's zijn aangesloten, zal het display het woord "bat" weergeven.

Wanneer de test slaagt zal het display voor 5 seconden het accuvoltage weergeven en zal de laadcyclus starten.

De status van de laadcyclus wordt aangegeven door de rode (3), gele (4) en groene (5) ledlampjes.

Wanneer de laadcyclus is voltooid, brandt het groene ledlampje (5) en kan de acculader worden losgekoppeld.

Foutcodes

Foutcode	Omschrijving	Mogelijke oorzaak & oplossing(en)
bat	Probleem met het accuvoltage, polariteit of accu-aansluiting.	Controleer de aansluiting tussen de acculader en het voertuig. Controleer de polariteit van de verbinding.
E01	Het maximale voltage dat door de accu's kan worden toegelaten is overschreden.	Mogelijk defect in de accu's of de acculader. Raadpleeg uw leverancier.
E02	De maximumtemperatuur is overschreden.	Controleer of de ventilatieopeningen in de behuizing van de acculader niet zijn geblokkeerd. Controleer of de acculader niet is opgesteld in direct zonlicht. Laat de acculader afkoelen en probeer de laadcycli nogmaals te starten.
E03	De maximale tijd voor een laadfase is overschreden.	Mogelijk defect in de accu's of de acculader. Raadpleeg uw leverancier.
SCt	De veiligheidstimer heeft de laadcycli onderbroken.	Controleer op het voertuig of de accu's zijn volgeladen. Probeer de cyclus opnieuw te starten. Raadpleeg uw leverancier wanneer deze melding zich blijft voordoen.
Srt	Mogelijke kortsluiting in de acculader.	Zorg ervoor de acculader altijd is afgeschermd van weersinvloeden. Raadpleeg uw leverancier.



T 4.1.

4.14. Type lader: L CP 24-12

Bedieningselementen

Hieronder zullen de bedieningselementen op de lader worden toegelicht.



Oranje LED 	Groene LED 	Betekenis
Uit	Uit	Acculader is niet aangesloten op de netspanning.
Knipperend	Uit	1: Acculader is aangesloten op de netspanning en er zijn geen accu's aangesloten. 2: Acculader is aangesloten op de netspanning en er zijn volgeladen accu's aangesloten.
Aan	Uit	De accu's worden geladen.
Uit	Aan	De accu's zijn volgeladen.
Knipperend	Knipperend	Er is een probleem opgetreden. Raadpleeg de tabellen hieronder.

T 4.2.

Probleem	Mogelijke oorzaken	Oplossing(en)
Er branden geen LEDs	Geen netspanning	Controleer of er netspanning aanwezig is.
Er branden geen LEDs	Acculader of netspanningskabel defect	Raadpleeg uw leverancier.
Alle LEDs branden continu	Acculader defect	Raadpleeg uw leverancier.
Alle LEDs knipperen	Fout opgetreden	Tel het aantal malen dat de LEDs knipperen en raadpleeg de tabel op de volgende bladzijde.

T 4.3.

Foutcodes

Foutcode(s)	Omschrijving	Mogelijke oorzaak & oplossing(en)
1,2,3	Intern acculader probleem	Herstart acculader. Indien het probleem zich herhaalt, raadpleeg uw leverancier.
4	Temperatuur te laag	Verplaats naar warmere ruimte en start de lading opnieuw.
5	Temperatuur te hoog	Laat de acculader 15 minuten afkoelen en start de lading opnieuw. Indien het probleem zich herhaalt, raadpleeg uw leverancier.
6	Teveel ampère-uur geladen	1: Een te grote accu aangesloten. 2: Een onbekend probleem. Raadpleeg uw leverancier.
8	Spanning stijgt onvoldoende	Accu mogelijk defect. Raadpleeg uw leverancier.

T 4.4.

5. ONDERHOUD

5.1. Onderhoudsschema

Om uw voertuig in goede conditie te houden, dient u jaarlijks een onderhoudsbeurt en periodieke keuring uit te laten voeren door een door de fabrikant geautoriseerde serviceorganisatie.

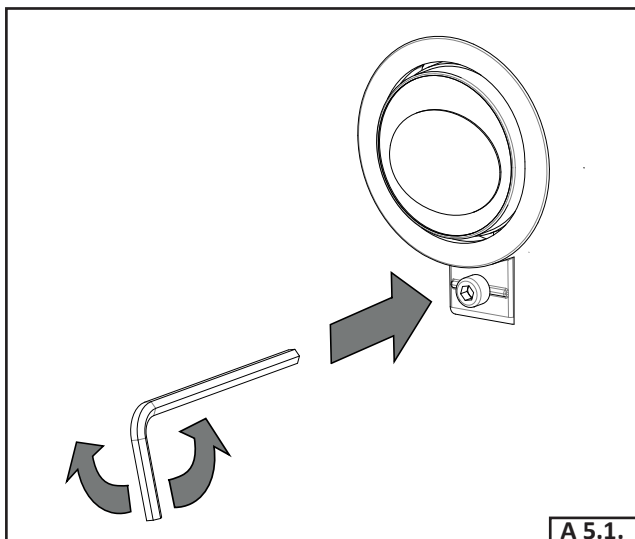
Onderstaand schema geeft de frequentie weer van het onderhoud dat u zelf kunt uitvoeren.

Onderdeel	Onderhoud	Frequentie
Accu's	Opladen	Dagelijks
Zitting	Controleren of de draaischijven waarmee de zitting aan het frame is bevestigd nog stevig aangedraaid zitten	Dagelijks
Verlichting	Controleren op werking	Dagelijks
Reminrichting	Controleren op werking	Dagelijks
Verlichting	Controleer op stand koplamp (zie paragraaf 5.2)	Maandelijks
Banden	Bandenspanning controleren/pompen (zie paragraaf 5.3)	Maandelijks
Voorremmen	Controleren op remvloeistofniveau (zie paragraaf 5.4)	Maandelijks
Voertuig	Reinigen	Maandelijks
Banden	Controleren op slijtage	Halfjaarlijks
Voertuig	Onderhoudsbeurt uitgevoerd door serviceorganisatie	Jaarlijks / elke 10.000 km

T 5.1.

5.2. Koplampen afstellen

De koplampen dienen zodanig te zijn afgesteld dat zij goed zicht bieden op het wegdek vóór u, en tegelijkertijd geen tegemoetkomende weggebruikers verblinden. Indien het nodig is de koplampen bij te stellen, kunt u dit eenvoudig doen met behulp van een inbussleutel maat 4.



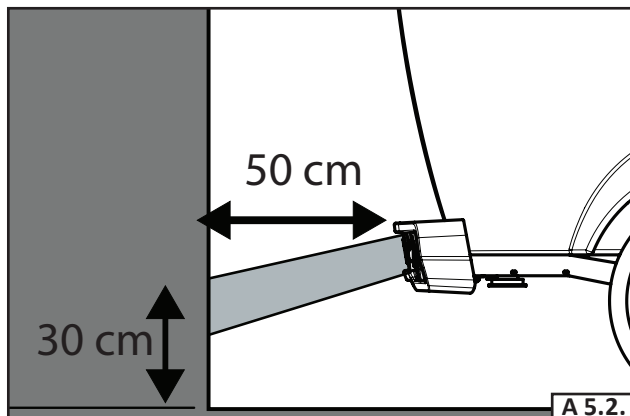
1. Zet het voertuig op een afstand van 50 cm voor een muur, gemeten vanaf de lens van de koplamp.
2. Steek inbussleutel maat 4 in de opening onder de te stellen koplamp.



WAARSCHUWING

Zorg dat de koplampen altijd zodanig zijn afgesteld dat ze tegenliggers niet kunnen verblinden. Het verblinden van tegenliggers kan leiden tot gevaarlijke situaties.

3. Stel de koplampen zodanig dat de bovenkant van de lichtbundel een afstand van 30 cm tot het grondvlak heeft. Zie afbeelding 5.1.
 - Om de lichtbundel naar beneden te stellen: Draai de inbussleutel tegen de klok in.
 - Om de lichtbundel omhoog te stellen: Draai de inbussleutel met de klok mee.



5.3. Bandenspanning

De bandenspanning kunt u controleren door het gebruik van de bijgeleverde pomp met drukmeter.

1. Draai het ventieldopje los.
2. Sluit de pomp aan op het ventiel.
3. Pomp de banden op tot de juiste bandenspanning is bereikt:
 - voorwielen: 2,7 bar
 - achterwielen: 2,3 bar
4. Draai het ventieldopje weer op de band.



WAARSCHUWING

Overschrijd nooit de aangegeven bandenspanning. Een te hoge druk in de band kan leiden tot explosiegevaar.



VOORZICHTIG

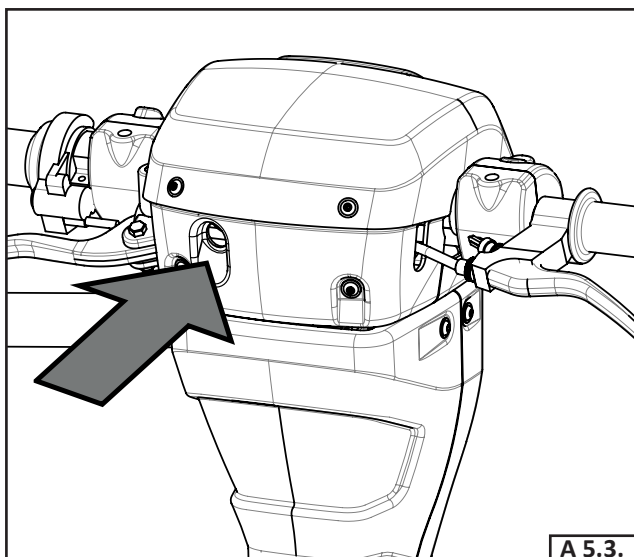
Het rijden met een te lage bandenspanning zorgt ervoor dat:

- de actieradius afneemt;
- de wegligging verslechtert;
- u meer energie verbruikt;
- het sturen zwaarder gaat.

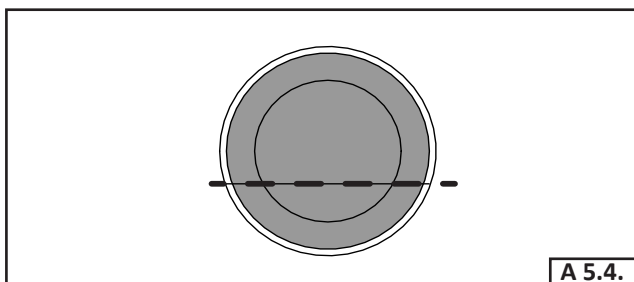
Daarom is het belangrijk dat u regelmatig de bandenspanning controleert en ervoor zorgt dat de banden altijd de juiste spanning hebben. Controleer maandelijks de bandenspanning.

5.4. Remvloeistofniveau controleren

Controleer elke maand het niveau van de remvloeistof. De hoofdremcilinder heeft een kijkvenster waardoor het remvloeistofniveau zichtbaar is. Deze bevindt zich aan de achterzijde van de stuurbehuizing.



Wanneer het niveau van de remvloeistof is gedaald tot onder de helft van het kijkvenster (afbeelding 5.4.), dan dient de remvloeistof te worden bijgevuld. Neem hiervoor contact op met uw serviceorganisatie.



5.5. Reinigen



WAARSCHUWING

Gebruik geen schurende of agressieve middelen voor het reinigen van het voertuig.

Frame

Het frame is het beste te reinigen met een uitgewrongen natte doek.



WAARSCHUWING

Gebruik bij voorkeur geen tuinslang of hogedrukreiniger voor het reinigen van het frame. Hierdoor ontstaat er kans dat er vocht bij de elektronische componenten komt.

Zitting

De zitting kan met een borstel en sop gereinigd worden. Reinigen met een hogedrukreiniger is ook mogelijk, maar is niet aan te bevelen omdat de zitting is bestickerd. De stickers kunnen hierdoor loslaten.

Overkapping

Ernstig vervuilde delen kunnen met een borstel en sop gereinigd worden. Spoel deze vervolgens af met water.

TIP

Reinig uw voertuig maandelijks. Dit houdt de kunststof zitting in goede conditie en geeft uw voertuig een nette uitstraling.

6. TECHNISCHE SPECIFICATIES

Vaste specificaties voor alle voertuigen

Motorvermogen	1200 W
Motor type	AC
Bandenmaat voorwielen	100/80-10
Bandenmaat achterwielen	4.80/4.00-8
Bandenspanning voorwielen	2,7 bar
Bandenspanning achterwielen	2,3 bar
Technisch toelaatbare maximummassa	565 kg
Maximale hellingshoek	10°
Remvertraging	$\geq 4 \text{ m/s}^2$
Draaicirkel	570 cm
Grondspeling	15,5 cm
Geluidsemissie	00 db(A) (volgt na test op 11-10-19)
Lengte	238 cm
Breedte	111 cm
Hoogte	155 cm

T 6.1.

Specificaties: (type BSO, i:22, 2x Lead Crystal)

Maximale snelheid	17,2 km/u
Actieradius	25 km
Ledige massa	282 kg
Maximale laadcapaciteit	283 kg
Tandwielvertraging	1:22
Type accu	Lead Crystal
Voltage per accu	12V
Maximale accucapaciteit	100 Ah
Gewicht accupakket	67 kg
Afmetingen accu (l x b x h)	330 x 172 x 220 mm

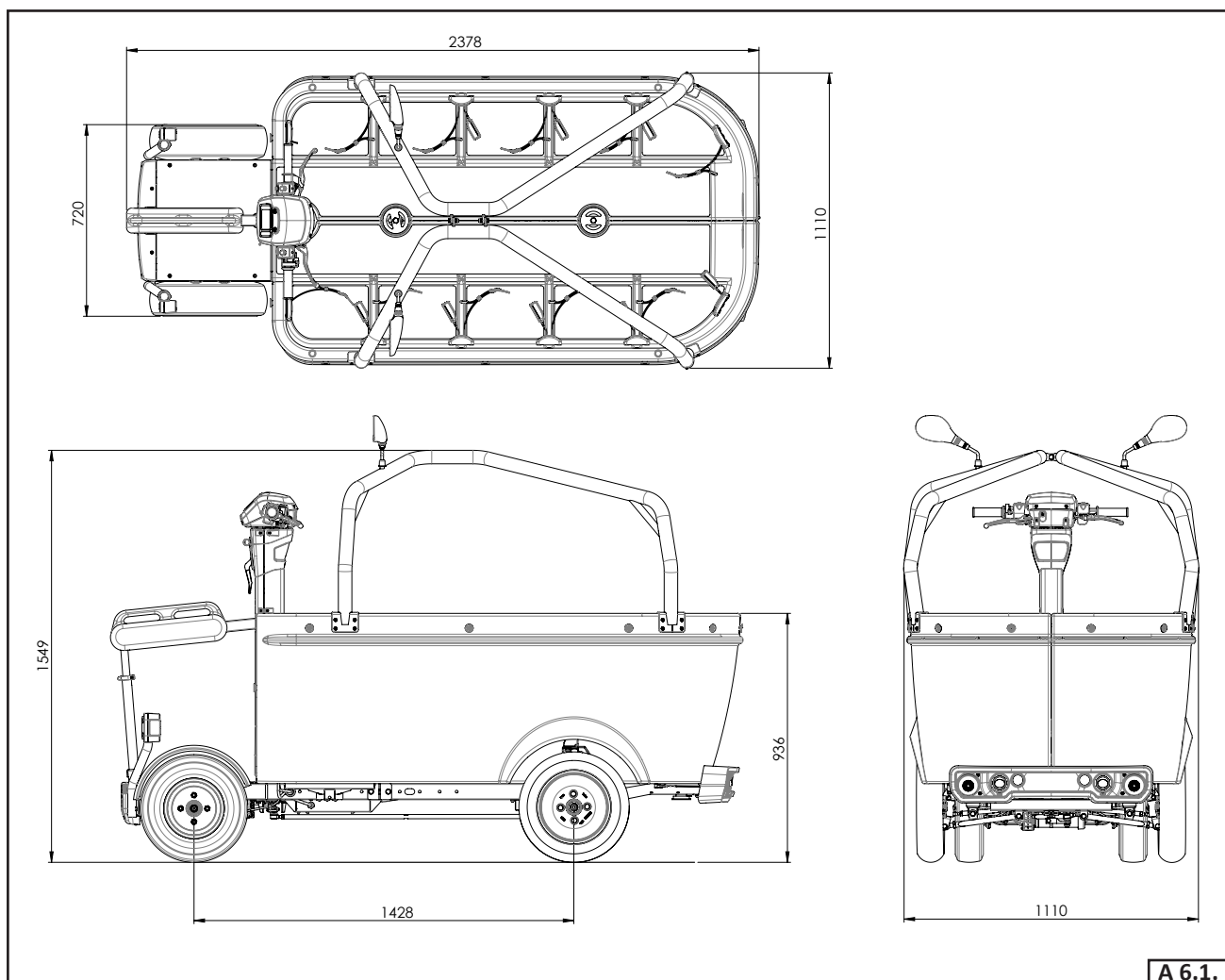
T 6.2.

Specificaties: (type BSO, i:22, 1x Lithium)




Maximale snelheid	17,2 km/u
Actieradius	25 km
Ledige massa	230 kg
Maximale laadcapaciteit	335 kg
Tandwielvertraging	i:22
Type accu	Lithium
Voltage per accu	25.9 V
Maximale accucapaciteit	70 Ah
Gewicht accu	18,6 kg
Afmetingen accu (l x b x h)	330 x 171 x 220 mm

T 6.3.

Hoofdafmetingen



7. STORINGEN

Probleem	Acties
Het voertuig wil niet rijden.	<p>Controleer of de acculader is losgekoppeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indien de acculader nog is aangekoppeld kan het voertuig niet wegrijden. Koppel deze eerst los. • Indien de acculader niet is aangekoppeld, ga verder met onderstaande punten. <p>Controleer of de ledverlichting en het display branden:</p> <ol style="list-style-type: none"> Indien de ledverlichting en het display branden: <ol style="list-style-type: none"> Geeft de accu-indicator aan dat de accu's zijn volgeladen? <ul style="list-style-type: none"> • Indien de accu's vol zijn: Ga naar punt 1.2. • Indien de accu's leeg zijn: laad de accu's op. Geeft het display een "Bloc"- code aan? <ul style="list-style-type: none"> • Indien ja: raadpleeg uw serviceorganisatie. • Indien nee: ga naar punt 1.3. Geeft het display met een symbool aan dat er geen bestuurder is gedetecteerd (zie hoofdstuk 3.4)? <ul style="list-style-type: none"> • Indien ja: ga op het stapplateau staan en probeer te rijden. Wil het voertuig alsnog niet rijden, ga naar punt 3. • Indien nee: ga naar punt 1.4. Controleer de noodstopknop op het stuur. <ul style="list-style-type: none"> • Indien in stand  : ga naar punt 3. • Indien in stand  : schakel deze naar  en probeer het voertuig in te schakelen. Indien de ledverlichting en het display NIET branden: <ol style="list-style-type: none"> Controleer of de hoofdstroomschakelaar in de stand 'ON' staat. <ul style="list-style-type: none"> • Indien in stand 'ON': ga naar punt 3. • Indien in stand 'OFF': schakel deze naar ON en probeer het voertuig in te schakelen. Schakel het voertuig uit en weer aan en wacht minstens 5 seconden. Schakel naar neutraal, kies daarna een rijrichting en probeer te rijden. Indien het probleem niet kan worden opgelost: raadpleeg uw serviceorganisatie.

T 7.1.

Probleem	Acties
Het voertuig rijdt maar op halve snelheid.	Controleer de status van de accu's. Wanneer de accu's bijna leeg zijn (t/m 3 streepjes), schakelt het voertuig automatisch over naar halve snelheid. Door de capaciteit van het voertuig te halveren wordt diepontlading van de accu's te voorkomen. Laad in dit geval de accu's direct op. Wanneer de accu's vol zijn (meer dan 3 streepjes): raadpleeg uw serviceorganisatie.
Het voertuig stopt plotseling met rijden.	<ol style="list-style-type: none"> Controleer of het display een "Bloc"-code aangeeft. <ul style="list-style-type: none"> Indien ja: noteer deze code en raadpleeg uw serviceorganisatie. Indien nee: ga naar punt 2. Indien het probleem zich voor blijft doen, raadplaag uw serviceorganisatie. Schakel het voertuig uit en weer aan en wacht minstens 5 seconden. Schakel naar neutraal, kies daarna een rijrichting en probeer te rijden.
Het voertuig laadt niet meer op.	<ol style="list-style-type: none"> Is de acculader goed aangesloten? Zie hoofdstukken 4.14 of 4.15. Controleer de verbinding met het stroomnet, en probeer indien nodig een ander stopcontact. Controleer de ledlampjes of het display op de acculader op foutmeldingen. Geeft de acculader foutmeldingen aan die u niet kunt oplossen: raadpleeg uw serviceorganisatie. Indien het probleem niet kan worden opgelost: raadpleeg uw serviceorganisatie.
De actieradius van het voertuig is kleiner dan gebruikelijk.	<ol style="list-style-type: none"> Controleer of de acculader goed functioneert. Aan het eind van elke lading moet de acculader aangeven dat de laadcyclis is voltooid. Zie hoofdstukken 4.14 of 4.15. Indien de acculader goed functioneert maar het probleem blijft bestaan: raadpleeg uw serviceorganisatie. Is de actieradius geleidelijk kleiner geworden? Dan zijn uw accu's mogelijk aan vervanging toe. Raadpleeg uw serviceorganisatie.
De richtingaanwijzerindicator knippert sneller dan normaal.	Dit is een indicatie dat een van uw richtingaanwijzers defect is. Controleer om welke lamp het gaat en neem contact op met uw serviceorganisatie.
Het voertuig kan weggrollen wanneer hij stilstaat.	<p>Is de parkeerrem geactiveerd?</p> <ul style="list-style-type: none"> Indien nee: activeer de parkeerrem door de hendel omhoog te halen. Indien ja: raadpleeg uw serviceorganisatie.

T 7.2.

8. EG-VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING

Volgens richtlijn 2006/42/EG, bijlage II onder 1, A

Fabrikant Stintum Holding B.V.
Nijverheidsstraat 55
3861 RJ Nijkerk
Nederland

Telefoon : +31 (0) 30 5.1.2i
E-mail : 5.1.2i@stint.nl

Verklaart hierbij dat:

<i>Naam</i>	Stint	Stint
<i>Type</i>	N	N
<i>Variant</i>	BA	BA
<i>Uitvoering</i>	BAX	AAX
<i>Handelsbenaming</i>	17,2 km/h BSO - Lithium	17,2 km/h BSO - Lood

voldoet aan alle toepasselijke bepalingen van de volgende richtlijnen:

Richtlijn 2006/42/EG - Machinerichtlijn

Richtlijn 2014/30/EU - Elektromagnetische Compabiliteit (EMC)

Plaats : Nijkerk
Datum : 10-10-2019

Naam : 5.1.2e

Handtekening : 5.1.2e

9. GARANTIEBEPALINGEN

In deze garantiebepalingen wordt verstaan onder:

Afnemer:

iedere natuurlijke of rechtspersoon die producten en/of diensten van Stint afneemt dan wel over te leveren producten en/of diensten met Stint onderhandelingen c.q. overleg aangaat.

Stint:

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Stintum Holding B.V. handelend onder de naam Stint (geregistreerd bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken onder nummer 52411761) en haar rechtsopvolgers.

Overeenkomst:

de afspraken tussen Stint en Afnemer, al dan niet schriftelijk overeengekomen, alsmede de eventuele schriftelijke wijzigingen en/of aanvullingen op deze afspraken, op grond waarvan Stint aan Afnemer producten en/of diensten levert.

Voorwaarden:

de onderhavige algemene voorwaarden.

1. Stint wordt geacht volledig aan zijn verplichtingen te hebben voldaan, indien de geleverde producten voldoen aan de eisen van een normale handelskwaliteit. Zwaardere kwaliteitseisen zijn slechts geldend, indien zij schriftelijk zijn overeengekomen.
2. Enkel in geval van met de bestemming van het geleverde product corresponderend gebruik, kan door Afnemer garantie worden ingeroepen. Onder met de bestemming corresponderend gebruik wordt in ieder geval verstaan: het gebruik conform de productinformatie die betrekking heeft op het door Stint geleverde product en uitsluitend overeenkomstig de door Stint of de door de producent ervan toegezegde eigenschappen.
3. De garantie strekt zich niet uit tot en/of is niet geldend indien:
 - (a) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het niet (strikt) in acht nemen van de installatie-, bedienings- en onderhoudsvoorschriften;
 - (b) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het blootstellen van de producten aan abnormale, niet-voorzienbare omstandigheden dan wel als gevolg van een anderszins onzorgvuldige en/of ondeskundige behandeling van de producten;
 - (c) Gebreken die voortvloeien uit het gebruikelijke slijtageproces dat het product ondergaat;
 - (d) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van de toepassing van enig overheidsvoorschrift inzake de aard of kwaliteit van de toegepaste materialen;
 - (e) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het gebruik van producten, materialen, zaken, werken en/of constructies welke op uitdrukkelijk verzoek/instructie van Afnemer zijn aangewend of toegepast;
 - (f) Gebreken zijn ontstaan als gevolg van het gebruik van derden betrokken onderdelen;
 - (g) Afnemer jegens Stint in verzuim is;
 - (h) Afnemer Stint niet binnen 10 werkdagen na ontdekking van het gebrek in de gelegenheid heeft gesteld het gebrek te onderzoeken;
 - (i) Een jaar na de leveringsdatum is verstreken.
4. Stint verleent geen garantie ter zake van de werking en/of de toepassingsmogelijkheden van producten welke door Afnemer aan derden zijn (door)geleverd dan wel van producten welke door Afnemer zijn bewerkt en vervolgens aan derden zijn (door) geleverd.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: FW: checklist
Datum: maandag 21 oktober 2019 07:10:51
Bijlagen: [TR-NL-Checklist Bijzondere bromfiets v1.1.pdf](#)

5.1.2e,

Bijgaand zoals al aangekondigd de checklist die nog aan bijlage 1 van de brief aan de fabrikant dient te worden toegevoegd.

5.1.2e heeft de overige documenten gescand, die lijken redelijk compleet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e @rdw.nl
I www.rdw.nl

Checklist Bijzondere bromfiets

Betreffende aanwijzing bijzondere bromfietsen
(Volgens Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 26 april 2019,
nr. IENW/BSK-2019/72137, tot wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen
(Volgens Wegenverkeerswet 1994, artikel 20b, eerste lid, en artikel 4:81, eerste lid,
van de Algemene wet bestuursrecht))

1. Algemene gegevens

- 1.1. Naam, adres, telefoonnummer en e-mailadres van de fabrikant :
- 1.2. Naam, adres, telefoonnummer en e-mailadres van de eventuele gevolmachtigde van de fabrikant :
- 1.3. Naam, adres, telefoonnummer en e-mailadres van de aanvrager als deze niet de fabrikant of gevolmachtigde van de fabrikant is :
- 1.4. Merk : merk
- 1.5. Type (één type per aanvraag) : type
- 1.6. Model VIN :
- 1.6.1. Plaats van het VIN :
- 1.7. Handelsbenaming(en) (indien van toepassing) :

Plaats : Zoetermeer

Datum :

Handtekening :

Checklist Bijzondere bromfiets

Bijlage II (168/2013)			Beleidsregel	Conform beleidsregel	Risico-beoordeling
Nr	Artikel	Onderwerp		[ja/nee]	[ja/nee]
A	VOORSCHRIFTEN VOOR MILIEU- EN AANDRIJVINGSPRESTATIES				
1	23 / 24	milieutestprocedures met betrekking tot uitlaatemissies, verdampingsemissies, emissies van broeikasgassen, brandstofverbruik en referentiebrandstoffen	Artikel 4, lid 2, Artikel 11, lid c		
2		door de constructie bepaalde maximumsnelheid van het voertuig, maximumkoppel, maximaal continu totaal motorvermogen voor aandrijving	Artikel 16 Artikel 17		
3		testprocedures met betrekking tot geluid	Artikel 20, lid 3		
B	VOORSCHRIFTEN INZAKE FUNCTIONELE VOERTUIGVEILIGHEID				
1	22	geluidssignaalinrichtingen	Artikel 43		
2		remsystemen, met inbegrip van antiblokkeersystemen en gecombineerde remsystemen	Artikel 31		
3		elektrische veiligheid	Artikel 18, lid 4, Artikel 21		
4		verklaring fabrikant inzake naleving van voorschriften betreffende duurzaamheidstests van functionele veiligheidssystemen, voertuigdelen en uitrustingsstukken	Artikel 5b		
5		beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde	-	nee	ja
6		ruiten, ruitenwissers, ruitensproeiers en ontdooiings- en ontwasemingsinrichtingen	Artikel 34, lid d		

Checklist Bijzondere bromfiets

Bijlage II (168/2013)			Beleidsregel	Conform beleidsregel	Risico- beoordeling
Nr	Artikel	Onderwerp		[ja/nee]	[ja/nee]
7	22	door de bestuurder bediende bedieningsorganen, waaronder, identificatie van de bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters	Artikel 21a		
8		installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen, met inbegrip van automatische in- en uitschakeling van lichten	Artikel 36 t/m Artikel 42		
8		goedkeuring verlichting	Artikel 40		
9		gezichtsveld naar achteren	Artikel 33		
10		kantelbeveiligingsinrichtingen (ROPS)	-	nee	ja
11		verankeringen voor veiligheidsgordels en	Artikel 31a		
11		veiligheidsgordels	Artikel 31 a		
12		bestuurders zitplaats	-	nee	ja
12		zitplaats (zadels en stoel)	Artikel 31a		
12		aantal zitplaatsen	Artikel 31a, lid 1 en 2		
13		bestuurbaarheid	Artikel 30		
13		gedrag in bochten en keerbaarheid	Artikel 3		
14		montage van banden	Artikel 28		
15		plaatje dat de maximumsnelheidsbeperking van het voertuig aangeeft en de plaats daarvan op het voertuig	Artikel 16		
16		bescherming van de inzittenden van het voertuig, met inbegrip van binnenuitrusting, hoofdsteunen en deuren van het voertuig	Artikel 33		
17		door de constructie begrensd nominaal continu maximumvermogen of nettomaximumvermogen en/of door de constructie bepaalde snelheidsbegrenzing	Artikel 16.4		
			Artikel 17.2a		
18		integriteit van de voertuigstructuur	Artikel 14		

Checklist Bijzondere bromfiets

Bijlage II (168/2013)			Beleidsregel	Conform beleidsregel	Risico-beoordeling
Nr	Artikel	Onderwerp		[ja/nee]	[ja/nee]
C1	CONSTRUCTIEVOORSCHRIFTEN VOOR VOERTUIGEN EN ALGEMENE TYPEGOEDKEURINGSVOORSCHRIFTEN				
1	20	maatregelen tegen manipulatie	Artikel 16.4		
2	25	regelingen voor typegoedkeuringsprocedures	-	n.v.t.	n.v.t.
3	33	voorschriften voor de conformiteit van de productie	Artikel 5c		
4	18	koppelinrichtingen en bevestigingen	Artikel 44		
5	18	voorzieningen ter beveiliging tegen onrechtmatig gebruik	Artikel 22.4 + 11.3 (informatie document)		
6	18	elektromagnetische compatibiliteit (EMC)	Artikel 17, lid 2b		
7	18	uitstekende delen	Artikel 35		
8	18	brandstofopslag / brandstofsysteem	Artikel 18 Artikel 19		
9	18	laadplatforms	-	nee	ja
10	18	massa's en afmetingen	Artikel 15, lid 1 t/m 4		
11	21	boorddiagnosesystemen	-	nee	ja
12	18	handgrepen en voetsteunen voor passagiers	-	nee	ja
13	18	ruimte voor de kentekenplaat	-	nee	ja
14	18	reparatie- en onderhoudsinformatie	Artikel 5		
15	18	standaards	-	nee	ja

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: checklist
Datum: maandag 21 oktober 2019 07:28:34

P.S.,

Deze checklist dient Renzen dus ingevuld aan te leveren om de aanvraag compleet te maken. In de andere stukken miste 5.1.2e wel op inhoud hier en daar info, maar die kunnen we evt. ook gaande het beoordelingsproces opvragen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e @rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 21 oktober 2019 07:11
Aan: 5.1.2e - BSK'
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: FW: checklist

5.1.2e,

Bijgaand zoals al aangekondigd de checklist die nog aan bijlage 1 van de brief aan de fabrikant dient te worden toegevoegd.

5.1.2e heeft de overige documenten gescand, die lijken redelijk compleet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e @rdw.nl
I www.rdw.nl

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Verzonden: maandag 21 oktober 2019 19:20
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: checklist

In die zin dat de documenten op zich er wel zijn, maar 5.1.2e op de inhoud bijv bij de risicoanalyse en COP plan nog wel wat te verbeteren valt

Zal mogen nog even naar die brief kijken, maar zo uit m'n hoofd zag die er wel OK uit

Vr grt
 5.1.2e

Op 21 okt. 2019 om 17:57 heeft 5.1.2e - BSK het volgende geschreven:

Hoi 5.1.2e,
 Thanks! Ik zal dat bijvoegen bij de brief. Ik begrijp dus goed dat voor het overige de aanvraag aardig compleet is?
 Kijken jullie ook nog of jullie nog opmerkingen/aanvullingen bij de concept-opdrachtbrief aan jullie?
 Gr.,
 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 21 oktober 2019 07:11
Aan: 5.1.2e BSK
CC: 5.1.2e
Onderwerp: FW: checklist

5.1.2e,
 Bijgaand zoals al aangekondigd de checklist die nog aan bijlage 1 van de brief aan de fabrikant dient te worden toegevoegd.
 5.1.2e heeft de overige documenten gescand, die lijken redelijk compleet.
 Met vriendelijke groet,

5.1.2e
 5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e@rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Opdracht RDW in kader van Stint-aanvraag (graag uiterlijk 21/10 reactie)
Datum: dinsdag 22 oktober 2019 07:12:43

5.1.2e,

Wij kunnen uit de voeten met de brief aan de RDW, dus geen aanpassingen nodig. Over de brief aan de fabrikant stuurde ik je gisteren een aparte mail met het bijgevoegde invuldocument dat Stint nog aan dient te leveren om de aanvraag compleet te maken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
Afdeling Procesbeleid
Europaweg 205
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer
M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e @rdw.nl
I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 17 oktober 2019 12:28

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: Opdracht RDW in kader van Stint-aanvraag (graag uiterlijk 21/10 reactie)

Hoi 5.1.2e,

N.a.v. van de aanvraag van de Stint, ben ik voornemens de opdrachtbrief als volgt vorm te geven en richting de RDW te sturen. Ik heb me gebaseerd op brief uit de eerste aanvraag. Het geel gemarkeerde is nieuw. Als jullie nog aanvullingen/opmerkingen hebben, kunnen jullie die me dan doorsturen uiterlijk maandag 21 oktober?

Hebben jullie nog aandachtspunten voor de brief aan de fabrikant?

Ik ga trouwens beide brieven aan M voorleggen voor akkoord.

P.s. Hoe vaart de RDW met de check of alle benodigde documenten bij de aanvraag zitten?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - HBJZ
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Brief aan fabrikant (graag uiterlijk 23/10 reactie)
Datum: woensdag 23 oktober 2019 07:41:58

Je beschrijft vwb de CE markering precies wat in de beleidsregel staat en ook zoals wij onze rol opvatten, dus wat ons betreft geen opmerkingen.

Voor wat betreft de 8/10 kwestie beoordelen wij uitsluitend op basis van de eisen uit de beleidsregel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer

M+31 5.1.2e
 E 5.1.2e @rdw.nl
 I www.rdw.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>
 Verzonden: dinsdag 22 oktober 2019 15:49
 Aan: 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>
 CC: 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>
 Onderwerp: Brief aan fabrikant (graag uiterlijk 23/10 reactie)

Ha 5.1.2e,

Bijgaand de conceptbrief aan de fabrikant. Ik ben niet ingegaan op zijn punt over die 10 en 8-personen (zie mail in bijlage). Denk jij dat we daar nog iets mee moeten?

@5.1.2e ik stuur de brief ook nog ter info naar jullie omdat ik nog iets heb toegevoegd in reactie op de opmerking van Dhr. Renzen in zijn mail over de CE-markering.

Ik ontvang graag uiterlijk woensdag 23/10 reactie.

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Brief verzoek tot beoordeling RDW - aangepast (ok?)
Datum: vrijdag 25 oktober 2019 11:23:15
Bijlagen: [image001.png](#)

Hoi 5.1.2e,

We kunnen ons vinden en de aanpassing, wel is het misschien goed dit ook bij de fabrikant te melden dat we er zo in zitten en zo zullen handelen.

Gr 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring

T 5.1.2e

E 5.1.2e @RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 24 oktober 2019 20:49

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: Brief verzoek tot beoordeling RDW - aangepast (ok?)

Ha 5.1.2e,

Zie het geel gemarkeerde gedeelte. Wat denk je? Zou je daarmee uit de voeten kunnen?

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [Inkoopopdrachten](#)
Aan: 5.1.2e @swov.nl
Cc: 5.1.2e @SWOV.nl; Inkoopopdrachten; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: FW: opdrachtbevestiging 2nd opinion Stint
Datum: maandag 28 oktober 2019 11:39:41
Bijlagen: offerte ad hoc JenW - 2nd opinion veiligheidsanalyse Stint (MdG) 16-10.docx
SWOV 2nd opinion veiligheidsanalyse Stint BDecoster.docx

Geachte 5.1.2e ,

Bijgaand treft u de opdrachtbevestiging voor de Second opinion veiligheidsanalyse Stint aan. Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Directoraat Generaal Mobiliteit

5.1.2e

5.1.2e

tel 06 5.1.2e

BRW

**

Van: 5.1.2e <5.1.2e @SWOV.nl>

Verzonden: vrijdag 25 oktober 2019 09:46

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGMI <5.1.2e @minienw.nl>

cc: 5.1.2e <5.1.2e @swov.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e @swov.nl>; 5.1.2i @swov.nl; 5.1.2e

<5.1.2e @swov.nl>

Onderwerp: Flitsbon 2nd opinion Stint

Beste 5.1.2e en 5.1.2e ,

De flitsbon is bijgevoegd en het was niet praktisch om 'm aan 5.1.2e te sturen -leek ons- dus bij deze aan jullie. De genoemde deadline (4 nov) is nog haalbaar omdat we al voorbereid zijn. Graag zsm de opdracht.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

Projectnr. E19.04.J

Offerte ad-hoc werkzaamheden SWOV:**Titel: 2nd opinion veiligheidsanalyse Stint****Aanleiding:**

Het Ministerie van IenW heeft SWOV gevraagd om de door Prodrive Academy in opdracht van de fabrikant uitgevoerde veiligheidsanalyse van de Stint van een second opinion te voorzien. Het gaat om een beoordeling van de methode van het veiligheidsonderzoek volgens de opdracht van IenW.

Daarnaast wil het ministerie:

- een antwoord op de vraag of het convenant dat is afgesloten met de kinderopvangbranche en de oudervertegenwoordiging voldoende dan wel een extra waarborg biedt conform de aanbevelingen die SWOV eerder heeft gedaan, en;
- een inschatting van hoe de veiligheid van de Stint zich verhoudt tot de elektrische bakfiets, een veel gebruikt referentievoertuig en alternatief.

Korte beschrijving werkzaamheden:

- Uitvoeren en beschrijven van evaluatie veiligheidsanalyse Prodrive Academy op basis van rapport en videomateriaal
- Uitvoeren en beschrijven evaluatie van convenant kinderopvangbranche en oudervertegenwoordiging ((Convenant Minister van Infrastructuur en Waterstaat / Sectororganisaties kinderopvang, juli 2019)
- Beschrijven inschatting verhouding veiligheid elektrische bakfiets ten opzicht van Stint.

Contactpersoon IenW

5.1.2e

Contactpersoon SWOV

5.1.2e

5.1.2e @swov.nl

070-5.1.2e

looptijd, kosten en eindproduct

- Eindproduct:.. SWOV memo
- Totale kosten: max 15k Euro excl. BTW.
- Opleverdatum: uiterlijk 04/11/2019.

Den Haag, 15 oktober 2019



SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Ta.v. 5.1.2e

Postbus 93113,
2509 AC Den Haag

E 5.1.2e@swov.nl

Bestuurskern

Directoraat-Generaal Bereikbaarheid

Dir.Wegen en Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid en Wegvervoer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:

5.1.2e

M 065.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

Datum:28-10-2019

Onderwerp: bevestiging opdrachtverlening

Geachte heer 5.1.2e

Met verwijzing naar uw offerte d.d. 15 oktober 2019 met kenmerk projectnr E19.04.J, bericht ik u het volgende.

De kosten voor de Second opinion veiligheidsanalyse Stint bedragen niet meer dan € 15.000,-* (excl. BTW) en gespecificeerd in daadwerkelijk gerealiseerde kosten.

U kunt uw factuur o.v.v. het middelenbestedingsnummer en contactpersoon mailen naar het genoemde mailadres.

* Dit bedrag mag niet zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever overschreden worden.

Op deze opdracht zijn de algemene rijksinkoopvoorwaarden (ARIV bij het leveren van producten, ARVODI bij het verrichten van diensten) van toepassing.

Afleveradres: n.v.t.

*) De locatie waar de producten c.q. diensten geleverd moeten worden



Op de factuur dienen de volgende gegevens **verplicht** vermeld te worden:

Middelenbestedingsnummer 5200000750-8

Contactpersoon (prestatieverklaarder): 5.1.2e

Factuuradres : Ministerie van Infrastructuur en Milieu

SSO-F&I /087 (organisatiecode)

Postbus 20906

2500 EX Den Haag

Mailadres: 5.1.2i @minienw.nl

Bestuurskern

Directoraat-Generaal Bereikbaarheid

Dir.Wegen en Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid en Wegvervoer

Plesmanweg 1-6

Den Haag

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Contactpersoon:

5.1.2e

M 06 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

N.B. Deze bevestiging dient te worden toegevoegd aan de factuur.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGLM; 5.1.2e - DGMo
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: 2nd Opinion Stint
Datum: dinsdag 12 november 2019 16:17:23
Bijlagen: [Notitie_Second_opinion_risicobeoordeling_Stint_Embarqo.pdf](#)
[PK 195149 Brief - Second opinion risicobeoordeling Stint.pdf](#)
[Bijlage B - Reactie Prodrive Academy.pdf](#)

Beste 5.1.2e en 5.1.2e;

Hierbij doe ik jullie als aangekondigd onze second opinion toekomen, met aanbiedingsbrief en de reactie van ProDrive Academy.

Laten we nog overleg hebben over de wijze waarop hiermee in openbaarheid wordt getreden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
 Bezuidenhoutseweg 62
 2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e
 5.1.2e @swov.nl / 5.1.2e @swov.nl
<http://www.swov.nl>
 t: @5.1.2e
 l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Notitie

Onze referentie	Bijlage A bij PK/195149	Onderwerp	Second opinion risicobeoordeling Stint
Uw referentie	---	Datum	12 november 2019
Project	E19.04J	Auteur(s)	5.1.2e

Second opinion risicobeoordeling Stint

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft SWOV gevraagd om de door Prodrive Academy uitgevoerde risicobeoordeling van de Stint van een second opinion te voorzien. Het gaat daarbij om een beoordeling van de methode van het uitgevoerde veiligheidsonderzoek.

De Stint is naar aanleiding van het ongeval in Oss en de resultaten uit de onderzoeken die hierop volgden aangepast. Prodrive Academy heeft een risicobeoordeling uitgevoerd in opdracht van de fabrikant van de aangepaste Stint (Stint Urban Mobility). Deze risicobeoordeling houdt in dat het voertuig is geëvalueerd op het niveau van het gebruik van het voertuig in het verkeer. De eisen die het ministerie van IenW heeft gesteld waren daarbij leidend. Deze zijn te vinden in de toelichting op de *Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen* (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2019-05-02>): “Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.” (Artikel 4.3). De specifieke onderdelen en onderwerpen waarop getoetst moet worden, zijn door IenW voorgeschreven op p. 39 en 40 van het Besluit tot wijziging van de bovengenoemde beleidsregel. Zie *Bijlage 1* van deze notitie voor de vereiste inhoud van een rapport over een risicobeoordeling).

1. Aanpak second opinion

Zoals door IenW verzocht, was de second opinion door SWOV gericht op de methode die Prodrive Academy heeft toegepast om de risicobeoordeling, zoals gedefinieerd door IenW, uit te voeren. SWOV heeft de methode geëvalueerd voor zover dat mogelijk was op basis van de verstrekte informatie door Prodrive Academy (rapport en videobeelden) en IenW (e-mail).

We behandelen in deze notitie achtereenvolgens de onafhankelijkheid van de uitvoerder van de risicobeoordeling (2.1), de rijtesten voor het beoordelen van de stabiliteit van het voertuig (2.2), en de beoordeling van veilig gebruik (interactie met het voertuig en met overig verkeer; 2.3). Bij de rijtesten en het veilig gebruik beschrijven we steeds eerst enkele algemene punten van aandacht, waarna we ingaan op de specifieke rijproeven die zijn uitgevoerd, respectievelijk de specifieke veiligheidsvragen die beantwoord moeten worden. Elk van deze punten is beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- De beschreven en getoonde informatie over de uitgevoerde rijproeven moet duidelijk en compleet zijn.
- De conclusies zijn te verifiëren aan de hand van gerapporteerde meetresultaten of argumenten.
- De resultaten zijn voldoende te generaliseren naar verschillende omstandigheden en gebruikers.

SWOV beperkt zich in deze second opinion tot het evalueren van de getoetste onderdelen, zoals die zijn voorgeschreven door IenW.

2. Resultaten second opinion

2.1 Uitvoerder risicobeoordeling

Volgens besluit IENW/BSK-2019/72137 moet het rapport van de risicobeoordeling worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie.

Prodrive Academy voert, zoals zij beschrijven in hun rapport, de rijvaardigheidstrainingen voor de Stint uit. Dit maakt hen als toetsende instantie in onze ogen niet geheel onafhankelijk.

2.2 Rijtesten

IENW schrijft een aantal manoeuvres voor met betrekking tot de stabiliteit van het voertuig waar in ieder geval op ingegaan moet worden bij de beoordeling. Dit zijn:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- een plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

2.2.1 Algemeen

- Bij de beschrijving van de rijproeven wordt alleen de belading en de gereden snelheid beschreven. Omstandigheden (weertype, stroefheid weg etc.), bestuurder (ervaring, leeftijd, gewicht) worden niet beschreven. Hierdoor is het lastig om in te schatten hoe de bevindingen relateren aan de dagelijkse praktijk. Het rijgedrag van een zeer ervaren Stintbestuurder in het bezit van een rijbewijs B, zegt bijvoorbeeld weinig over het rijgedrag van iemand die voor de eerste keer op een Stint rijdt en geen rijbewijs B heeft. De rijtesten lijken (op basis van het videomateriaal) slechts in één omstandigheid uitgevoerd (droog wegdek, zonnig, licht, geen regen op de regenkap). Hierdoor zijn de testen mogelijk onvoldoende representatief voor verschillende omstandigheden.
- De testen 'regenkap en manoeuvreren' zijn voor zover wij hebben kunnen beoordelen zonder belading uitgevoerd, terwijl belading van grote invloed kan zijn bij deze testen.
- Er worden geen operationele definities gegeven van termen, zoals 'veilig' en 'comfortabel'. Aangezien deze termen niet zijn gedefinieerd zijn uitspraken als 'voldoende veilig' niet goed te interpreteren.
- Op basis van de informatie uit het rapport en het filmmateriaal concluderen we dat de testen slechts door één bestuurder zijn uitgevoerd. Hierdoor zijn de testen mogelijk onvoldoende representatief voor verschillende bestuurders (in termen van leeftijd, gewicht, lengte, rij- en verkeerservaring).
- Er wordt vaak gesproken van 'een aangepaste' snelheid (bijvoorbeeld p. 7), zonder dat snelheden worden gespecificeerd.
- Beschreven wordt dat het voertuig bedoeld is voor het vervoer van maximaal 10 kinderen tot maximaal 12 jaar. Een kind van 12 jaar heeft gemiddeld genomen een gewicht van rond de 40 kg (www.voedingscentrum.nl). De belading van 200 kg bij de rijproeven zal dus niet voor alle gevallen representatief zijn. Dit kan ook gelden in het geval van het vervoer van goederen.
- Voor veel conclusies ontbreekt een (valide) onderbouwing. Voorbeelden hiervan zijn:
 - "De bediening is makkelijk en intuïtief" (p. 3).
 - "De maximum snelheid van 17,2 km/uur achten wij als veilig en betrouwbaar" (p. 3).

- “Ons veiligheidsoordeel is dat gedoseerd remmen onderdeel hoort uit te maken van de Stint Rijvaardigheidstraining” (p. 6).
- Er wordt gesteld dat een opgeleide en geslaagde Stintbestuurder met de geëiste certificaten met tien kinderen kan rijden in een Stint. Er wordt echter niet vermeld waar een goede opleiding aan moet voldoen en waarom.
- Er wordt gesproken over interviews met eindgebruikers. Op basis hiervan worden argumenten aangevoerd (bijvoorbeeld p. 3), maar de opzet en inhoud van de interviews worden niet beschreven.
- Er wordt gesproken van een ‘actieve’ sta-houding, zonder dat er wordt beschreven wat dit inhoudt.

2.2.2 Per manoeuvre

Een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur

De termen ‘veilig’ en ‘noodremming’ worden niet geoperationaliseerd.

Plotselinge uitwijkmanoeuvre

De hierbij uitgevoerde test voldoet niet aan het criterium ‘plotselinge uitwijkmanoeuvre’. Het gaat hier om een slalom-parcours (uitgezet met behulp van klike’s) dat op voorhand duidelijk zichtbaar is en waarop de bestuurder goed kan anticiperen.

Het nemen van een bocht

Er wordt geen informatie gegeven over de scherpte van de bocht (boogstralen) en hoe de bochten in de rijtest in verhouding staan tot manoeuvres die op de openbare weg vaak zullen voorkomen (bijvoorbeeld afslaan op een relatief smal fietspad).

Het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak

Hier wordt gesteld dat men dit moet doen met een actieve sta-houding en een aangepaste snelheid. De begrippen ‘actieve sta-houding’ en ‘aangepaste snelheid’ worden niet gespecificeerd. Ook wordt niet beschreven wat de risico’s zijn als men dit niet doet.

Het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke)

Uitgaande van het beschikbare filmmateriaal, concluderen we dat hiervoor geen rijtesten zijn uitgevoerd. Er wordt in het rapport gesteld dat het schuin en recht op- en afrijden van inritten en stoepranden met gepaste snelheid moet gebeuren om het comfort van passagiers te garanderen. De termen ‘gepaste snelheid’ en ‘comfort’ worden niet gespecificeerd. Er wordt ook vermeld dat Stintbestuurders inritten en stoepranden met gepaste snelheid op- en afrijden. Het is onduidelijk hoe men tot de conclusie komt dat Stintbestuurders dit doen. Dit wordt daarna tegengesproken doordat men stelt dat dit in een training geleerd moet worden (terwijl een training tot voor kort geen vereiste was).

Het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht

Idem als bij op- en afrijden van verhoogde richels.

Het op- en afrijden van een stoep

Idem als bij op- en afrijden van verhoogde richels.

2.3 Beantwoording vragen interactie bestuurder-voertuig en overig verkeer

2.3.1 Algemeen

- Het is onduidelijk op basis waarvan conclusies worden getrokken. De argumentaties geven de indruk dat er op basis van persoonlijke meningen en inschattingen een uitspraak wordt gedaan. Voorbeelden hiervan zijn:
 - “De Stint is inmiddels in het straatbeeld geaccepteerd” (p. 12).
 - “De maximum snelheid van 17,2 km/uur achten wij als veilig en verantwoord en we zijn ook van mening dat je met deze snelheden geen overige weggebruikers zoals fietsers tot overlast bent” (p. 4).
 - “Naast de Stint zijn er andere bijzondere gebruikers van fietspaden bijgekomen en leidt dit vooralsnog niet tot grote problemen” (p. 12)
 - “We zijn niet van mening dat een Stint de veiligheid van medeweggebruikers negatief beïnvloedt. De Stint hoort daar gewoon thuis” (p. 11).
- Er wordt bij de argumentatie uitgegaan van een situatie die er nog niet is: een beter ontwerp, aanleg en onderhoud van fietspaden.
- Er wordt bij de evaluatie geen onderscheid gemaakt tussen het vervoer van personen en goederen.

2.3.2 Per vraag omtrent veilig gebruik

Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?

Er wordt gesteld dat het niet aan te raden is om ongeofende bestuurders op een Stint met kinderen aan boord te laten rijden. Na het volgen van een Stint-gebruikerstraining ben je nog steeds een beginnend bestuurder maar heb je wel voldoende basis. Het is onduidelijk op basis waarvan dit wordt geconcludeerd en wat de vereisten aan de gebruikerstraining zijn. Mogelijk zijn er ook verschillen tussen personen, bijvoorbeeld tussen degenen die een rijbewijs B hebben en degenen die dat niet hebben.

Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?

Hier wordt geconcludeerd dat de maximumsnelheid van 17,2 km/uur geen veiligheidsprobleem is. Vervolgens wordt er, zoals eerder, weer verwezen naar gesprekken met eindgebruikers. De opzet, uitvoer en inhoud van deze gesprekken wordt nergens beschreven. Er wordt alleen gesproken over mogelijke ergernis bij andere weggebruikers, maar niet over mogelijke gevaren voor andere weggebruikers, bijvoorbeeld door grote verschillen in massa op het fietspad. Ook hier wordt weer over ‘onze mening’ gesproken, zonder dat hiervoor een onderbouwing wordt gegeven.

Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?

Ook de beantwoording van deze vraag wordt gebaseerd op een (persoonlijke) mening zonder enige onderbouwing en afweging van de voor- en nadelen die een voertuig op een bepaalde plek in het verkeerssysteem met zich mee kan brengen. Eerder wordt wel ‘het gebruik van veilige routes’ (p. 9, p. 10) genoemd. Als er sprake is van veilige routes, zijn er ook onveilige routes die bij dit onderdeel van de risicobeoordeling moeten worden besproken.

Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?

Het advies voor bso's is om veilige routes te rijden. Waar die routes aan moeten voldoen wordt niet gespecificeerd.

Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?

Over de Cargo Stints wordt gesteld: 'de doelgroepen daarin zijn divers', maar deze worden verder niet gespecificeerd. Er wordt niet ingegaan op de vraag hoe eenvoudig het is om misbruik te maken van de Stint, alleen welke vormen van misbruik er zouden kunnen optreden.

Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?

Ook hier wordt weer gesproken van een 'actieve sta-houding' hetgeen niet wordt gespecificeerd. Er wordt gesteld dat de Stint-gebruikerstraining een optie 'competent/niet-competent' (op basis van een examen) kent en dat deze optie moet voorkomen dat ongeschikte personen een Stint gaan besturen. Er wordt echter niet beschreven welke criteria gehanteerd worden om te bepalen of iemand een competente of incompetent bestuurder is.

Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Hier wordt beweerd dat de Stint 'gewoon thuis' hoort op de openbare weg, zoals dat de afgelopen jaren ook het geval was. En 'we zijn van mening dat een Stint de veiligheid van medeweggebruikers niet negatief beïnvloedt'. Argumenten voor deze uitspraken (meningen) ontbreken. Er wordt vervolgens gesteld dat wegbeheerders en gemeenten onvoldoende rekening houden met toenemende drukte en veranderingen in mobiliteit op het fietspad. Daarmee wordt suggereert dat andere typen voertuigen op de bestaande fietsinfrastructuur wel negatieve gevolgen met zich meebrengen. Er wordt verder niet beschreven welke dit zijn.

3. Conclusie

Op basis van het rapport en videomateriaal van Prodrive Academy kan geen betrouwbare conclusie worden getrokken ten aanzien van de stabiliteit van de Stint bij de door IenW voorgeschreven manoeuvres. Belangrijkste oorzaak hiervoor is dat belangrijke uitkomstmaten zoals 'veiligheid' en 'aangepaste snelheid' niet zijn geoperationaliseerd en gespecificeerd. Het vastleggen van de rijproeven op video door Prodrive Academy is wel informatief en draagt bij aan het begrip van de uitgevoerde rijproeven en de omgeving waarin deze zijn uitgevoerd. Bij de beantwoording van de vragen die zijn gesteld over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing. Overigens is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig.

Bijlage 1 Eisen aan de risicobeoordeling zoals geformuleerd door IenW

De vereiste inhoud van de risicobeoordeling van een bijzondere bromfiets en daarmee ook de Stint is door IenW in de Wijziging Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen ([IENW/BSK-2019/72137](#)) als volgt geformuleerd:

“Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt. In het rapport moet in ieder geval worden ingegaan op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;*
- plotselinge uitwijkmanoeuvre;*
- het nemen van een bocht;*
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;*
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);*
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en*
- het op- en afrijden van een stoep.*

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?*
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?*
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?*
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?*
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om ‘misbruik’ te maken van het voertuig?*
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?*
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?”*

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie PK/195149
Uw referentie
Project

Onderwerp Second opinion risicobeoordeling Stint
Datum 12 november 2019
Telefoon (070) **5.1.2i**
Bijlagen Bijlage A - Rapportage: Second opinion risicobeoordeling Stint
Bijlage B - Reactie Prodrive Academy

Geachte **5.1.2e** ;

Op 8 oktober 2019 heeft u SWOV verzocht de door Prodrive Academy uitgevoerde veiligheidsanalyse van de nieuwe Stint van een zogenaamde second opinion te voorzien: een beoordeling van de door hen uitgevoerde risicobeoordeling. Daarnaast heeft u ons verzocht antwoord te geven op de vraag of het convenant dat is afgesloten met de kinderopvangbranche en de oudervertegenwoordiging voldoende dan wel een extra waarborg biedt conform de aanbevelingen die SWOV eerder heeft gedaan^{1,2}. Tenslotte wilde u een antwoord op de vraag hoe de veiligheid van de Stint zich verhoudt tot de elektrische bakfiets, een veel gebruikt referentievoertuig en alternatief voor de Stint.

De rapportage van de second opinion treft u als 'Bijlage A' bij deze brief aan. Daarin staat dat onder meer dat SWOV van mening is dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig. Wij hebben de second opinion ter controle op feitelijke onjuistheden voorgelegd aan Prodrive Academy. De reactie van Prodrive Academy, dat geen feitelijke onjuistheden constateert, voeg ik als 'Bijlage B' bij. Onderstaand ga ik in op de vragen met betrekking tot het convenant en de elektrische bakfiets.

Het recent verschenen rapport van de OVV³ en het integraal overnemen van de daarin gedane aanbevelingen door de minister van IenW zal gevolgen hebben voor de discussie over de toelating van voertuigen als bijzondere bromfiets en daarmee voor het al dan niet toelaten van de nieuwe Stint. In onze second opinion rapportage en in deze brief hebben we daarmee nog geen rekening gehouden. SWOV onderschrijft het advies van de OVV om de categorisering van bestaande voertuigen, zowel vrijgesteld als vallend binnen de categorie



1. Brief d.d. 3 december 2018, kenmerk PK/185188; SWOV & RDW (2018) Voorlopig advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen;

2. Brief d.d. 2 april 2019, kenmerk PK/190542; SWOV (2019) Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen;

3. Onderzoeksraad voor Veiligheid (2019). *Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint*. Den Haag, oktober 2019.

bijzondere bromfiets, te herzien. Hierbij zou niet de bestaande regelgeving leidend moeten zijn, maar het mogelijk maken van een veilig verkeerssysteem, vooral voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Convenant als waarborg voor een veilig gebruik

Het doel van het in juli 2019 overeengekomen convenant is om tussen de kinderopvangbranche en de minister afspraken vast te leggen over door hen te nemen maatregelen die zijn gericht op het veilig gebruik van de Stint. Het convenant bestaat in totaal uit 14 artikelen. Wij beperken ons in onze beoordeling tot artikel 4.1, artikel 5.1, artikel 5.2 en artikel 6.1., aangezien onder deze artikelen de maatregelen vallen die direct of indirect betrekking hebben op het gebruik van de Stint in relatie tot de verkeersveiligheid of de wijze van toetsing hiervan. Bij elk artikel vermelden we eerst schuin gedrukt de inhoud van het convenant. Hierop volgt de SWOV-beoordeling.

Artikel 4 Verplichtingen van de Sectororganisaties; Lid 1.

De Sectororganisaties spannen zich tot het uiterste in om ervoor zorg te dragen dat hun leden:

- a. gebruik maken van Stints die zijn aangewezen als bijzondere bromfiets;*
- b. voor het gebruik van Stints een overzicht maken van de standaard veilige routes, waarbij maximaal gebruik gemaakt wordt van:*
 - fietspaden die zijn gescheiden van wegen voor snelverkeer;*
 - wegen met een maximum snelheid van 30 km/u;*
 - kruisingen die zijn voorzien van verkeersregelinstallaties;*
- c. de in lid b. genoemde standaard veilige routes daadwerkelijk gebruiken voor het vervoer met Stints;*
- d. uitsluitend bestuurders van Stints toelaten die tenminste de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt; en*
- e. Stints uitsluitend laten besturen door medewerkers die aantoonbaar en met goed gevolg een op de Stint gerichte rijvaardigheidstraining hebben afgerond.*

Aangezien in het convenant gesproken wordt van een 'maximaal gebruik' van 'de standaard veilige routes', kan niet gesproken worden van in alle omstandigheden voldoende waarborg: het blijft immers mogelijk dat een Stint de rijbaan deelt met gemotoriseerd snelverkeer dat 50 km/u mag rijden. Daarbij past de kanttekening dat onze eerdere aanbevelingen¹ ook slechts een kwalitatieve duiding van de wenselijke situatie bevatte: het devies is veilige routes te kiezen en, wanneer onveilige situaties 'veel voorkomen', een andere vervoerswijze te kiezen (auto, bus/tram, lopen).

Er wordt gesteld dat op de veilige routes de kruispunten moeten zijn uitgerust met verkeersregelinstallaties (VRI's). Het is de vraag of er zich op 30km/u wegen veel kruispunten bevinden met VRI's. Daarnaast is over het algemeen een kruispunt zonder VRI op wegen met een lage intensiteit veiliger dan een met VRI⁴.



4. Dijkstra, A. (2014). *Naar meer veiligheid op kruispunten. Aanbevelingen voor kruispunten van 50-, 80- en 100km/uur-wegen*. R-2014-21. SWOV, Den Haag.

Artikel 5 Toezicht op naleving door een commissie; Lid 1.

De Sectororganisaties stellen een onafhankelijke commissie in die bestaat uit drie leden die deskundig zijn op het gebied van verkeersveiligheid, handhaving en kinderopvang en die wordt voorgezeten door een externe voorzitter. De commissie heeft tot taak het toezicht te houden op de naleving van het convenant en het ordentelijk verloop van de hierna genoemde steekproeven. Daar waar leden van Sectororganisaties, en andere kinderopvangbedrijven en –uitbaters zoals bedoeld in artikel 4, tweede lid, zich niet houden aan deze verplichtingen, zoals genoemd in artikel 4, eerste lid, zal de commissie hen nadrukkelijk aanspreken op en informeren over de gevolgen daarvan voor henzelf en de gehele sector, met als doel dat de verplichtingen zoals genoemd in artikel 4, eerste lid, worden nageleefd.

Per 31 december 2018 stonden er 2791 organisaties (houders) ingeschreven in het Landelijk Register Kinderopvang. Gezamenlijk exploiteren zij 9.038 vestigingen. Het lijkt ons zeer moeilijk om met een commissie bestaande uit drie leden en een externe voorzitter toezicht te houden op de naleving van het convenant door dit aantal vestigingen.

Artikel 5 Toezicht op naleving door een commissie; Lid 2.

Het in het eerste lid bedoelde toezicht bestaat tenminste uit de uitvoering van een representatieve sector-brede steekproef onder gebruikers van Stints. Die steekproef wordt in opdracht van de Sectororganisaties uitgevoerd door een ter zake deskundig bureau, het Waarborgfonds Kinderopvang. Het Waarborgfonds Kinderopvang doet hiervoor aan de Sectororganisaties een voorstel en verzorgt de feitelijke uitvoering daarvan. De eerste steekproef dient uiterlijk drie maanden na de aanwijzing van een Stint te worden uitgevoerd, verder iedere zes maanden daaropvolgend. Binnen zes weken ná de uitvoering van een steekproef wordt de uitkomst daarvan door de Sectororganisaties aan de Minister geanonimiseerd ter beschikking gesteld. Desgewenst treden partijen over die uitkomst met elkaar in overleg.

Er is niet gedefinieerd wat een representatieve steekproef inhoudt en wat een ter zake deskundig bureau is. Zonder deze informatie kan niet beoordeeld worden hoe groot de kans is dat een kinderdagverblijf lange tijd kinderen kan vervoeren met een Stint waarbij niet aan de voorschriften in dit convenant (artikel 4) wordt voldaan.

Artikel 6 Sanctionering door de Minister; Lid 1.

Indien en zodra uit de resultaten van het toezicht blijkt dat 10% van de leden van de Sectororganisaties en kinderopvangbedrijven en –uitbaters, zoals bedoeld in artikel 4, tweede lid, gezamenlijk, die onderworpen zijn geweest aan de representatieve steekproef zoals genoemd in artikel 5, tweede lid, niet voldoet aan de verplichtingen als bedoeld in artikel 4, eerste lid, zijn de Sectororganisaties in verzuim als bedoeld in artikel 9, eerste lid, en kan de Minister dit convenant ontbinden. De Minister is in geval van ontbinding op generlei wijze schadeloosstellend jegens de Sectororganisaties of derden.

Er wordt niet gespecificeerd wat ontbinding van het convenant inhoudt. Dit zou kunnen betekenen dat er een situatie ontstaat waarin kinderdagverblijven naar eigen inzicht een Stint kunnen inzetten.

Conclusie

Het maken van afspraken met de kinderopvangbranche over het gebruik van veilige routes heeft SWOV eerder positief en belangrijk genoemd. Het convenant geeft invulling aan het bevorderen van het veilig gebruik en een veilige plek op de weg, maar biedt in de huidige vorm naar onze mening onvoldoende waarborg.

Elektrische bakfietsen: hoe verhoudt de veiligheid van de Stint zich tot de elektrische bakfiets, een veel gebruikt referentievoertuig

Het ministerie heeft SWOV gevraagd om een inschatting te maken van de veiligheid van een veel gebruikt referentievoertuig en alternatief voor de Stint: de elektrische bakfiets met plaats voor meerdere kinderen. De vraag is relevant aangezien door het intrekken van de aanwijzing tot bijzondere bromfiets van de Stint, de elektrische bakfiets inmiddels ook als groepsvervoer voor kinderen wordt gebruikt.

In het kader van deze beperkte opdracht is het niet mogelijk een uitgebreide vergelijking uit te voeren. De veiligheid van de elektrische bakfiets wordt overigens uitvoerig geëvalueerd in een project uitgevoerd door Arcadis in opdracht van het ministerie van IenW. Het komt ons voor dat bij het vervoer van kinderen door professionele bedrijven met deze gelijksoortige voertuigen dezelfde eisen zouden moeten worden gesteld aan een verkeersveilig gebruik. Bij professioneel personen- en goederenvervoer passen hogere gebruikerseisen dan bij particulier vervoer. Bij het vervoer van kinderen door bedrijven moeten ouders erop kunnen rekenen dat dit altijd veilig gebeurt. Bij goederenvervoer is het door veelal zware belading en ander type gebruik van groot belang om kwetsbare weggebruikers te beschermen tegen dit type voertuigen.

Hoogachtend,

5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e - Prodrive Training BV <5.1.2e@prodriveacademy.nl>

Verzonden: dinsdag 12 november 2019 07:13

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

CC: 5.1.2e - Prodrive Training BV <5.1.2e@prodriveacademy.nl>

Onderwerp: Reactie Prodrive Academy: Second opinion SWOV - vertrouwelijke concept-rapportage

Geachte 5.1.2e,

Dank voor uw "second opinion" rapport en voor het delen van uw inzichten. Vanzelfsprekend zijn wij bereid tot het geven van een reactie op de door SWOV uitgevoerde second opinion.

We vermoeden dat de SWOV een andere verwachting heeft van een veiligheidsrapport. We zijn voor het samenstellen van het rapport uitgegaan van de basis die de SWOV destijds heeft gelegd in 2011, zie bijlage. We hebben dit rapport en deze lijn als basis gebruikt en hebben puntsgewijs alle punten behandeld zoals genoemd zoals gesteld in de beleidsregel bijzondere bromfiets IENW/BSK-2019/72137 pagina 40.

Bij het samenstellen van het rapport zijn we van de volgende punten uitgegaan waarbij we gemarkeerd hebben op welke wijze wij het rapport samengesteld hebben.

"Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt.

In het rapport moet in ieder geval worden ingegaan op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeoefende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?

- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?"

Er wordt gevraagd om een risicobeoordeling. We hebben onze oordelen gegeven als onafhankelijk expert, maar we zijn zoals aangegeven wel betrokken bij dit onderwerp. Met "naar onze mening" en "wij zijn van mening dat" is onze inschatting geduid in het rapport.

Er zijn interviews geweest met eindgebruikers, maar bijvoorbeeld ook met de verzekeraar Nationale Nederlanden en Steijnborg Assurantien (welke de verzekeringen in beheer had). We hebben van hen ook geen bijzonderheden gehoord als het gaat om "gevaarlijke situaties" waarop wij kunnen anticiperen in de rijtrainingen. Ook zijn er inmiddels verschillende andere "aparte" voertuigen op het fietspad zoals cargo bakfietsen die qua afmeting, gewicht en snelheid vergelijkbaar zijn aan de Stint, we belichtten dit in ons rapport om aan te geven dat het verkeer en mobiliteit veranderd en dat er technisch gezien verschillen zijn.

Uw reactie op ons rapport in uw "second opinion", waarin de wijze en inhoud hoe het rapport is opgesteld is door u beoordeeld wordt, roept bij ons de vraag op of er een kader gemaakt kan worden zodat het rapport in de vorm aangeleverd wordt zoals deze blijkbaar getoetst wordt.

Wij willen graag met ons rapport voldoen aan de gestelde verwachting.

Uw reactie zien we graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

T +31 (0) 5.1.2e

M +31 (0) 6 5.1.2e

www.prodrive.academy



Wij zijn partner van
Future Fleet&Mobility
Experience
www.ffme.nl



Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: vrijdag 8 november 2019 13:50

Aan: 5.1.2e - Prodrive Training BV <5.1.2e@prodriveacademy.nl>

Onderwerp: Second opinion SWOV - vertrouwelijke concept-rapportage

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e;

Zoals afgesproken stuur ik u hierbij onder embargo de concept-rapportage van de door SWOV in opdracht van het ministerie van IenW uitgevoerde second opinion op de door ProDrive Academy uitgevoerde veiligheidsanalyse.

Zoals besproken vraag ik u vriendelijk de rapportage op feitelijke onjuistheden te bezien. Ik verzoek u de concept-rapportage vertrouwelijk te behandelen en niet met derden te delen.

Wij bedanken u op voorhand voor de bereidheid tot het geven van een spoedige reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Coördinatie hernieuwde aanvraag Stintum
Datum: woensdag 13 november 2019 10:26:14

5.1.2e,

RDW heeft mij gevraagd om de coördinatie van het onderzoek naar de hernieuwde aanvraag Stint te verzorgen.

5.1.2e

Je kunt me dus aanspreken in die rol.

De contacten van RDW naar I&W blijven in principe lopen via 5.1.2e .

Groet,

5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Vraag over relatie tussen testen RDW en Veiligheidsonderzoek Stint Prodrive Academy (graag uiterlijk 20/11 reactie)
Datum: maandag 18 november 2019 17:02:15

5.1.2e,

In de aanvraag van I&W aan RDW van 7 augustus jl is een passage opgenomen waarin ons wordt gevraagd om in de beoordeling van de resultaten te wijzen op manifeste inconsistenties in het rapport van Prodrive Academy betreffende het gebruik van het voertuig. Ook is ons gevraagd om aandacht te besteden aan de kanteltest en de stabiliteitstest.

Tijdens het uitvoeren van de remtesten, kanteltest en stabiliteitstest hebben wij derhalve ook menig ervaring opgedaan met het gebruik van het voertuig zoals omschreven in genoemd rapport.

De testen die RDW uitvoert zijn altijd conform de geldende voorschriften.

Welke maatstaven Prodrive Academy hanteert is ons niet bekend.

RDW kan zich in grote lijnen vinden in de constatering van Prodrive Academy zoals genoemd op pagina 6 t/m 8. Echter, de plotselinge uitwijk manoeuvre (zie pagina 8) heeft zich beperkt tot een snelheid van ca. 17 km/uur. RDW heeft ook getest bij de maximale snelheid. Dit heeft geleid tot het advies om de maximum snelheid te verlagen tot ca. 17 km/uur.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: maandag 18 november 2019 12:12

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: Vraag over relatie tussen testen RDW en Veiligheidsonderzoek Stint Prodrive Academy (graag uiterlijk 20/11 reactie)

Goedemiddag 5.1.2e

Ik kreeg een vraag n.a.v. dit veiligheidsrapport. Hoe verhouden de rijproeven die in het kader van dit rapport worden beschreven zich met de testen die de RDW doet? De concrete vraag is dan met name welke rijproeven die vanaf pagina 6 staan beschreven, ook door de RDW worden uitgevoerd in het kader van jullie beoordeling? En als er rijproeven zijn die jullie ook uitvoeren, doen jullie dit op dezelfde manier als beschreven in het rapport?

Kunnen jullie me uiterlijk woensdag 20 november jullie antwoord toesturen? Ik heb dit nodig voor in een nota aan de minister.

Dank!

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGMo
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)
Datum: dinsdag 3 december 2019 11:14:35
Bijlagen: [TK brief toezicht machinerichtlijn.msg](#)

2019 12 03

Beste 5.1.2e,

Wat betreft de normalisatienorm waar jij naar verwijst: ook dit verandert de opvatting in comitologie die door SZW wordt uitgedragen niet.

Een fabrikant die een geharmoniseerde normalisatienorm gebruikt, verkrijgt daarmee het bewijsvermoeden dat zijn product voldoet aan de essentiële veiligheids- en gezondheidseisen die in de ZA-tabel van de geharmoniseerde normalisatienormen staan vermeld. Een geharmoniseerde normalisatienorm zegt niets over reikwijdte en interpretatie van de machinerichtlijn.

Als een machine voldoet aan artikel 1 jo artikel 2 van de machinerichtlijn (artikel 1 en 2 moeten in samenhang worden beschouwd), dan kan een fabrikant een geharmoniseerde normalisatienorm toepassen en krijgt daarmee het bewijsvermoeden.

Dat laat allemaal onverlet het onderscheid tussen:

1. machines welke worden aangedreven door spierkracht, of door spierkracht met ondersteuning als spierkracht wordt geleverd en waarbij de ondersteuning achterwege blijft als geen spierkracht wordt geleverd;
2. machines waar externe energie actief wordt toegevoerd zonder dat actief spierkracht moet worden geleverd, bijvoorbeeld een fiets waar de elektromotor energie levert als het wiel draait.
3. Machines die geheel afhankelijk zijn van een energiebron, zoals de Stint, waar geen spierkracht mogelijk/nodig is om de machine in beweging te brengen.

In het eerste geval is het product buiten de reikwijdte van de machinerichtlijn en is de richtlijn algemene productveiligheid van toepassing.

In het tweede geval is sprake van een machine binnen de reikwijdte van de machinerichtlijn en kan de fabrikant gebruik maken van een geharmoniseerde normalisatienorm. Een geharmoniseerde normalisatienorm is dus geen bewijs dat het product behoort tot de reikwijdte van de machinerichtlijn.

In het derde geval is sprake van een machine mits deze niet onder ander lexus specialis valt (zie artikel 1 van de machinerichtlijn).

Dit heeft SZW ook eerder uitgelegd en wij zouden dit graag als uitgangspunt willen gebruiken om verder constructief naar oplossingen te zoeken die I&W tegenkomt.

Het is moeilijk om aan te geven wanneer we onze bevindingen compleet hebben en kunnen delen. E.e.a. is mede afhankelijk van de resultaten van het overleg van juristen en de opvolging die daaruit komt / tot gevolg heeft.

Ter verificatie: ik heb de bij ons laatst bekende versie van de brief bijgevoegd en zou het op prijs stellen om te vernemen of dit de brief is waar wij onze bevindingen op kunnen baseren. Je kunt ook de meest recente versie aan ons toezenden, dat is wel zo eenvoudig. Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 10:38

Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e - DGMo

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Goedemorgen 5.1.2e,

Klopt inderdaad dat dat overleg loopt tussen de juristen. Ik hoop dat met die laatste informatie (over het feit dat het hanteren van een NEN-norm voor elektrische fietsen voldoende is om te concluderen dat aan de machinerichtlijn is voldaan) onze juristen vandaag of morgen tot een gedeelde interpretatie kunnen komen. Afgezien daarvan, wanneer schat jij in dat we een reactie van jullie kunnen verwachten? Dan kan ik daar rekening mee houden in onze planning.

Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet het beeld heb dat deze brief zou worden bijgesteld n.a.v. dat overleg van 5.1.2e en 5.1.2e. De boodschap die ik heb gekregen is dat de brief over de Machinerichtlijn in relatie tot de Stint en toezicht wel ok was omdat er goed staat opgeschreven hoe ingewikkeld het is. Mogelijk zag die opmerking over de brief over de elektrische bakfietsen n.a.v. die scan van Arcadis. Ik begreep dat 5.1.2e naar die brief nog zou kijken en er nog contact zou zijn als dat nodig is. Kortom, als er nu al punten zijn n.a.v. dat gesprek t.b.v. het aanpassen van de brief, ontvang ik die graag. Dan kunnen we daar al naar kijken. Dank vast.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@MINSZW.NL>

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 09:34

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

2019 12 03

Beste 5.1.2e,

Wij hebben gisteren terugkoppeling ontvangen van het gesprek van 5.1.2e met 5.1.2e. Vandaag is over die terugkoppeling afstemming gesproken met de Inspectie SZW.

Wij verwachten dat we met uitgebreidere bevindingen komen en een reactie uiterlijk 4/12 ligt niet in het verschiet.

Er loopt parallel ook nog overleg tussen jullie en onze jurist over de reikwijdte en interpretatie van artikel 1 jo artikel 2 van de machinerichtlijn. De resultaten van dat overleg willen wij meenemen in onze bevindingen over jullie brief.

Hebben jullie de laatste versie van de brief voor ons. Dat is de versie die is bijgesteld naar aanleiding van het gesprek tussen 5.1.2e en 5.1.2e? Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 08:57

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@MINSZW.NL>; 5.1.2e <5.1.2e@minszw.nl>; 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Goedemorgen collega's,

Ik heb nog geen reacties zien voorbij komen als ik me niet vergis. Vandaar een kleine reminder.

Kunnen jullie **uiterlijk morgen 4 december a.s.** reageren richting 5.1.2e en mij? Op 18 december a.s. is er algemeen overleg over de verkeersveiligheid. We willen graag voor die tijd deze brief aan de TK sturen. Mochten jullie al afzonderlijk richting 5.1.2e hebben gereageerd, kunnen jullie deze mail negeren. En ook als jullie geen opmerkingen hebben, horen we dat uiteraard ook graag ;-)

Dank vast.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 25 november 2019 11:07

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@MINSZW.NL>; 5.1.2e <5.1.2e@minszw.nl>; 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: TK brief toezicht / machinerichtlijn

Beste collega's,

In het laatste plenaire debat stint is de machinerichtlijn diverse malen aan de orde geweest en heeft de TK vragen gesteld. De relevante aspecten uit het debat tref je als bijlage. Eerst was de veronderstelling dat de TK nog daadwerkelijk schriftelijke vragen zou stellen, maar inmiddels lijkt het erop dat we de vragen in het debat gaan beantwoorden. De minister van IenW heeft dan ook gevraagd om een brief voor te bereiden. Daarvoor is bijgevoegde brief opgesteld.

Aan jullie de vraag om deze brief aan te vullen en te becommentariëren. Graag reageren aan 5.1.2e (zie cc) en aan mij. Als het lukt einde deze week, dan gaan we jullie commentaar vanaf volgende week verwerken. Daarna volgt een versie om in jullie lijn af te stemmen, gezien het

“mede namens” aanbieden.

Met groet,

5.1.2e | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit | Directie Wegen en
Verkeersveiligheid | 5.1.2e @minienm.nl | 06-5.1.2e

Uit verslag plenair laatste overleg Stint

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb een tweede vraag op een ander punt. Hebben we alle stukken en, zo ja, kan de minister ons meenemen in het verhaal over de informatievoorziening, SZW, de Arbeidsinspectie, die er nu toch ergens tussendoor fietst? Mogelijk komt die er toch in door de Machinerichtlijn. De Kamer is daar nooit in meegenomen, maar we zien ze nu wel terugkomen. Wat betekent dit? Waren SZW, Arbeidsinspectie, ILT, noem maar op, volgens de Machinerichtlijn verantwoordelijk voor het toezicht? Waarom heeft de Kamer dat niet gehoord?

M

Dan de Machinerichtlijn, waarover onder anderen mevrouw Kröger vragen heeft gesteld. Hoe kan het dat nu pas duidelijk is dat de Machinerichtlijn van toepassing is op de bijzondere bromfietsen, zoals de stint? Over het van toepassing zijn van de Machinerichtlijn op bijzondere bromfietsen is veel onduidelijkheid geweest, omdat deze richtlijn niet specifiek bedoeld is om de veiligheid te bevorderen van voertuigen die ook worden gebruikt op de weg. Afgelopen zomer heeft de Europese Commissie aangegeven, omdat daarover voor ons onduidelijkheid bestond, dat de Machinerichtlijn ook van toepassing is op bijzondere bromfietsen. Totdat die helderheid was verschaft, zijn die bijzondere bromfietsen voornamelijk als voertuig behandeld met bijbehorende regelgeving en kaders. Inmiddels is duidelijk geworden -- dat weten we dus pas sinds deze zomer -- dat een bijzondere bromfiets ook als een machine moet worden gezien. Dat betekent dat vanaf het moment waarop we ons dat realiseerden, ook de toezichthouders op de Machinerichtlijn, te weten de Inspectie SWZ en de NVWA, hierin een taak hebben. Die toezichthouders zijn er vanaf dat moment bij betrokken en zij hebben ook advies gegeven ten aanzien van het nieuwe tussentijdse toelatingskader. Dus die zijn er vanaf nu ook bij betrokken. Maar het was dus simpelweg niet eerder bekend.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kom toch even terug op de machinerichtlijn. De minister geeft aan dat ze eigenlijk pas afgelopen zomer wist dat de stint onder die machinerichtlijn ging vallen en dat dat ook verantwoordelijkheden met zich zou meebrengen voor wat betreft toezicht. Wanneer heeft het ministerie bij de Europese Commissie geïnformeerd of de stint onder de machinerichtlijn viel?

M

Als u daar heel specifiek een datum bij wilt horen, kan ik die u op dit moment niet geven. Ik moet dan echt even vragen of ik daar in de tweede termijn op terug kan komen, want ik weet dat zo echt niet. Ik wil absoluut geen enkele slag ergens naar slaan, maar u heel precies kunnen informeren.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij is er al veel eerder contact geweest met de Europese Commissie, die volgens mij ook heeft uitgesproken dat die eronder viel. Ik hoor het graag in de tweede termijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch nog even over die machinerichtlijn. Eigenlijk is het ministerie er dus deze zomer achter gekomen dat de stint al die tijd, dus sinds 2011, al onder de machinerichtlijn viel. Welke vorm van toezicht op bijvoorbeeld die modificaties van de stint door de producent had er moeten zijn? Betekent het dat die niet heeft plaatsgevonden? Dat had eigenlijk wel moeten, gegeven het feit dat de stint al sinds 2011 onder die machinerichtlijn had moeten vallen.

M

Er was dus nog onduidelijkheid over de vraag of de machinerichtlijn al dan niet van toepassing was. In de tweede termijn kom ik graag terug op de precieze data. Maar we hebben dus pas deze zomer van de Europese Commissie de duidelijkheid gekregen dat het onder de machinerichtlijn valt. Daarvóór was die duidelijkheid er niet. Als je het niet weet, kun je ook niet handhaven. Vanaf het moment dat het duidelijk werd, is er direct samen opgetrokken, in de contacten met de Inspectie SZW en natuurlijk met de NVWA. U hebt ook kunnen zien dat we in het tijdelijke toelatingskader zo snel mogelijk hebben geprobeerd om toezicht in te stellen. Ik zal zo meteen nog iets meer zeggen over hoe ver we daarmee bij ILT zijn. We hebben natuurlijk meteen de Inspectie SZW erbij betrokken, die ook met adviezen is gekomen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is mij duidelijk dat het het ministerie pas deze zomer duidelijk werd dat de stint onder de machinerichtlijn viel, maar dat betekent natuurlijk wel dat die al vanaf 2011, dus vanaf het moment van toelating, daaronder viel. Die machinerichtlijn was er namelijk al die tijd al. Elk voertuig dat onder nationale regels op de weg komt en niet onder de Europese richtlijn valt, valt de facto onder de machinerichtlijn. Dat geldt dus al vanaf 2011. Mijn vraag aan de minister ging over vormen van toezicht op bijvoorbeeld die modificaties van de stint door de producent. Waar had vanaf 2011 toezicht op moeten zijn en in welke vorm?

M

Bij de machinerichtlijn is het zo -- ik wil daar straks in de tweede termijn nog wel wat preciezer op ingaan -- dat de producent zelf verantwoordelijk is voor de veiligheid van de machine. Daar geldt dat de verantwoordelijkheid echt bij de fabrikant ligt. Het werkt zo: als er signalen zijn, vindt er achteraf toezicht op plaats. Het is dus echt een vorm van signaaltoezicht dat geldt bij die machinerichtlijn. De verantwoordelijkheid ligt in eerste instantie echt bij de fabrikant.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het conformiteitsprincipe, waarvan geen sprake was bij de richtlijn bijzondere bromfietsen, maar waar wel sprake van is bij de machinerichtlijn, had gegolden. Feit is dat de producent de stint heeft aangepast zonder dat er herkeuring is geweest en zonder dat er toezicht was. Daar hebben we eerder in een debat over gesproken, over hoe het nou kan dat er eigenlijk opeens allemaal dingen veranderd zijn aan die stint. Daar had dus wel toezicht vanuit de machinerichtlijn op geweest moeten zijn sinds 2011.

M

Als mevrouw Kröger het mij toestaat, wil ik even checken of dat conformiteitstoezicht nou voortvloeit uit de machinerichtlijn. Dat dacht ik eigenlijk niet, maar daar kom ik graag in tweede termijn even op terug.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil de minister voor de tweede termijn in ieder geval alvast even meegeven dat op vragen van de Kamer over de machinerichtlijn in januari al geantwoord wordt dat bijzondere bromfietsen onder die machinerichtlijn vallen. Het verbaast me dus enigszins dat de minister nu zegt: we wisten dat pas in de zomer.

M

We hebben deze zomer een bevestiging gehad van de Europese Commissie dat de machinerichtlijn van toepassing is. Maar u gaat nu heel erg in detail. Ik zal het even goed navragen en dan kom ik er in tweede termijn precies op terug.

M

In de eerste plaats kom ik op de Machinerichtlijn. Is er sprake van conformiteit van productie? Zou er iets anders zijn als er toezicht op basis van de Machinerichtlijn is? Onder de Machinerichtlijn is de fabrikant zelf verantwoordelijk. Er is daarbij ook sprake van een verantwoordelijkheid om de conformiteit van productie te waarborgen. Als een fabrikant zijn product wijzigt, moet hij de risicobeoordelingen en de aanpassing van de veiligheidsmaatregelen opnieuw uitvoeren conform de Machinerichtlijn. Dit wordt niet vooraf door de Inspectie SZW getoetst, maar achteraf op basis van risicogericht toezicht en signalen. Dat is een belangrijk verschil met voertuigtoelating, waarbij vooraf wordt getoetst of een voertuig voldoet, hetgeen we nu in het tijdelijk toelatingskader doen bij de bijzondere bromfietsen. Een wijziging van het product wil niet betekenen dat niet meer wordt voldaan aan de Machinerichtlijn. De fabrikant moet dit zelf opnieuw beoordelen. Het kan daarmee zo zijn dat een wijziging onder de voertuigregelgeving niet is toegestaan, terwijl dit onder de Machinerichtlijn op zich geen probleem vormt. Dat komt dus omdat het twee verschillende kaders zijn, waarbij het toezicht bij het ene aan de voorkant en bij het andere op basis van signalen achteraf gebeurt.

Wanneer wisten we dat de Machinerichtlijn van toepassing was? De heer Van Aalst stelde daar vragen over. Op 3 december 2018 heb ik van de RDW advies ontvangen om expliciet de Machinerichtlijn van toepassing te verklaren. Op 5 december 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd over dit advies van de RDW. Na dit advies ontstond onduidelijkheid tussen de verschillende juristen en departementen. Op het moment dat een EU-verordening zoals die 168/2013 geldt, sluit deze de Machinerichtlijn namelijk uit. De vraag was vervolgens of voertuigen die onder de beleidsregel bijzondere bromfietsen vielen, wel onder de Machinerichtlijn vallen of dat deze beleidsregel de Machinerichtlijn uitsluit. Naar aanleiding van die onduidelijkheid heb ik op 14 mei 2019 een brief aan de Commissie gestuurd. Daar heb ik op 19 juli 2019 een onderbouwd antwoord op ontvangen. Daarover heb ik uw Kamer op 2 augustus van dit jaar geïnformeerd. Zo zat dat volgendelijk in elkaar.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik denk dat we het vandaag niet helemaal eens gaan worden over dit deel. Misschien moeten we het er op een later moment nog een keer over hebben. Volgens mij is het anders gelopen. Volgens mij waren we al eerder met dit soort dingen bezig. Ik weet niet of de tijd het nu toelaat om het nog wat te bespreken, maar misschien dat ik het middels een paar schriftelijke vragen nog ga uitzoeken hoe het precies gegaan is. Ik denk dat dit niet klopt in de tijdlijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij is in de beantwoording van een aantal vragen ook aangegeven dat er op andere momenten al contact was. Ik begrijp niet zo goed waarom dan ...

M

Ik geef u de volgorde aan zoals het is verlopen. Als u daar schriftelijke vragen over wilt stellen, is dat uiteraard altijd prima.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ook ik zou het graag schriftelijk van de minister op een rij krijgen. De Machinerichtlijn is dus sinds 2011 van toepassing geweest. Welke implicaties heeft dat voor de stint op de verschillende momenten waarop er verschillende vormen van de stint de weg op zijn gekomen? Wat is de rol van de inspectie daarbij geweest?

M

Ik denk dat ik dat niet op dit moment zo kan toezeggen. Als mevrouw Kröger die vragen op schrift wil stellen, dan zal ik ze uiteraard graag heel gedetailleerd beantwoorden. U heeft ze net geformuleerd. Misschien kunnen we de vragen die u net hebt gesteld, interpreteren als vragen waarop u een schriftelijke reactie ontvangt. Prima.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In de feitelijke vragen die vandaag beantwoord zijn, gaat het onder andere over een oordeel van de inspectie op basis van de Machinerichtlijn en de Warenwet dat net is gegeven. De inspectie is dan net tegen de stint opgetreden. Ik zou de minister willen vragen om de onderliggende stukken, dus de beschikkingen, openbaar te maken.

M

Dit wordt nu in één keer heel erg veel. Laat ik kijken hoe we zo goed en zo kwaad als het gaat schriftelijk kunnen terugkomen op alle vragen die u gesteld hebt over de Machinerichtlijn. Als u er dan nog weer vragen over heeft, kunnen we weer verder praten.

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: [Bijzondere bromfietsen](#)
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Fwd: DEKRA Rapport
Datum: dinsdag 3 december 2019 16:50:27
Bijlagen: [2239069.0501-EMC.pdf](#)

Beste,

In de bijlage is het EMC rapport toegevoegd mbt r10 keuring voor de aanvraag bijzondere bromfiets van Stint. Voor beide aanvragen is dit document van toepassing.

Om verdere vertraging te voorkomen heb ik 5.1.2e van RDW toegevoegd aan dit bericht.

Is dit een juiste wijze van aanvullen?

Uw reactie zie ik graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
Stintum Holding b.v.
06-5.1.2e

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag, november 19, 2019 11:47 PM
Aan: Edwin Renzen
CC: 5.1.2e
Onderwerp: DEKRA Rapport
Hoi Edwin,

Bijgevoegd het DEKRA rapport.

Met vriendelijke groet / Kind regards,

5.1.2e

Let op we zijn verhuisd! / We have moved!
Het nieuwe adres is / Our new address is:
Spoorlaan 5g-30
2495AL Den Haag
The Netherlands

Mobile: +31 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMO; 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn
Datum: donderdag 5 december 2019 11:15:25
Bijlagen: Kamerbrief machinerichtlijn (rev20191205szw01).DOCX

2019 12 05

Beste 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Hierbij onze bevindingen (SZW beleid en Inspectie SZW) inzake de voorgestelde brief aan de Tweede Kamer n.a.v. het debat.

Als algemene opmerking willen we meegeven:

- In de brief zouden we elementen die nog ter discussie staan moeten vermijden, zoals de vraag of alle bijzondere bromfietsen tot de reikwijdte van de machinerichtlijn behoren.
- Wij willen allemaal dat er een veilig product op de openbare weg komt. De Europese Commissie heeft aangegeven dat de machinerichtlijn daar eigenlijk minder geschikt voor is.
- Door de vele wettelijke kaders die van toepassing kunnen zijn, wordt het voor fabrikanten, gebruikers en toezichthouders er niet eenvoudiger op. Daarom in contact blijven met EC om duidelijkheid over reikwijdte richtlijnen en regels, zodat we voor alle bijzondere voertuigen in NL de veiligheid op de weg te kunnen borgen.

De laatste twee punten mogen een meer prominente plek in de brief krijgen.

De Inspectie geeft nog mee ter verduidelijking:

1. Oude Stint: Als je naar het markttoezicht kijkt hadden wij geen rol tot de uitspraak van de CIE. Daarna hebben wij onze rol opgepakt middels de kennisgeving (vooral nog neemt de fabrikant vrijwillig maatregelen, dus lijkt HH niet nodig).
2. Nieuwe Stint: Hierin hebben wij op dit moment geen rol (de nieuwe Stint is nog niet op de markt). Het enige wat we doen is over de schouder meekijken en de fabrikant (en RDW) uitleggen hoe de MRL werkt. We hebben duidelijk geen adviserende/goedkeurende rol!

Graag ontvangen wij een bijgesteld concept.

Omdat de brief mede namens SZW is, dienen we deze nog voor instemming voor te leggen aan onze Staatsecretaris.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGMO

Verzonden: maandag 25 november 2019 11:07

Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e

5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e - ILT ; 5.1.2e - ILT ;

5.1.2e

CC: 5.1.2e - BSK

Onderwerp: TK brief toezicht / machinerichtlijn

Beste collega's,

In het laatste plenaire debat stint is de machinerichtlijn diverse malen aan de orde geweest en heeft de TK vragen gesteld. De relevante aspecten uit het debat tref je als bijlage. Eerst was de veronderstelling dat de TK nog daadwerkelijk schriftelijke vragen zou stellen, maar inmiddels lijkt het erop dat we de vragen in het debat gaan beantwoorden. De minister van IenW heeft dan ook gevraagd om een brief voor te bereiden. Daarvoor is bijgevoegde brief opgesteld.

Aan jullie de vraag om deze brief aan te vullen en te becommentariëren. Graag reageren aan 5.1.2e (zie cc) en aan mij. Als het lukt einde deze week, dan gaan we jullie commentaar vanaf volgende week verwerken. Daarna volgt een versie om in jullie lijn af te stemmen, gezien het "mede namens" aanbieden.

Met groet,

5.1.2e | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit | Directie Wegen en

Verkeersveiligheid | 5.1.2e @minienm.nl | 06-5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Second opinion SWOV
Datum: dinsdag 10 december 2019 09:52:33

Dag 5.1.2e,

We hebben er naar gekeken, de brief aan de fabrikant is OK. De brief aan ons is ook goed, we gaan daar ook niet over, zij het dat we nog steeds vinden dat alle LGV's (dus ook de Stint) niet (1^e keus) of desnoods voorlopig (2^e keus) worden toegelaten totdat de definitieve testmethode er is. Nu kun je een situatie krijgen dat een voertuig dat straks blijkt niet te voldoen toch op de weg mag en mag blijven.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: maandag 9 december 2019 08:35

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Second opinion SWOV

Goedemorgen 5.1.2e,

Naar aanleiding van onderstaande opmerkingen en een eerder gesprek tussen 5.1.2e en 5.1.2e heb ik de brief aan jullie en de fabrikant nog aangepast. In de brief aan de fabrikant heb ik verduidelijkt dat hij alleen maar vragen om verduidelijking kan stellen over jullie rapport (zie geel gemarkeerd). Staat het er zo goed wat jou betreft?

In de brief aan jullie is ook opgenomen wat 5.1.2e had besproken met 5.1.2e, namelijk dat de Stint uiteindelijk ook moet voldoen aan het nieuw te ontwikkelen nationaal kader (zie tracks). Dus dan komt de Stint in aanmerking voor een toelating (mits aan alle voorwaarden is voldaan uiteraard) onder het huidige kader voor bijzondere bromfietsen en zal op termijn voor nieuw te produceren voertuigen ook aan het nationaal kader moeten worden voldaan. Geeft dit voldoende opvolging aan jullie opmerking dat er eigenlijk een richtlijn moet zijn opdat je op gedegen wijze het veilig gebruik kan beoordelen?

Ik wil het setje graag nog deze week richting Minister sturen. Het zou daarom prettig zijn als het je lukt uiterlijk morgen (10/12) te laten weten of dit zo ok is?

Dank alvast!

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Verzonden: maandag 25 november 2019 14:20

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: Second opinion SWOV

Beste 5.1.2e,

Dank voor de brieven en de mogelijkheid hierop te reageren. We hebben het intern besproken en in reactie een aantal punten:

- Wij zijn uiteraard bereid opnieuw een second opinion uit te voeren, in het geval er een nieuw veiligheidsrapport door Stintum Holding BV zal worden aangeleverd. Wij zullen hiervoor t.z.t. een nieuwe flitsbon opstellen.
- Wij zullen ons ook bij de tweede second opinion beperken tot een evaluatie van de toegepaste methoden die worden toegepast om de risicobeoordeling, zoals gedefinieerd door lenW, uit te voeren.
- Jullie vragen om het convenant op basis van het plan van aanpak van de kinderopvangsector opnieuw te beoordelen in het licht van hoeveel meerwaarde het convenant heeft bij het vergroten van de verkeersveiligheid. Aangenomen dat het plan slechts betrekking heeft op het in de praktijk brengen van het convenant, zal onze conclusie over het convenant

inhoudelijk, met betrekking tot de verkeersveiligheid, vermoedelijk niet veel wijzigen.

- Jullie vermelden in de brief aan Stintum Holding BV dat zij zich tot SWOV kunnen wenden als bepaalde op- of aanmerkingen uit de SWOV notitie niet helder zijn. Wij zouden het erg op prijs stellen als in de brief aan Stintum Holding BV wordt benadrukt dat zich dit beperkt tot vragen over onheldere formuleringen in de notitie. Het beantwoorden van inhoudelijke vragen met betrekking tot de uitvoer van de testen zou onze eigen onafhankelijkheid in het evalueren van het veiligheidsrapport in het geding brengen.

Vriendelijke groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 21 november 2019 11:31

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: Second opinion SWOV

Hoi 5.1.2e,

Fijn dat je even tijd had om dit te bespreken. Bijgaand tref je de brief die we aan jullie willen sturen en aan de fabrikant. Kijk vooral even of we daarin voldoende duidelijk zijn over de rol en verwachtingen richting de SWOV.

Ik vermoed dat we dit begin volgende week wel bespreken met de Minister. Dus al ik tegen dan jullie reactie binnen heb, zou dat helemaal top zijn.

Dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M 06 5.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw
.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e; 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e
 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT;
 5.1.2e
Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)
Datum: woensdag 11 december 2019 15:01:47
Bijlagen: 2019 12 11 I&W - 20191211 Kamerbrief machinerichtlijn(20191211SZW2).DOCX

2019 12 11

Beste 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Op het laatste concept hebben wij nog een aantal opmerkingen die we hebben verwerkt in bijlage.

Deze kunnen als input dienen voor het gesprek morgen.

Hebben jullie een contactpersoon voor ons bij DBO van I&W zodat als wij akkoord hebben van onze staatsecretaris dit ook direct aan jullie DBO kenbaar kunnen maken. Dat kan het proces bespoedigen. Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGMo

Verzonden: woensdag 11 december 2019 11:55

Aan: 5.1.2e; 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e

CC: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e,

5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e

5.1.2e - ILT; 5.1.2e

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Hallo 5.1.2e,

Dank voor jullie opmerkingen, in bijgaande versie grotendeels verwerkt!

Morgenochtend staat er nog een directeurenoverleg gepland. Wat mij betreft kan daar dan de vraag aan de orde komen:

- Wat te melden t.a.v. toezicht sinds 2011. Nu zit de lijn in de brief dat:
 - o Er geen toezicht was, zoals al eerder gemeld aan de TK.
 - o Achteraf kan niet worden beoordeeld hoe Inspecties hadden geacteerd op basis van meldingen en signalen over bijzondere bromfietsen wanneer zij wel hadden geweten dat deze regelgeving van toepassing was.

- Vanaf wanneer de tijdlijn over de machinerichtlijn start. In de huidige brief start de tijdlijn vanaf 5 december 2018 met het advies van de RDW. Graag verwijs ik nog naar bijvoorbeeld het WOB verzoek van de ILT,

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2019/10/14/besluit-op-wob-verzoek-over-stint>, document 141.

Als de brief dan morgen fiat krijgt, kunnen SZW en VWS met die versie de lijn. Gezien de intentie is de brief nog voor het AO verkeersveiligheid van 18 december te sturen, sluit ik niet uit dat de brief parallel met IenW de lijn in moet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit | Directie Wegen en

Verkeersveiligheid | 5.1.2e @minienw.nl | 06-5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>

Verzonden: woensdag 11 december 2019 10:14

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e@nvwa.nl

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e) <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@MINSZW.NL>; 5.1.2e <5.1.2e@minszw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@minszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>;

5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>;

5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Beste 5.1.2e en 5.1.2e,

Hierbij nog een paar laatste wijzigingen in de Kamerbrief van mijn 5.1.2e, zie

bijlage.

Daarbij de opmerking dat de passage over hoe het toezicht eruit had gezien als eerder duidelijk was geweest dat de Machinerichtlijn van toepassing was, ingewikkeld en ongemakkelijk leest. Het blijft speculeren, we wisten immers niet dat de Machinerichtlijn van toepassing was.

5.1.2i

Zou ie niet kunnen volstaan met de volgende zin:

5.1.2i

We horen het graag. Graag zien wij de definitieve versie van de Kamerbrief tegemoet.
Groeten,

5.1.2e

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Directie Voeding, Gezondheidsbescherming en Preventie
Parnassusplein 5 | 2511 VX | Den Haag (13^e etage)
Postbus 20350 | 2500 EJ | Den Haag

5.1.2e @minvws.nl
www.rijksoverheid.nl/vws

Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 10 december 2019 23:27

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e @nvwa.nl

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e @minvws.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>; 5.1.2e
5.1.2e <5.1.2e @MINSZW.NL>; 5.1.2e <5.1.2e @minszw.nl>; 5.1.2e
5.1.2e <5.1.2e @minszw.nl>

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Beste 5.1.2e en 5.1.2e,

- Bijgevoegd de laatste versie van de Kamerbrief met de tekstvoorstellen van VWS en de NVWA. Ik heb begrepen dat SZW ook nog wel wat opmerkingen had.
- 5.1.2e is het ermee eens om de brief "mede namens" onze minister te versturen. Dit betekent echter wel dat de brief ook hier de lijn in moet. Graag ontvangen wij tzt de definitieve versie van de Kamerbrief zodat wij deze kunnen voorleggen.
- Het WOBverzoek en de stukken die het naar boven heeft gehaald zeggen mij verder niets, om welke toezichthouders ging het?

Groeten,

5.1.2e

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Directie Voeding, Gezondheidsbescherming en Preventie
Parnassusplein 5 | 2511 VX | Den Haag (13^e etage)
Postbus 20350 | 2500 EJ | Den Haag

5.1.2e @minvws.nl
www.rijksoverheid.nl/vws

Van: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 9 december 2019 10:39

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>; 5.1.2e @nvwa.nl

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e ,

Dank voor jullie reactie!

Bijgaand een nieuwe versie van de tk brief waar zoveel mogelijk jullie reactie (en die van SZW) in geprobeerd is te verwerken.

Wat ons betreft is dit dan een versie die geschikt is voor de lijn.

Nog 2 vragen:

- Weet je zeker dat er niet mede door jullie bwp getekend moet worden? Het gaat hier over info van de nvwa aan de TK en over de uitvoering van taken door de nvwa. SZW gaat overigens mede ondertekenen.
- Hebben jullie een expliciete check van de tijdlijn gedaan vanuit jullie perspectief? We gebruiken in de brief als aanleiding voor de toezichtdiscussie het advies van de RDW om de machinerichtlijn van toepassing te verklaren. Uit een eerder WOB verzoek kwam naar voren dat reeds voor dat moment communicatie bestond tussen toezichthouders over al dan niet van toepassing zijn van de machinerichtlijn.

Als het lukt, graag uiterlijk morgenavond jullie eventuele aanvullingen!

Met groet,

5.1.2e | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit | Directie Wegen en Verkeersveiligheid | 5.1.2e @minienm.nl | 06-5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>

Verzonden: woensdag 4 december 2019 12:05

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @MINSZW.NL>; 5.1.2e <5.1.2e @minszw.nl>; 5.1.2e @nvwa.nl; 5.1.2e <5.1.2e @inspectieszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @InspectieSZW.nl>; 5.1.2e - ILT 5.1.2e @ilent.nl; 5.1.2e - ILT <5.1.2e @ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Beste 5.1.2e ,

Hierbij comments/track changes van VWS en aanvullingen (rood) van NVWA.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Directie Voeding, Gezondheidsbescherming en Preventie
Parnassusplein 5 | 2511 VX | Den Haag (13^e etage)
Postbus 20350 | 2500 EJ | Den Haag

5.1.2e @minvws.nl
www.rijksoverheid.nl/vws

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 3 december 2019 08:57

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @MINSZW.NL>; 5.1.2e <5.1.2e @minszw.nl>; 5.1.2e @nvwa.nl; 5.1.2e <5.1.2e @inspectieszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @InspectieSZW.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>; 5.1.2e , 5.1.2e - ILT <5.1.2e @ilent.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e @ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>

Onderwerp: RE: TK brief toezicht / machinerichtlijn (graag uiterlijk 4/12 reactie)

Goedemorgen collega's,

Ik heb nog geen reacties zien voorbij komen als ik me niet vergis. Vandaar een kleine reminder. Kunnen jullie **uiterlijk morgen 4 december a.s.** reageren richting 5.1.2e en mij? Op 18 december a.s. is er algemeen overleg over de verkeersveiligheid. We willen graag voor die tijd deze brief aan de TK sturen. Mochten jullie al afzonderlijk richting 5.1.2e hebben gereageerd, kunnen jullie deze mail negeren. En ook als jullie geen opmerkingen hebben, horen we dat uiteraard ook graag ;-)

Dank vast.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGMO <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 25 november 2019 11:07

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@MINSZW.NL>; 5.1.2e <5.1.2e@minszw.nl>; 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e, 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: TK brief toezicht / machinerichtlijn

Beste collega's,

In het laatste plenaire debat stint is de machinerichtlijn diverse malen aan de orde geweest en heeft de TK vragen gesteld. De relevante aspecten uit het debat tref je als bijlage. Eerst was de veronderstelling dat de TK nog daadwerkelijk schriftelijke vragen zou stellen, maar inmiddels lijkt het erop dat we de vragen in het debat gaan beantwoorden. De minister van IenW heeft dan ook gevraagd om een brief voor te bereiden. Daarvoor is bijgevoegde brief opgesteld.

Aan jullie de vraag om deze brief aan te vullen en te becommentariëren. Graag reageren aan 5.1.2e (zie cc) en aan mij. Als het lukt einde deze week, dan gaan we jullie commentaar vanaf volgende week verwerken. Daarna volgt een versie om in jullie lijn af te stemmen, gezien het "mede namens" aanbieden.

Met groet,

5.1.2e | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit | Directie Wegen en Verkeersveiligheid | 5.1.2e@minienm.nl | 06-5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - DGMI; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e; 5.1.2e - DGLM
Onderwerp: RE: Tekst over opdrachten SWOV in TK brief - nu aangepast
Datum: donderdag 12 december 2019 08:23:53

Dank, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 11 december 2019 17:54

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e - DGMI; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
 5.1.2e - DGLM

Onderwerp: RE: Tekst over opdrachten SWOV in TK brief - nu aangepast

Hoi 5.1.2e,

Ik heb je suggestie laten overgenomen.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Verzonden: woensdag 11 december 2019 14:44

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGMI <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Tekst over opdrachten SWOV in TK brief - nu aangepast

Beste 5.1.2e,

Dank voor de mogelijkheid om te reageren, hoewel ik het heel lastig vind omdat we nu eenmaal Kamer noch Minister zijn. De geel gearceerde zin laat de mogelijkheid open dat substantiële extra werkzaamheden ten koste gaan van de reguliere subsidie bestaande uit onderzoek en kennisverspreiding. Dat is o.i. nadrukkelijk niet de bedoeling van de motie en daarom stellen we voor de zin te vervangen door de onderstreepte zin daarna.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 11 december 2019 13:03

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

CC: 5.1.2e - DGMI <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Tekst over opdrachten SWOV in TK brief - nu aangepast

Urgentie: Hoog

Goedemorgen 5.1.2e,

buiten de reikwijdte, vandaar dat ik even inspring nu deze Kamerbrief spoed heeft. Ik begrijp je punt. Komt onderstaande aanpassing (zie rood) tegemoet aan jouw opmerking:

5.1.2i

5.1.2i

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGMI <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 11 december 2019 11:49

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK
<5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Tekst over opdrachten SWOV in TK brief

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e,

Zie onderstaande uitgebreide reactie van 5.1.2e. Ik laat gezien de inhoud even aan jullie of en hoe de tekst voor de TK brief moet worden aangepast en wat daarover nog met SWOV moet worden kortgesloten. Eventuele aanpassingen graag aan 5.1.2e doorgeven.

Groet!

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Verzonden: woensdag 11 december 2019 11:25

Aan: 5.1.2e - DGMI <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM
<5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: Tekst over opdrachten SWOV in TK brief

Beste 5.1.2e,

De motie van De Pater-Postma sorteert -volgens SWOV- voor op een situatie waarin de OVV aanbevelingen, zoals gezegd door de Minister op 30 oktober, alle worden overgenomen. Dat betekent dat de toelating van (voorheen) Bijzondere Bromfietsen (nu LEV's) door een onafhankelijke keuringsinstantie volgens een nog te ontwikkelen methode integraal op verkeersveiligheid worden beoordeeld. Voor het ontwikkelen van die methode ligt al enige maanden een offerte bij lenW en zoals o.a. door lenW gemeld op het stakeholdersoverleg van 20 november, wordt medio 2020 een eerste (voorlopige) versie daarvan verwacht. Volgens ons zijn RDW en SWOV de enige partijen die de integrale risicobeoordeling waarbij de interactie tussen mens, techniek en omgeving centraal staat, kunnen uitvoeren. Het ligt in de rede dat RDW de onafhankelijke keuringsinstantie wordt, het techniek deel voor haar rekening neemt en SWOV aan RDW adviseert over mens en omgeving. Gezamenlijk zal de integrale beoordeling plaatsvinden. Welke aantallen te verwachten zijn en welke kosten daarmee gemoeid zijn is nu nog lastig aan te geven. Wel is helder dat het aanzienlijk uitgebreider zal zijn dan de tests die SWOV tot pakweg 2011 heeft uitgevoerd of de kosten voor een second opinion zoals nu voor de Stint. Voor het SWOV-deel moet je eerder denken aan wat we voor de Segway hebben gedaan (kosten 20-50k€). We hebben begrepen dat ook reeds toegelaten, nieuw geproduceerde LEV's onder de nieuwe regels gekeurd moeten gaan worden. Dat zou betekenen dat je de eerste jaren zeker 5-10 voertuigen moet keuren en de kosten in de tonnen per jaar zullen lopen. Dat kan niet vanuit het huidige ad hoc budget en niet zonder gevolgen voor het overige onderzoek uit de

subsidie. Over dat laatste gaat o.i. de motie.

Jullie tekst voor het AO heeft betrekking op de huidige periode waarin het blijkbaar nog steeds mogelijk is om onder de oude regels een aanvraag voor een Bijzondere Bromfiets in te dienen. We hebben net op jullie verzoek een 2nd opinion voor de Stint gegeven. Daarbij hebben we aangegeven dat die oude regels onvoldoende zijn om de veiligheid te waarborgen, conform de conclusies van het OvV, en desgevraagd zullen we dat ook (blijven) zeggen. Jullie onderstaande boodschap aan de Kamer heeft betrekking op dit soort opdrachten, die passen inderdaad binnen de huidige afspraken maar adresseren niet de situatie waar o.i. de motie van De Pater-Postma over gaat.

Vriendelijke groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGMI <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 10 december 2019 16:37

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @SWOV.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM
<5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Tekst over opdrachten SWOV in TK brief

Hallo 5.1.2e,

Hierbij stuur ik je ter info even de tekst (van collega 5.1.2e die is opgenomen in de brief die voorafgaand aan het AO nog naar de Tweede Kamer gaat. Tekst gaat over de aanvullende opdrachten aan SWOV waar jij ons gisteren nog wat informatie over had toegestuurd.

De tekst is m.i. niet heel schokkend, maar mocht er toch nog een fout in staan dan horen we het natuurlijk graag zo snel mogelijk.

5.1.2i

Groet!

5.1.2e

5.1.2e

.....
Afdeling Verkeersveiligheid

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

DG Mobiliteit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 10e etage

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 06 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Mail gebruikers Stint december
Datum: donderdag 12 december 2019 18:57:27

5.1.2e,

De beoordeling door RDW bestaat uit 3 onderdelen:

- technische toetsingscriteria (is verricht door RDW TCL; is ok; deelrapportage nog niet ontvangen)
- conformiteit van de productie (wordt verricht door RDW VRT Toezicht; gaat de goede kant op; volgende week duidelijkheid/conclusie; daarna deelrapportage)
- risicobeoordeling (wordt verricht door TNO; nog onbekend; morgen bespreking tussenstand)

Morgen is nog een gesprek met TNO gepland inzake de risicobeoordeling.

Hopelijk weet ik dan meer en kan een voorspelling worden gedaan van de resterende planning.

By the way: SWOV (5.1.2e) is tot tweemaal toe uitgenodigd om aanwezig te zijn bij RDW TCL om de Stint te aanschouwen. Om agendatechnische redenen is dit niet gelukt.

Ik stuur de mailwisseling jouw kant op.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 12 december 2019 17:08

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: FW: Mail gebruikers Stint december

Ha collega's,

Ter info. Delen jullie dit optimisme?

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: FW: uitnodiging Stint bekijken
Datum: donderdag 12 december 2019 18:58:17
Bijlagen: [image001.png](#)

Ter info.

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag 11 december 2019 08:47

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: RE: uitnodiging Stint bekijken

Hallo 5.1.2e,

Ik zag dat ik je telefoontje had gemist. Dank voor je bericht. Helaas zijn ook deze alternatieve tijdstippen niet mogelijk voor mij. Excuus dat ondanks jullie flexibiliteit er voor mij geen mogelijkheid tussen zit.

Combinatie van kerstdrukke en het feit dat mijn kerstvakantie al donderdag 19 december van start gaat. Normaal ga ik daar flexibel mee om, 5.1.2e, vandaar.

Nogmaals dank en veel succes met het afronden van de testen. Ik ben wel erg benieuwd naar de uiteindelijke conclusie. Hartelijke groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: dinsdag 10 december 2019 15:39

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: uitnodiging Stint bekijken

5.1.2e,

Bij navraag heb ik nog een andere mogelijkheid om de nieuwe Stint te bekijken: dinsdag 17 december later in de middag (na 15 uur) of donderdag 19 december of (eventueel) vrijdag 20 december.

Laat maar weten of hier nog muziek in zit.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 9 december 2019 15:21

Aan: 5.1.2e ' <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: uitnodiging Stint testen as vrijdag

5.1.2e,

BRW

Jammer dat het niet gaat lukken.

De technische Stint-testen bij de RDW-TCL zijn nagenoeg afgerond. Ziet er vooralsnog goed uit.

Vrijdag 10 uur doen we nog een extra vrije uitroltest omdat TNO had geconstateerd dat de afstand van vrije uitloop niet overeenkomt met het filmpje van ProDrive Academy.

De nieuwe Stint kan dan ook bekeken worden en er mag uiteraard op gereden worden (als bestuurder).

Ik heb TNO 5.1.2e ook uitgenodigd omdat hij de controle van de risicobeoordeling voor zijn rekening neemt.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: maandag 9 december 2019 12:44

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: uitnodiging Stint testen as vrijdag

Hallo 5.1.2e,

Ik hoorde via onze secretaresse dat je had gebeld met een uitnodiging voor as vrijdag. Jammer genoeg kan ik vrijdag onmogelijk aanwezig zijn. Nogmaals dank voor de uitnodiging en hopelijk tot een volgende keer.

Vriendelijke groeten, 5.1.2e

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T (070) 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

E 5.1.2e@swov.nl

I www.swov.nl

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Laatste versie TK brief machinerichtlijn
Datum: vrijdag 13 december 2019 16:59:24
Bijlagen: Brief 2019-12-13 10_16_02 incl markering.DOCX
 200172 - Akkoord Min MZS.pdf.pdf

Beste 5.1.2e,

Ik ontvang zojuist het volgende bericht:

5.1.2i

Voel je vrij me te bellen/mailen als er nog vragen zijn.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Directie Voeding, Gezondheidsbescherming en Preventie

Parnassusplein 5 | 2511 VX | Den Haag (13^e etage)
 Postbus 20350 | 2500 EJ | Den Haag

.....
 5.1.2e @minvws.nl
www.rijksoverheid.nl/vws

Van: 5.1.2e

Verzonden: vrijdag 13 december 2019 16:16

Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e - DGMo

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Laatste versie TK brief machinerichtlijn

Hi 5.1.2e,

Dankjewel, goed punt. Nu sprak ik 5.1.2e (IenW) vlak daarvoor nog aan de telefoon, twijfel er eigenlijk niet aan dat hij het wel juist heeft opgevat. Maar voor de zekerheid:

@ 5.1.2e:

5.1.2i

Groeten,

5.1.2e

.....
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Directie Voeding, Gezondheidsbescherming en Preventie

Parnassusplein 5 | 2511 VX | Den Haag (13^e etage)
 Postbus 20350 | 2500 EJ | Den Haag

.....
 5.1.2e @minvws.nl
www.rijksoverheid.nl/vws

Van: 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>

Verzonden: vrijdag 13 december 2019 16:08

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>

Onderwerp: RE: Laatste versie TK brief machinerichtlijn

Hoi 5.1.2e,

Lijkt het zo niet alsof hij al akkoord heeft gegeven? Dat is natuurlijk niet het geval, hij moet de stukken nog bekijken.

Groet 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>

Verzonden: vrijdag 13 december 2019 15:51

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>;

5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@minvws.nl>

Onderwerp: RE: Laatste versie TK brief machinerichtlijn

Beste 5.1.2e,

Zoals zojuist besproken, 5.1.2i :

5.1.2i

Groeten,

5.1.2e

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Directie Voeding, Gezondheidsbescherming en Preventie

Parnassusplein 5 | 2511 VX | Den Haag (13^e etage)

Postbus 20350 | 2500 EJ | Den Haag

5.1.2e @minvws.nl

www.rijksoverheid.nl/vws

Van: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 13 december 2019 12:15

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e@nvwa.nl; 5.1.2e

<5.1.2e@inspectieszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@MINSZW.NL>;

5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@minszw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e@minvws.nl; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@nvwa.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>; 5.1.2e ,

5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e - BSK

<5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e - ILT <5.1.2e@ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: RE: Laatste versie TK brief machinerichtlijn

Hallo collega's,

Dank voor jullie suggesties. Die zijn verwerkt in bijgaande lijnversie die je kan gebruiken om je bewindspersoon te informeren. Inhoudelijk geen verschillen ten opzichte van de versie waar je akkoord mee bent gegaan.

Hij gaat bij IenW parallel de lijn in, in verband met beoogde verzending aan de tk op aanstaande maandag. De brief wordt dan vermoedelijk in het AO verkeersveiligheid van 18 december behandeld, samen met de brief over de e-bakfiets en een brief over toezicht/machinerichtlijn van 2 augustus.

Ik verneem graag de reactie van jullie bewindspersonen.

Met groet,

5.1.2e | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit | Directie Wegen en Verkeersveiligheid | 5.1.2e @minienm.nl | 06-5.1.2e

Van: 5.1.2e) - DGMo

Verzonden: donderdag 12 december 2019 14:22

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>; 5.1.2e @nvwa.nl; 5.1.2e <5.1.2e @inspectieszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @MINSZW.NL>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e @ilent.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @minszw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @minvws.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @nvwa.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @InspectieSZW.nl>; 5.1.2e , 5.1.2e - ILT <5.1.2e @ilent.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @rdw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - ILT <5.1.2e @ilent.nl>

Onderwerp: Laatste versie TK brief machinerichtlijn

Hallo collega's,

Zojuist is overleg gevoerd over o.a. deze brief. Er zijn nog een paar aanpassingen gesuggereerd, die heb ik doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen zijn geel gemarkeerd.

- Afspraak is dat iedereen een check van de tijdlijn doet vanuit zijn perspectief.
- Inspectie SZW checkt of paragraaf "Organisatie en coördinatie van toezichtstaken" klopt (want niet meegeschreven aan stuk).

Zo snel mogelijk, maar uiterlijk morgenochtend voor 10:00u graag bericht of deze brief akkoord is. Dan stuur ik daarna een lijn versie rond ivm mede namens.

Dank weer en groet,

5.1.2e | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Mobiliteit | Directie Wegen en Verkeersveiligheid | 5.1.2e @minienm.nl | 06-5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: second opinion
Datum: woensdag 18 december 2019 14:13:43
Bijlagen: [image001.png](#)
[Notitie_Second_opinion_risicobeoordeling_Stint.pdf](#)

Zie hier.

Groet! 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 18 december 2019 14:08

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: RE: second opinion

Ah, mooi!

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: woensdag 18 december 2019 13:52

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: second opinion

Gaat nu snel in orde komen, ze zijn ermee bezig.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 18 december 2019 13:50

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: second opinion

Hai 5.1.2e,

Ok, hopelijk lukt het toch vrij snel. Hou je me op de hoogte over de voortgang?

Dank!

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: woensdag 18 december 2019 13:08

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: second opinion

Hai 5.1.2e,

Het duurt mogelijk toch iets langer dan dat ik je had beloofd. Ik kan de personen die de finale versie (in een vorm waarin 'embargo' verwijderd kan worden) hebben op dit moment niet bereiken. Ik doe mijn best, hopelijk is het toch snel voor elkaar.

Groet, 5.1.2e

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T (070) 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

E 5.1.2e@swov.nl

I www.swov.nl

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e - BSK
Aan: "Edwin Renzen"
Onderwerp: Aanvullend advies SWOV over veiligheidsrapport Prodrive academy
Datum: woensdag 18 december 2019 16:10:00
Bijlagen: [Brief aan fabrikant .pdf](#)
[Notitie Second opinion risicobeoordeling Stint.pdf](#)

Beste heer Renzen,

Naar aanleiding van het aanvullend advies van de SWOV over het veiligheidsrapport van Prodrive Academy, treft u hierbij een brief m.b.t. uw aanvraag en in het bijzonder het door u ingediende veiligheidsrapport. Deze brief ontvangt u ook nog later in hardcopy per post.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Afdeling Verkeersveiligheid

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

.....
M 06 5.1.2e
5.1.2e [@minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw
.....

Van: 5.1.2e - BSK
Aan: 5.1.2e
Cc: '5.1.2e @swov.nl'; '5.1.2e -"
Onderwerp: Reactie op second opinion SWOV
Datum: woensdag 18 december 2019 16:17:00
Bijlagen: [Scan van een Xerox MFA.pdf](#)
[10. Bijlage bij brief aan SWOV \(2\) Plan van aanpak uitvoering Convenant Stint.PDF](#)
[09. Bijlage bij brief aan SWOV \(1\) Plan van Aanpak - Steekproef Stint.PDF](#)

Goedemiddag 5.1.2e,

Bijgaand vast per mail een brief in antwoord op de door jullie uitgebrachte second opinion in het kader van de aanvraag tot aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets.
Hardcopy volgt per post.

Mvg.,

5.1.2e



Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
t.a.v. 5.1.2e
Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid

Contactpersoon
5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/242330

Bijlage
-Plan van aanpak uitvoering
Convenant
-Plan van aanpak
steekproeven

Datum 18 december 2019
Betreft Second opinion aanvraag Stint

Geachte 5.1.2e,

Ik wil u hartelijk danken voor het uitvoeren van een second opinion op de door Prodrive Academy uitgevoerde veiligheidsanalyse van de nieuwe Stint. Ik heb het advies dat u mij op 12 november jl. heeft toegestuurd, gedeeld met de heer Renzen met het verzoek om een nieuw veiligheidsrapport op te leveren waarin is rekening gehouden met de door u gemaakte op- en aanmerkingen. Nadat ik dit rapport heb ontvangen, ben ik voornemens u wederom een aanvullend advies te vragen op het nieuwe veiligheidsrapport. Ik heb richting de heer Renzen gemeld dat als er formuleringen in de notitie niet helder zijn, hij hierover met u contact kan opnemen.

In uw brief van 12 november jl. merkt u op dat de SWOV van mening is dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig. Zoals u bekend zijn we daarover met uw organisatie in gesprek en hoop ik op korte termijn groen licht te kunnen geven voor het uitvoeren van de opdracht tot het vaststellen van zo'n richtlijn. Zo'n richtlijn moet fabrikanten faciliteren in het uitzetten van een opdracht om het veilig gebruik van hun voertuig te laten beoordelen.

Ik begrijp dat zo'n richtlijn in de toekomst wenselijk is en ben het met u eens dat dit een gedegen beoordeling van het veilig gebruik ten goede komt. Tegelijk is zo'n richtlijn nu nog niet voorhanden en heb ik gekeken hoe - naast het verzoek aan de fabrikant om uw op- en aanmerkingen te betrekken bij het opstellen van een nieuw veiligheidsrapport - het veilig gebruik verder kan worden geborgd. Daarom wil ik in de gesprekken die ik op dit moment voer met de sector over het uitbreiden van de afspraken van het veilig gebruik van een Stint naar elektrische bakfietsen, verkennen hoe eventuele incidenten met Stints centraal kunnen worden gesignaleerd naast de bestaande manieren waarop hier toezicht wordt gehouden. Op deze manier blijf ik vinger aan de pols houden over het veilig gebruik van de Stint.



Dit sluit ook aan bij de opmerking van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid in zijn rapport 'Veilig toelaten tot de weg' om het gewenste veiligheidsniveau te borgen door ontwikkelingen in de technologie en het verkeer te monitoren, zodat eventuele nieuwe of gewijzigde risico's tijdig worden geïdentificeerd en maatregelen kunnen worden genomen. Naar aanleiding van de aanbevelingen in dit rapport werk ik, met betrokkenheid van uw organisatie, aan de ontwikkeling van een nationaal kader voor licht gemotoriseerde voertuigen. Wanneer dit nationaal kader er is, ben ik voornemens om dit ook van toepassing te laten zijn voor de productie van bijzondere bromfietsen die al een aanwijzing hebben gekregen of die mogelijk krijgen onder het tussentijds toelatingskader zoals de aangepaste Stint. Voor deze laatstgenoemde groepen betekent dit dat ik een overgangsregime zal gebruiken waarin de producent de ruimte krijgt om aan de eisen van dit nationale kader te voldoen, ook inzake veilig gebruik. Voor dat laatste is uw nog te ontwikkelen richtlijn bijzonder relevant om op uniforme en gedegen wijze een oordeel te kunnen geven over het veilig gebruik. Op die manier kan er een extra evaluatiemoment worden gecreëerd voor het gebruik van dit soort voertuigen op de weg.

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
18 december 2019

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/224330

Over het convenant heeft u het volgende opgemerkt. *"Het maken van afspraken met de kinderopvangbranche over het gebruik van veilige routes heeft SWOV eerder positief en belangrijk genoemd. Het convenant geeft invulling aan het bevorderen van het veilig gebruik en een veilige plek op de weg, maar biedt in de huidige vorm naar onze mening onvoldoende waarborg."* Naar aanleiding van uw opmerkingen voeg ik bij deze brief het plan van aanpak dat de kinderopvangsector heeft opgesteld om het convenant uit te voeren. Ik wil u vragen dit nog aanvullend te betrekken in uw beoordeling. Voor mij is het belangrijk van u te vernemen of u van mening bent of het convenant in deze vorm een meerwaarde heeft voor het vergroten van de verkeersveiligheid.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
NAMENS DEZE,

5.1.2e

5.1.2e



Plan van aanpak uitvoering Convenant Stint

Inleiding

Op 3 juli is er een convenant gesloten tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de sectororganisaties Brancheorganisatie Kinderopvang, Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang en de Belangenvereniging van Ouders in de Kinderopvang.

Het doel van het convenant is om tussen partijen afspraken vast te leggen over door hen te nemen maatregelen die zijn gericht op het veilig gebruik van een door de Minister op de openbare weg toe te laten Stint die geschikt is voor het vervoer van maximaal 10 personen.

In artikel 4 sub 2 is bepaald dat de afspraken in het convenant ook gelden voor kinderopvangorganisaties die niet zijn aangesloten bij de Brancheorganisatie Kinderopvang c.q. Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang. In dit artikel is tevens vastgelegd dat:

“De Sectororganisaties spannen zich om die reden tot het uiterste in om alle voornoemde kinderopvangbedrijven en –uitbaters eveneens te verplichten tot naleving van het bepaalde in de artikelen 4, eerste lid en 5. Een plan van aanpak hiervoor wordt door de Sectororganisaties binnen acht weken, of zoveel eerder als mogelijk is, na de ondertekening van dit convenant voor overleg aan de Minister aangeboden”.

Deze bepaling beperkt zich daarmee tot een plan van aanpak gericht op de “niet aangesloten kinderopvangorganisaties”. De sectororganisaties vinden het wenselijk om dit plan van aanpak te richten op alle gebruikers van de Stint. Daarmee worden alle gebruikers gelijkgesteld.

De inspanning van de sectororganisaties bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Informeren, stimuleren en ondersteunen.
2. Toezicht op naleving correct gebruik aangepaste Stint.

Ad 1: Informeren, stimuleren en ondersteunen

Alle mogelijke gebruikers van de aangepaste Stint dienen volledig op de hoogte te zijn van het bestaan van het convenant en de diverse bepalingen zoals deze daarin zijn opgenomen. Voldoende kennis vooraf maakt dat men zich bewust is van de condities die gelden indien men besluit om de Stint te laten aanpassen.

Hierbij dient duidelijk te zijn hoe men aan de diverse voorwaarden omtrent gebruik, zoals vastgelegd in artikel 4.1, dient te voldoen. Tevens dient helder te zijn dat dit wordt gecontroleerd middels een steekproef en dat de uiterste consequentie is dat de minister het convenant kan opzeggen. Voor wat betreft de steekproef zal gecommuniceerd worden op welke wijze men de gevraagde informatie dient aan te leveren. Dit betreft het overleggen van gestandaardiseerde documenten en informatie omtrent het gebruik van veilige routes. Een en ander is nader uitgewerkt in het plan van aanpak van het Waarborgfonds Kinderopvang.

Gebruikers worden gestimuleerd om te voldoen aan de voorwaarden middels gerichte communicatie over wat de gevolgen zijn voor de sector indien de minister besluit tot handhaven. Daarnaast zullen ouderorganisaties actief gevraagd worden om hun kinderopvangorganisatie te wijzen op het belang van correcte uitvoering.



Om kinderopvangorganisaties te ondersteunen worden de volgende zaken georganiseerd:

- Er komt een handreiking met eenduidige informatie over het convenant en hoe men aan de voorwaarden kan voldoen.
- Er worden goede voorbeelden verzameld die worden gepresenteerd. Denk hierbij onder andere over de invulling van de veilige routes en hoe deze te verantwoorden.
- Er wordt een helpdesk georganiseerd waar organisaties vragen aan kunnen stellen.
- De FAQ's worden verzameld en met antwoorden op diverse websites gepresenteerd.

Voor de communicatie zullen alle aanwezige websites en social media gericht op de kinderopvang ingezet worden. Dit betreffen de websites van de sectororganisaties en het Waarborgfonds Kinderopvang, maar ook die van kinderopvangtotaal en magazines in de kinderopvang. Tevens zullen de ministeries en GGD gevraagd worden hierover te communiceren. Van belang is om hier ook de fabrikant te betrekken. Hij heeft een directe link met gebruikers en kan daarmee gericht en direct hen informeren en verwijzen.

Ad 2: Toezicht op naleving correct gebruik

In het convenant is vastgelegd dat:

“De Sectororganisaties stellen een onafhankelijke commissie in die bestaat uit drie leden die deskundig zijn op het gebied van verkeersveiligheid, handhaving en kinderopvang en die wordt voorgezeten door een externe voorzitter. De commissie heeft tot taak het toezicht te houden op de naleving van het convenant en het ordentelijk verloop van de hierna genoemde steekproeven. Daar waar leden van Sectororganisaties, en andere kinderopvangbedrijven en –uitbaters zoals bedoeld in artikel 4, tweede lid, zich niet houden aan deze verplichtingen, zoals genoemd in artikel 4, eerste lid, zal de commissie hen nadrukkelijk aanspreken op en informeren over de gevolgen daarvan voor henzelf en de gehele sector, met als doel dat de verplichtingen zoals genoemd in artikel 4, eerste lid, worden nageleefd”.

➤ Commissie

Voor de commissie zullen drie leden benoemd worden, bestaande uit de volgende profielen:

- Lid commissie - deskundig op gebied van verkeersveiligheid en handhaving.
- Lid commissie - deskundig op het gebied van kinderopvang
- Onafhankelijke voorzitter met politiek bestuurlijke affiniteit.

Hiertoe zijn kandidaten op het oog, concrete afspraken worden pas gemaakt zodra helder is of de Stint weer voldoet aan de technische eisen.

➤ Steekproef

Uitvoering

Dit zal conform convenant in opdracht van de sectororganisaties verzorgd worden door het Waarborgfonds Kinderopvang. Zij zullen namens de sectororganisaties de uitvraag verzorgen en de aangeleverde informatie ontvangen en beoordelen. Het Waarborgfonds heeft de uitvoering van de steekproef in een plan van aanpak vastgelegd, hetgeen onderdeel uitmaakt van dit plan (bijlage 1).

Toezicht houden op steekproeven en aanspreken gebruikers Stint

De commissie zal conform het convenant toezicht houden op de uitvoering van de steekproef. Hiervoor zal de commissie beoordelen of de uitvoering voldoet aan het plan van aanpak wat is overgelegd door het Waarborgfonds kinderopvang.

De commissie zal conform het convenant gebruikers die zich niet houden aan de afspraken aanspreken. Daar waar gebruikers onbewust niet voldoen aan de afspraken, zullen ze op verzoek van de commissie actief ondersteund worden middels informatievoorziening door het Waarborgfonds Kinderopvang. Daar waar men bewust is van de overtreding, zal de commissie hen dringend verzoeken om als nog te gaan voldoen en hen helder maken wat de consequenties kunnen zijn.

Bespreken uitkomsten met Minister

Deze rol is in het convenant toebedeeld aan de sectororganisaties. Zij zullen een geanonimiseerd overzicht van de uitkomsten rapporteren aan de minister en daar met haar over in gesprek gaan.

Gezien het belang van de gebruikers van de Stint en op basis van bovenstaande inspanningen zien de sectororganisaties de uitvoering van het convenant met vertrouwen tegemoet.

Namens de Brancheorganisatie Kinderopvang
Felix Rottenberg, voorzitter

Namens de Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang
Sharon Gesthuizen, voorzitter

Namens de Belangenvereniging van Ouders in de kinderopvang
Gjalt Jellesma, voorzitter



Plan van aanpak - Steekproef Stint

Inleiding

Op 3 juli 2019 is er een convenant gesloten tussen de minister van I&W en de sectororganisaties inzake het gebruik van de Stint bij vervoer van kinderen. In het convenant zijn een aantal afspraken vastgelegd waar gebruikers van de Stint aan dienen te voldoen.

De handhaving vindt plaats vanuit de rijksoverheid. De sector zelf is gevraagd om een steekproef uit te voeren of gebruikers zich aan de afspraken houden. In het convenant is dat als volgt vastgelegd:

“Het in het eerste lid bedoelde toezicht bestaat tenminste uit de uitvoering van een representatieve sectorbrede steekproef onder gebruikers van Stints. Die steekproef wordt in opdracht van de Sectororganisaties uitgevoerd door een ter zake deskundig bureau, het Waarborgfonds Kinderopvang”.

In dit plan van aanpak worden de uitvoering van de steekproef beschreven.

Populatie

Indien elke organisatie in bezit van één of meerdere Stint deze laat aanpassen bestaat de populatie uit 744 gebruikers met 2672 Stints (zie onderstaande tabel). In de berekeningen gaan we uit van het aantal Stints, de steekproef zal zich daarop concentreren. We komen hier verderop op terug.

In de praktijk zal het aantal organisaties en Stints lager zijn. Diverse organisaties hebben andere keuzes gemaakt in de afgelopen maanden. Exacte aantallen zijn bekend zodra de aanpassingen hebben plaatsgevonden. Voor dit plan van aanpak gaan we er vanuit dat 90% van de Stints wordt aangepast. Dan krijgen we de volgende populatie:

Categorie	aantal organisaties	Totaal aantal Stints	Totaal aantal Stints bij 90%
1 t/m 3 Stints	563	844	760
4 t/m 20 Stints	167	1.149	1.034
> 20 Stints	14	679	611
Totaal	744	2.672	2.405

Omvang steekproef

Bij de steekproef zal het uitgangspunt de Stint zijn, niet de organisatie. Er zijn organisaties met meerdere Stints en deze kunnen op verschillende locaties ingezet worden. Op één locatie kunnen zelfs meerdere Stints ingezet worden met andere gebruikers en andere routes. We gaan er vanuit dat iedere Stint een persoonlijk identificatienummer heeft, wat het mogelijk maakt om verschillende Stints bij een organisatie uit te vragen.

Het is belangrijk dat de steekproef overeenkomt met de werkelijkheid. Op dit moment hebben wij naast bovenstaande overzicht geen aanvullende gegevens over de verdeling van Stints in het land. Het heeft onze voorkeur dat bij de aanpassing van de Stint ook aanvullende informatie wordt ontvangen, zodat dit gebruikt kan worden bij de representativiteit van de steekproef. Zo kan met aanvullende data over de organisaties gekeken worden of de steekproef aansluit bij de verdeling in omvang van de organisaties en de verdeling van stedelijk vs. regionaal. De fabrikant kan met zijn klanten overeenkomen dat aanvullende informatie ten behoeve van de steekproef wordt overgelegd.



De populatie is (uitgaande dat 90% van de Stints wordt aangepast):
De steekproefgrootte wordt bij deze populatie:
(hierbij is uitgegaan van een betrouwbaarheidsniveau van 95%)

2.405 Stints
332 Stints

Naar verwachting neemt **95%** van de organisaties deel aan het onderzoek, dit betekent dat we bij elke steekproef de gegevens opvragen van **350 Stints**.

Pas nadat de Stints zijn aangepast is de exacte populatie te bepalen. De Steekproefgrootte zal hierop aangepast worden conform dezelfde formule zoals in bovenstaande berekening.

Tijdslijnen

In het convenant is het volgende vastgelegd over de uitvoering:

“De eerste steekproef dient uiterlijk drie maanden na de aanwijzing van een Stint te worden uitgevoerd, verder iedere zes maanden daaropvolgend”.

Deze tijdslijnen zullen gehanteerd worden.

Werkwijze uitvraag

De steekproef zal schriftelijk plaatsvinden. Organisaties worden aangeschreven om de gevraagde data binnen 14 dagen aan te leveren voor specifieke Stints. Aanleveren kan via een eenvoudig online formulier aangevuld met upload mogelijkheden voor de verschillende documenten of door de antwoorden te mailen naar 5.1.21@waarborgfondskinderopvang.nl.

Als er na 10 dagen nog geen respons ontvangen is zal er een herinnering gestuurd worden met het verzoek data binnen 4 dagen aan te leveren. Na de deadline van 14 dagen volgt een belactie om de ontbrekende organisaties aan te sporen de data als nog aan te leveren.



Gevraagde data

De data die wordt opgevraagd betreft:

a. gebruik maken van Stints die zijn aangewezen als bijzondere bromfiets

- **Er wordt een bewijs van correcte aanpassing opgevraagd, opgemaakt door de fabrikant.**

b. voor het gebruik van Stints een overzicht maken van de standaard veilige routes, waarbij maximaal gebruik gemaakt wordt van:

- fietspaden die zijn gescheiden van wegen voor snelverkeer;
- wegen met een maximum snelheid van 30 km/u;
- kruisingen die zijn voorzien van verkeersregelininstallaties;

- **Er wordt een uitdraai opgevraagd van de route met een uitgebreide beschrijving van de wegen. Hierin is in ieder geval opgenomen: lengte, wegensoorten, overgangen inclusief veiligheid (slagbomen, verkeerslichten of andere verkeersmaatregelen). Voor een eenduidige vastlegging krijgen kinderopvangorganisaties een format toegezonden waarin op eenvoudige wijze een en ander kan worden vastgelegd.**

c. de in lid b. genoemde standaard veilige routes daadwerkelijk gebruiken voor het vervoer met Stints;

- **Er wordt een schriftelijke verklaring opgevraagd waarin de verantwoordelijke kinderopvangorganisatie aangeeft dat er daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van de veilige routes zoals genoemd onder b. Het ter plekke controleren van voldoen aan deze voorwaarde is geen onderdeel van de uitvoering van de steekproef.**

d. uitsluitend bestuurders van Stints toelaten die tenminste de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt; en

e. Stints uitsluitend laten besturen door medewerkers die aantoonbaar en met goed gevolg een op de Stint gerichte rijvaardigheidstraining hebben afgerond.

- **Er worden overzichten van inzet van de specifieke Stint opgevraagd, inclusief de naam van de bestuurders. Van deze bestuurders dienen de legitimatiebewijzen en rijvaardigheidsbewijzen aangeleverd te worden.**

Rapportage

De rapportage wordt aan de commissie ter beschikking gesteld. Deze ziet toe op de correcte uitvoering van de steekproef en adequate vastlegging. De commissie heeft ook als taak om organisaties die niet of onvoldoende meewerken aan de steekproef aan te spreken.

De resultaten komen conform hetgeen in het convenant is vastgelegd ook toe aan de sectororganisaties. De sectororganisaties zullen deze resultaten geanonimiseerd aan het ministerie van I&W doen toekomen voor het in het convenant vastgelegde overleg.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e @rdw.nl
Onderwerp: Aanpassen aanvraag Stint ivm 8 personen loodaccu
Datum: vrijdag 17 januari 2020 10:04:31

5.1.2e,

Ivm met het tijdelijk afsluiten van het Citrix webportaal van de RDW (zie nieuws) ben ik genooddaakt om deze mail te sturen via mijn prive-mailadres.

Edwin Renzen van Stintum heb ik via whatsapp op de hoogte gesteld van de volgende mail (cursief):

M.b.t. het aanpassen van de Stint model NBAAAX met loodaccu van 10 naar 8 zitplaatsen moet u contact opnemen met 5.1.2e van I&W.

De RDW zal dan bezien wat de consequenties zijn en of een en ander inpasbaar is in de huidige aanvraag.

De analyse van het laadgewicht zoals in uw brief van 13 januari 2020 is aangegeven, kunnen wij niet geheel beoordelen.

Wij constateren dat bij vervoer van 8 kinderen van 7 jaar (24 kg/kind gemiddeld) er een reële kans bestaat dat het voertuig met de loodaccu wordt overbeladen.

Bij het vervoer van 10 kinderen wordt de situatie uiteraard ernstiger. Zelfs bij het voertuig met de lithiumaccu kan dan in het ongunstigste geval overbelading plaatsvinden.

De RDW zal deze kritische noot melden in haar eindrapportage aan I&W.

De suggestie van 5.1.2e om bij de wijziging de naamsverandering en aantal het aantal personen te combineren lijkt mij efficiënt.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e 5.1.2e@rdw.nl
Onderwerp: Update hernieuwde aanvraag Stint
Datum: donderdag 23 januari 2020 11:50:06

5.1.2e,

Ik moet het ook nog zien of Renzen de wijziging naar 8 personen bij je gaat melden.

De RDW werkt nu alles af volgens jouw aanvraagbrief van 5 november jl.

Momenteel zitten we in de eindfase en volgende week is de interne reviewronde van het eindrapport en aanbiedingsbrief.

Ik wacht nog op het slotackoord van het C.O.P. onderzoek. Dat verwacht ik vandaag of morgen. Het ziet er positief uit maar ik ben voorzichtig m.b.t. het convenant. We zitten immers met een risico van overbelading bij 10 personen.

Einde volgende week zou alles klaar moeten zijn (zonder nabranders, verrassingen enzovoort).

Einde volgende week is tevens mijn laatste werkdag (contract loopt af).

De resterende werkzaamheden zullen vanaf dat moment worden gecoördineerd door 5.1.2e

Als ik je niet meer mocht spreken: veel succes met de afronding.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 12:16

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e@rdw.nl

Onderwerp: RE: Aanpassen aanvraag Stint ivm 8 personen loodaccu

Hoi 5.1.2e,

Ok, dank voor de info. Ik wacht dan af of dhr. Renzen die wijziging naar 8 personen ook formeel bij ons meldt. En eens om alles dan te combineren.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hotmail.com>

Verzonden: vrijdag 17 januari 2020 10:04

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e@rdw.nl

Onderwerp: Aanpassen aanvraag Stint ivm 8 personen loodaccu

5.1.2e,

Ivm met het tijdelijk afsluiten van het Citrix webportaal van de RDW (zie nieuws) ben ik genooddaakt om deze mail te sturen via mijn prive-mailadres.

Edwin Renzen van Stintum heb ik via whatsapp op de hoogte gesteld van de volgende mail (cursief):

M.b.t. het aanpassen van de Stint model NBAAAX met loodaccu van 10 naar 8 zitplaatsen moet u contact opnemen met 5.1.2e van I&W.

De RDW zal dan bezien wat de consequenties zijn en of een en ander inpasbaar is in de huidige aanvraag.

De analyse van het laadgewicht zoals in uw brief van 13 januari 2020 is aangegeven, kunnen wij niet geheel beoordelen.

Wij constateren dat bij vervoer van 8 kinderen van 7 jaar (24 kg/kind gemiddeld) er een reële kans bestaat dat het voertuig met de loodaccu wordt overbeladen.

Bij het vervoer van 10 kinderen wordt de situatie uiteraard ernstiger. Zelfs bij het voertuig met de lithiumaccu kan dan in het ongunstigste geval overbelading plaatsvinden.

De RDW zal deze kritische noot melden in haar eindrapportage aan I&W.

De suggestie van 5.1.2e om bij de wijziging de naamsverandering en aantal het aantal personen te combineren lijkt mij efficiënt.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e@rdw.nl; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets
Datum: vrijdag 24 januari 2020 17:20:12

Beste 5.1.2e,

Dank voor het bericht.

Van 5.1.2e hebben wij vanmiddag het officiële initial assessment document ontvangen.

5.1.2e neemt maandag de waarden van de weegschaal over van de voertuigen en controleert of het CE plaatje is aangebracht.

In overleg met het ministerie stuur ik zometeen de inlichtingenformulieren met nieuwe naam (bso bus). In de cc stuur ik dit ook naar RDW (5.1.2e). Dit als voorloper van de officiële communicatielijn tussen ministerie en rdw.

Als ik het goed begrepen heb zou dit op deze manier aansluiting kunnen vinden op de afrondende werkzaamheden van 5.1.2e en van het project aan de rdw kant.

Is dit een goede aanpak zo?

Mochten er vragen of opmerkingen zijn dan ben ik bereikbaar, ook in het weekend.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: 5.1.2e
Verzonden: vrijdag, januari 24, 2020 4:57 PM
Aan: Edwin Renzen
CC: 5.1.2e; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e@rdw.nl
Onderwerp: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets
 Edwin,
 Wij zijn momenteel de aanvraag aan het afronden.
 Ik wacht nog op een finale goedkeuring van het C.O.P. onderzoek voor nieuwe Stints (van 5.1.2e 5.1.2e).
 De planning is volgende week interne review bij RDW inclusief aanbiedingsbrief voor I&W. Vooralsnog is alles volledig gebaseerd op de beide aanvragen van oktober/november 2019. Er is (nog) geen rekening gehouden met aanpassingen aan het ontwerp of naamsverandering. Wat dat betreft wachten wij op instructies vanuit I&W.
 Aangezien mijn contract bij RDW afloopt op 31 januari 2020 wordt het dossier overgedragen aan 5.1.2e.
 Vanwege Citrix-perikelen wordt deze mail verzonden vanuit mijn eigen zakelijke mailadres (5.1.2e @hotmail.com).

Ik neem aan dat we elkaar nog wel een keer spreken.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

5.1.2e

Van: [Edwin Renzen](#)

Aan: 5.1.2e

Cc: 5.1.2e; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e@rdw.nl; 5.1.2e; 5.1.2e

Onderwerp: Re: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets

Datum: vrijdag 24 januari 2020 18:11:34

Beste 5.1.2e,

Bij deze nog een aanvulling. Het onderwerp EMC en het aanleveren van bepaalde info vanuit Dekra als onderbouwing staat op binnenkomst aanstaande dinsdag.

Klopt het dat als dit aangevuld is we geen openstaande onderwerpen hebben?

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

[Outlook voor iOS](#) downloaden

overlap met 88



Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets
Datum: vrijdag 24 januari 2020 22:48:12
Bijlagen: [D-IF-000003-B - Stint Bus lood - compleet.pdf](#)

Beste 5.1.2e ,

Bij deze ook het andere gewijzigde inlichtingenformulier. Alleen de naam van het voertuig is gewijzigd in bus.

Wil je de aankomst van dit bericht bevestigen aub? Dit ivm de grootte van de bijlage.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6-5.1.2e
T: +31(0)30-5.1.2e
www.stintum.com

overlap met 89

Van: 5.1.2e
Aan: "Edwin Renzen"
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e @rdw.nl; 5.1.2e @rdw.nl
Onderwerp: RE: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets
Datum: zaterdag 25 januari 2020 12:41:12

Edwin,

De mails met de gewijzigde inlichtingenformulieren zijn bij mij goed ontvangen.

Een korte blik op het inlichtingenformulier van de loodversie leert dat er nog steeds sprake is van 10 zitplaatsen.

Ik zal maandag a.s. checken of deze administratieve aanpassingen bij de collega's en I&W zijn aangekomen en nog kunnen worden doorgevoerd binnen de lopende aanvraag.

Verder controleer ik of er nog consequenties zijn verbonden aan de naamsverandering in het kader van het reeds afgegeven Initial Assessment (C.O.P.).

Zoals door u aangegeven komt er dinsdag a.s. nog aanvullende EMC-informatie.

Hoewel aan de late kant zal beoordeling plaatsvinden na ontvangst.

Naar mijn weten staan er geen openstaande punten meer n.a.v. ons laatste overleg d.d. 6 januari 2020.

Gezien de stand van de aanvraag wil ik u er op wijzen dat eventuele nadere aanpassingen pas weer mogelijk zijn na afronding van de huidige aanvraag.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Van: Edwin Renzen

Verzonden: vrijdag 24 januari 2020 22:47

Aan: 5.1.2e - BSK'

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets

Beste 5.1.2e,

Bij deze ook het andere gewijzigde inlichtingenformulier. Alleen de naam van het voertuig is gewijzigd in bus.

Wil je de aankomst van dit bericht bevestigen aub? Dit ivm de grootte van de bijlage.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6-5.1.2e

T: +31(0)30-5.1.2e

www.stintum.com

overlap met 90

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets
Datum: maandag 27 januari 2020 09:49:27

5.1.2e,

Zojuist uitgebreid gesproken met Edwin Renzen.

Bij RDW wordt inmiddels alles in gereedheid gebracht om de naamsverandering nog tijdens de huidige aanvraag door te voeren.

Ik heb hem het advies gegeven om tijdens het lopende aanvraagproces niet meer met een loodvariant van 8 personen te komen.

Beter lijkt om het advies van RDW aan I&W af te wachten evenals de discussie over het convenant.

Svp bellen i.v.m. jouw mail hieronder.

Groet,

5.1.2e

RDW VRT

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: maandag 27 januari 2020 09:29

Aan: Edwin Renzen

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets

Beste Edwin,

Ik heb het inlichtingenformulier ontvangen.

Naar aanleiding hiervan heb ik nog een paar vragen:

- Is het inlichtingenformulier het enige document wat eerder bij de aanvraag is ingediend, waarin de naam is aangepast? Of wordt de naam ook nog aangepast in andere documenten.
- Ik had begrepen uit ons telefoongesprek dat de Stint/Bus (type lood) zou beperkt worden tot het vervoer van 8 personen in verband met de toegestane maximale massa. Ik zie dit niet terug in het inlichtingenformulier. Betekent dit dat de aanvraag voor dit type wordt doorgezet voor het vervoer van maximaal 10 personen?

Ik zal in ieder geval ook bij de RDW nagaan wat deze aanpassing betekent voor hun beoordeling.

Mvg.,

5.1.2e

overlap met 90 en 91

zit volledig in 90 en 92

Wob-loket

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>
Verzonden: maandag 27 januari 2020 10:10
Aan: 5.1.2e - BSK
CC: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets

Goedemorgen 5.1.2e,

Dank voor de ontvangstbevestiging.

Enkel de handelsbenaming is gewijzigd. Merk blijft Stint, type/model is "bus" geworden.

Beide aanvragen zijn voor 10 kinderen. Zover ik weet is er geen regel over maximum laadvermogen. Uiteraard denken we graag mee als dit onderwerp van gesprek wordt. Dit ook om lopende processen niet te frustreren in deze afronden.

Als er vragen opmerkingen of andere aanpak constructiever is, dan hoor ik het graag.

Groet,

Edwin Renzen

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Verzonden: maandag, januari 27, 2020 9:29 AM
Aan: Edwin Renzen
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets

Beste Edwin,

Ik heb het inlichtingenformulier ontvangen.

Naar aanleiding hiervan heb ik nog een paar vragen:

- Is het inlichtingenformulier het enige document wat eerder bij de aanvraag is ingediend, waarin de naam is aangepast? Of wordt de naam ook nog aangepast in andere documenten.
- Ik had begrepen uit ons telefoongesprek dat de Stint/Bus (type lood) zou beperkt worden tot het vervoer van 8 personen in verband met de toegestane maximale massa. Ik zie dit niet terug in het inlichtingenformulier. Betekent dit dat de aanvraag voor dit type wordt doorgezet voor het vervoer van maximaal 10 personen?

Ik zal in ieder geval ook bij de RDW nagaan wat deze aanpassing betekent voor hun beoordeling.

Mvg.,

5.1.2e

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>
Verzonden: vrijdag 24 januari 2020 22:47
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@hotmail.com>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Onderwerp: RE: Update hernieuwde aanvraag Stint voor aanwijzing bijzondere bromfiets

Beste 5.1.2e,

Bij deze ook het andere gewijzigde inlichtingenformulier. Alleen de naam van het voertuig is gewijzigd in bus.

Wil je de aankomst van dit bericht bevestigen aub? Dit ivm de grootte van de bijlage.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6-5.1.2e

T: +31(0)30-5.1.2e

www.stintum.com

overlap met 90



Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: BSO bus 2020_Model_klanten.pdf
Datum: dinsdag 28 januari 2020 10:37:37

5.1.2e ,

Ik heb het document van Stintum diagonaal gelezen.
Dit document is een verantwoordelijkheid van Stintum.

Enkele bijzonderheden:

1 Stintum geeft het voertuig de naam "BSO bus". In het nieuwe inlichtingenformulier gebruikt hij de term "Bus 17,2 km/h - Lithium". (pagina 1)

2 Stintum sorteert reeds voor op een mogelijke hernieuwde aanvraag voor 8 personen loden versie t.b.v. om te bouwen originele Stints (pagina 10)

3 Stintum suggereert dat de lithium versie "in alle gevallen" geschikt is voor 10 personen. Dat is natuurlijk nog maar de vraag (pagina 10 en 11)

Groet,

5.1.2e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 27 januari 2020 20:47

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: FW: BSO bus 2020_Model_klanten.pdf

Hoi 5.1.2e ,

Renzen wil dit binnenkort naar zijn gebruikers sturen. Hij wist me te melden dat dit vanuit een commercieel belang was om het bedrijf boven water te houden. Ik heb intern voorgesteld dat we hier zelf niets van vinden (hij gaat over zijn eigen communicatie) tenzij er pertinente feitelijke onjuistheden in staan. Die kan ik wel signaleren.

Vandaar mijn vraag aan jullie. Zien jullie hier fouten in?

Mvg.,

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hotmail.com> <mailto:5.1.2e@hotmail.com>>

Datum: maandag 27 jan. 2020 7:53 PM

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl> <mailto:5.1.2e@minienw.nl>>

Onderwerp: BSO bus 2020_Model_klanten.pdf

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: FW: 060.43303: Eindrapport
Datum: dinsdag 11 februari 2020 11:07:15
Bijlagen: [TNO 2020 R10188.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Bijgevoegd het "Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint". Deze TNO versie is opgesteld n.a.v. de reactie van SWOV op het rapport van Prodrive.

Deze informatie hoort bij de aanvraag bijzondere bromfiets die 10-10-2019 gedaan is en is van toepassing op beide aanvragen.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6 5.1.2e

T: +31(0)30 5.1.2e

www.stintum.com

Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 08:50

Aan: Edwin Renzen

CC: 5.1.2e

Onderwerp: 060.43303: Eindrapport

Geachte heer Renzen, beste Edwin,

Aangehecht is het rapport van het project 060.43303 "Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint".

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

T +31 (0)88 5.1.2e

M +31 (0) 5.1.2e

[Location](#)

Power Trains

E 5.1.2e [@tno.nl](#)

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. TNO accepts no liability for the content of this e-mail, for the manner in which you use it and for damage of any kind resulting from the risks inherent to the electronic transmission of messages.

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: 060.43303: Eindrapport
Datum: vrijdag 14 februari 2020 16:54:19

En nog een toelichting:

In het chassisnummer is het nummer van de aanvraag opgenomen. NBABAX.

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: vrijdag, februari 14, 2020 3:07 PM

Aan: Edwin Renzen

Onderwerp: RE: 060.43303: Eindrapport

Goedemiddag Edwin,

Ik heb je rapport in goede orde ontvangen. Kan je me nog laten weten welke Stint TNO heeft beoordeeld? Ik lees in het rapport het volgende: *De testen zijn uitgevoerd op voertuig met chassisnummer XRZNBABAXLN000001*. Ik kan dit kenmerk niet matchen met de info op de aangepaste inlichtingenformulieren. Kan je me dat nog laten weten?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

.....
Van: Edwin Renzen

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 11:07

Aan: 5.1.2e - BSK

Onderwerp: FW: 060.43303: Eindrapport

Beste 5.1.2e,

Bijgevoegd het "Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint". Deze TNO versie is opgesteld n.a.v. de reactie van SWOV op het rapport van Prodrive.

Deze informatie hoort bij de aanvraag bijzondere bromfiets die 10-10-2019 gedaan is en is van toepassing op beide aanvragen.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6 5.1.2e

T: +31(0)30 5.1.2e

www.stintum.com

.....
Van: 5.1.2e <5.1.2e@tno.nl>

Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 08:50

Aan: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

cc: 5.1.2e <5.1.2e@tno.nl>

Onderwerp: 060.43303: Eindrapport

Geachte heer Renzen, beste Edwin,

Aangehecht is het rapport van het project 060.43303 "Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint".

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

T +31 (0)88 5.1.2e

M +31 (0) 5.1.2e

[Location](#)

Power Trains

E 5.1.2e@tno.nl

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. TNO accepts no liability for the content of this e-mail, for the manner in which you use it and for damage of any kind resulting from the risks inherent to the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
Onderwerp: RE: 060.43303: Eindrapport Stint
Datum: maandag 17 februari 2020 13:32:14

5.1.2e,
 5.1.2e is op het moment erg druk. Ik weet niet exact wat wel/niet getest is, maar ik schat zo in dat wij de eerste 3 bullits beoordeeld hebben en de rest niet. Bijz ons worden dat soort testen in afgeleide vorm gedaan om bijv. te controleren of het voertuig aan de remeisen voldoet. De complete gele set is inderdaad iets dat een SWOV-achtige organisatie zou moeten doen in het kader van het vereiste veiligheidsrapport. Waar zijn daarin zeker niet de deskundige partij. Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 5.1.2e
 E 5.1.2e @rdw.nl
 I www.rdw.nl

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 15:27
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: 060.43303: Eindrapport Stint
 Hoi 5.1.2e,

Bij herlezing van het rapport heb ik toch nog een specifieke vraag voor de RDW. TNO verwijst naar de testen die jullie hebben uitgevoerd en schrijft dat ze daarom, behalve de uitwijktest, sommige testen niet over gaat doen omdat jullie de autoriteit zijn op dit vlak. Dat is mooi. Tegelijk hebben we in de toelichting bij de beleidsregel wel opgenomen waaraan getoetst moet worden om het veilig gebruik te kunnen beoordelen:

Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt. 5.1.2i

- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

Mijn vraag is of de geel gemarkeerde punten zijn beoordeeld door de RDW? Kan je me dat laten weten in de loop van volgende week?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 14:53

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: FW: 060.43303: Eindrapport

Hoi 5.1.2e,

Ter info. Mochten jullie hierin nog rare dingen tegenkomen, geef dan een seintje.

Mvg.,

5.1.2e

overlap met 96

Van: 5.1.2e namens 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets
Datum: maandag 17 februari 2020 16:55:05
Bijlagen: [image002.png](#)
[2020_02 -12_ Beoordeling Stint compleet 1.0.pdf](#)
[20200214 - DIR20-1189 Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Zoals 5.1.2e met jou heeft afgesproken, ontvang je, namens hem, hierbij de digitale versie van de brief en het rapport.

Vanwege de omvang van het rapport, sturen we het alleen digitaal toe.

Met vriendelijke groet,

Namens 5.1.2e

5.1.2e

Divisie Toezicht & Beoordeling



, Europaweg 205, 2711 ER Zoetermeer

✉ Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer

☎ (+31) 6 5.1.2e

@ 5.1.2e @rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
t.a.v. 5.1.2e
Rijnstraat 8
2525 XP Den Haag

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Bijlage(n)
	DIR20-1189	14 februari 2020	

Contactpersoon	E-mail
5.1.2e	5.1.2e@rdw.nl

Onderwerp
Aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Geachte 5.1.2e,

Op 5 november 2019 heeft de RDW van u twee aanvragen van de Stint Bus ontvangen. In deze brief koppelt de RDW het oordeel over deze aanvraag aan u terug. Deze beoordeling is een vervolg op de keuring van een vorige versie. In onze brief aan u, van 11 september 2019, kon toen nog geen positief oordeel afgegeven worden vanwege een aantal openstaande punten.

U heeft de RDW gevraagd om de twee aangepaste voertuigen en de geleverde documentatie opnieuw te beoordelen, conform de Beleidsregel Aanwijzing Bijzondere Bromfietsen. Bovendien heeft u gevraagd om aandacht te schenken aan een drietal punten van de Inspectie SZW en te controleren of de voertuigen zijn voorzien van een CE-markering. Naast het beoordelen van de voertuigen vroeg u ook het kwaliteitssysteem van de fabrikant te beoordelen.

Alvorens inhoudelijk in te gaan op de bij de beoordeling opgedane bevindingen, hecht ik er aan om nogmaals te onderstrepen dat de totale veiligheid op de weg een optelsom is van meerdere factoren, naast de veiligheid van het voertuig zelf. Zo zijn een veilig ingerichte infrastructuur, goede verkeersregels en vaardig menselijk gedrag in het verkeer minstens zo relevant. De RDW beperkt zich nu tot een oordeel op het voertuig zelf en op de kwaliteit van de productie ervan.

Ons kenmerk
DIR20-1189

Pagina
2

Beoordeling aanvraag

De twee aanvragen zijn beoordeeld door de RDW. Naast de door u gestelde vragen heeft de RDW ook de vier belangrijkste aanbevelingen van TNO van december 2018 in het onderzoek betrokken. Daarnaast heeft TNO op verzoek van de RDW de verplichte risicobeoordeling geëvalueerd.

Bevindingen

Uit de onlangs uitgevoerde (nieuwe) beoordelingen zijn de volgende bevindingen vastgesteld:

1. Het voertuig voldoet niet aan de gestelde technische eisen uit de beleidsregel, vanwege een overschrijding van het maximum aantal zitplaatsen;
2. De fabrikant voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen uit de beleidsregel.

Toelichting bevindingen

De RDW concludeerde tijdens de keuring van de eerste verbeterde versie, in de zomer van 2019, al dat er als gevolg van de aangepaste Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen duidelijk verbeteringen zijn doorgevoerd. Door de RDW is extra aandacht gegeven aan de punten die zijn aangehaald in de brief van SZW van 7 augustus 2019 te weten: kantelgevaar, het zichtveld van de bestuurder en de signalering t.b.v. een veilige werking.

Toelichting technische eisen:

- a. De aangeboden voertuigen hebben tien zitplaatsen, de beleidsregel staat maximaal acht toe. Alle zitplaatsen voldoen wel qua sterkte en aan de overige eisen wordt wel voldaan;
- b. Volgens de eisen mag dit voertuig vol beladen maximaal 565 kg wegen. Door de extra beugels is het voertuig zwaarder geworden ten opzichte van de eerdere keuring in de zomer van 2019, waardoor er nog minder laadvermogen beschikbaar is. Wij vinden dat de kans op overbelading een reëel aandachtspunt is wanneer er tien kinderen vervoerd gaan worden, zeker bij de versie met de ca. 50 kg zwaardere loodaccu.

Toelichting kwaliteitssysteem:

- a. Het onderzoek naar de inzet van gebruikte onderdelen, zoals de kunststof bak, loopt nog;
- b. Het kwaliteitssysteem is op verzoek van de fabrikant ook getoetst aan de strengere EU-richtlijn voor reguliere fabrikanten (en voldoet). Hiermee is het voertuig opgenomen in het toezichtstelsel van de RDW.

Ons kenmerk
DIR20-1189

Pagina
3

Conclusie

De voertuigen voldoen niet aan de gestelde eisen van de beleidsregel vanwege het aantal zitplaatsen. De sterkte van deze zitplaatsen en de overige onderdelen van het voertuig voldoen wel aan de eisen. Het kwaliteitssysteem van de fabrikant voldoet aan de strengere EU-eisen en zal later mogelijk uitgebreid worden met toestemming voor de inzet van gebruikte onderdelen.

Verder vinden wij het belangrijk dat er aandacht is bij de fabrikant en gebruiker om overbelading te allen tijde tegen te gaan, met name bij de zware loodaccu, omdat dit direct gevolgen heeft op de veiligheid van het voertuig.

Mocht u aanvullende vragen hebben, dan kunt u contact leggen met mijn collega de 5.1.2e .

Met vriendelijke groet,
Directie van de RDW,

5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: beslisnota aanvraag Stint (graag uiterlijk 26/2 reactie)
Datum: woensdag 26 februari 2020 14:23:11

Kan prima leven met deze opzet

5.1.2e

Vehicles Regulation & Admission Division – Type Approval Department



P.O. [Box 777](#)

[2700 AT Zoetermeer](#)

[Netherlands](#)

Tel. +31 5.1.2e

Mob +31 6 5.1.2e

Website: www.rdw.nl

Op 25 feb. 2020 om 15:11 heeft 5.1.2e - BSK het volgende geschreven:

Ha 5.1.2e,

Ben jij het eens met wat ik heb opgeschreven in de nota in relatie tot de RDW? Ik heb wat we gisteren hebben besproken, hier ook in verwerkt.

Lukt het jou om in de loop van morgen te reageren?

Dan kan deze nota verder richting de minister.

Dank!

Mvg.,

5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: 060.43303: Eindrapport
Datum: woensdag 4 maart 2020 17:43:39

Hoi 5.1.2e,

De RDW heeft intern afstemming gehad en gekeken vanuit welke rol TNO inzicht heeft gehad in het voorlopige rapport (concept)RDW-SPE-0090824. TNO heeft het voorlopige rapport gekregen onder de voorwaarden van de raamwerkovereenkomst tussen TNO en de RDW. TNO had dan ook ten tijden van het opstellen dan het rapport "veerkeersveiligheidsonderzoek" (060.43303) op juiste gronden kennis van de uitkomsten van de testen van de RDW.

De RDW heeft het concept en definitief rapport RDW-SPE-0090824, wat op 14 februari 2020 aan I&W is verzonden, vergeleken en geen verschillen aan getroffen op de punten waar door TNO naar verwezen wordt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating - Afdeling Typegoedkeuring

T +31 5.1.2e
 E 5.1.2e@RDW.NL
 I www.rdw.nl

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

-----Original Message-----

From: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
 Sent: donderdag 20 februari 2020 07:26
 To: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
 Cc: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e, 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
 Subject: RE: 060.43303: Eindrapport

Hoi 5.1.2e,

Ik had Renzen aan de lijn en ik heb dit punt ook gelijk even aangekaart. Hij vertelde me dat hierover afstemming zou zijn geweest met 5.1.2e en dat 5.1.2e heeft ingestemd om naar jullie rapport te verwijzen. Geen idee of dat zo is. Wil jij dat nagaan?

Mvg.,

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl<mailto:5.1.2e@minienw.nl>>
 Datum: dinsdag 18 feb. 2020 7:27 AM
 Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl<mailto:5.1.2e@minienw.nl>>
 Kopie: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>; 5.1.2e, 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>; 5.1.2e

<5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>

Onderwerp: RE: 060.43303: Eindrapport

Hoi 5.1.2e,

Ik heb even zitten nadenken hoe dit op te lossen.

Is het een idee dat TNO jullie uitdrukkelijk toestemming vraagt om dit rapport te mogen gebruiken? Want dat ze verwijzen naar uitgevoerde testen door de RDW en jullie daarbij als autoriteit neerzetten vind ik niet verkeerd. Spreekt voor zich dat dan wel duidelijk moet zijn dat dit maar voor een deel invulling kan geven aan het veiligheidsrapport. Ze hebben ook nog een eigen afweging te maken. En daarnaast ben ik voornemens de SWOV nog wel te vragen of dit rapport nu volledig is om het veilig gebruik van de Stint in het verkeer te beoordelen.

Het alternatief is dat TNO wordt gemeld dat ze dit rapport van de RDW niet hoorden te gebruiken en dat ze zelf dus alles testen. Dat kan ook, maar kan - hoewel zuiverder - naar buiten toe star overkomen. Daar moeten we dan rekening mee houden.

Mvg.,

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>

Datum: maandag 17 feb. 2020 5:16 PM

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl<mailto:5.1.2e@minienw.nl>>

Kopie: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>, 5.1.2e
5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>, 5.1.2e

<5.1.2e@rdw.nl<mailto:5.1.2e@rdw.nl>>

Onderwerp: RE: 060.43303: Eindrapport

Hoi 5.1.2e,

In de basis een prima rapport, waar we echter wel tegen aanlopen is het punt dat TNO op een aantal punten verwijst naar testen die de RDW heeft gedaan en op basis daarvan hun conclusie heeft gebaseerd. 5.1.2i

Gezien de RDW op dit moment het rapport 060.43303 via I&W heeft gekregen lijkt ons goed dit verder te bezpreken om te komen tot het zuiverhouden van de verantwoordelijkheden en het aanpassen van het rapport.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating - Afdeling Typegoedkeuring

T +31 5.1.2e

E 5.1.2e@RDW.NL<mailto:5.1.2e@RDW.NL>

I www.rdw.nl<http://www.rdw.nl/>

[cid:image001.png@01D5E5B5.F9B1AD70] Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

From: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Sent: vrijdag 14 februari 2020 14:53

To: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Cc: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Subject: FW: 060.43303: Eindrapport

Hoi 5.1.2e,

Ter info. Mochten jullie hierin nog rare dingen tegenkomen, geef dan een seintje.

Mvg.,

5.1.2e

overlap met 95



Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: beoordelingsverslag van Stint
Datum: woensdag 4 maart 2020 18:01:05
Bijlagen: [image002.png](#)
[2020_02 -12 Beoordeling Stint compleet 1.0_cor 01.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Via deze weg wil ik je laten weten dat we door jou vragen er achter zijn gekomen dat er op pagina 5 van het beoordelingsverslag van Stint het woord "geen" ontbrak. We hebben daarop een correctie van het verslag gedaan. De tekst van de alinea luidt nu als volgt:

"De testen conform Annex 11, 12 en 14 van het Reglement 10, versie 5 zijn nog niet uitgevoerd. Dit heeft te maken met de emissie vanuit het voertuig tijdens het laden op het stroomnet, dit heeft echter geen impact tijdens het gebruik van het voertuig."

Voor de duidelijkheid de aanpassing zit alleen in het verslag bij de testrapporten, de uitkomsten en testrapporten zijn ongewijzigd.

Ik zal er ook zorg voor dragen dat het verslag ook nog even via de lijn wordt aangeboden.

Mocht je nog vragen hebben dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring



Europaweg 205

Postbus 777

2700 AT Zoetermeer

T +31 79 5.1.2e

E 5.1.2e @RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Beoordeling RDW van twee hernieuwde aanvragen van StintumDatum:
28 februari 2020verslagnummer:
RDW 2020-BB001 Cor 01.**1 Inleiding**

In de brief van 5 november 2019 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Rijkswaterstaat gevraagd om twee hernieuwde aanvragen van de verbeterde stint van de firma Stintum motoring nv te beoordelen conform de beleidsregel Aanwijzing bijzondere bromfietsen (gedenkt vanaf 2 mei 2019).

De twee hernieuwde aanvragen betreffen:

- Stint Bus met lithiumaccu en snelheid 17,2 km/uur (NBABAX)
- Stint Bus met loodaccu en snelheid 17,2 km/uur (NBAAAX)

Naast de Beleidsregel Bijzondere Bromfietsen is ook gevraagd de drie belangrijkste aandachtspunten van de Inspectie SZW te betrekken in de beoordeling. Deze punten betreffen het kantelgevaar, het zicht van de bestuurdersplaats en de signalerings- en aanwijsrichtingen. Tot slot is gevraagd om te controleren of de voertuigen zijn voorzien van een CE-markering.

De RDW heeft verder de vier belangrijkste aanbevelingen van TNO van december 2018 bij het onderzoek betrokken (zie memorie van toelichting Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen onder 7.1).

Unterhänge rapportage geeft een samenvatting van de resultaten en een advies.

2 Overzicht van de aanvragen

De volgende documenten zijn per aanvraag ontvangen van Stintum Holding bv:

- Inlichtingenformulier
- Veiligheidsbeoordeling Stint (ProSafety Consult)
- Veiligheidsonderzoek (Prodrive Academy)
- Onderbouwingen RDW (risicobeoordeling) (Stintum Holding)
- Conformiteitsverklaring
- Duurzaamheidsverklaring
- Technische bijlagen (zie ook inlichtingenformulier voor nadere uitleg)
- KAM-boek (Stintum Holding)
- Gebruikershandleiding

- Dossier met certificaten van componenten
- Test Report EMC (Dekra)

Op het RDW Testcentrum is een testmodel van de Stint Bus afgeleverd. Dit model is representatief gevonden voor de Aanvragen.

3 Aanpak

Na ontvangst van de documentatie en aan testvoertuig (17,2 km/uur, loodaccu en lithiumaccu) is direct gestart met het onderzoek door de RDW.

De testen die betrekking hebben op de technische toetsingscriteria zijn afgenomen op het RDW

Testcentrum. De belangrijkste testen betreffen:

- algemene inspectie van het testmodel (incl. documentatieonderzoek);
- remtentesten (handrem, voorrem, achterrem, noodstop, uitloop, vrijloop);
- stabiliteitstesten (uitwijktest, kellingtest, statische kanteltest);

De gordelretest is uitgevoerd bij de firma S-style in Veldriel. De inspecteurs van de RDW waren hierbij aanwezig (witness test).

Opmerking: op uitdrukkelijk verzoek van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat zijn alle relevante testen uitgevoerd op basis van het vervoer van 10 kinderen, wetende dat de Beleidsregel Bijzondere Bromfietsen dit niet toelaat.

Verder heeft de RDW onderzoek gedaan naar het systeem dat moet garanderen dat de kwaliteit van de geproduceerde voertuigen consistent blijft, de zogenaamde Conformity of Production (COP). Er zijn hiertoe enkele schouwvingen geweest in de periode juli 2019 tot en met januari 2020. Daarnaast is de documentatie beoordeeld, waaronder het KAM-boek (kwaliteitshandboek).

De controle van de nasibecordeling is, in opdracht van KUV, uitgevoerd door INU.

Tijdens het onderzoek is regelmatig overleg gevoerd met vertegenwoordigers van Stintum en is nog de mogelijkheid gegeven om verbeteringen door te voeren aan het voertuig en het kwaliteitssysteem.

4 Resultaten

4.1 Dossier testrapporten (zie artikel 4 lid 4a van de beleidsregel)

De hernieuwde aanvragen zijn vergezeld gegaan van een dossier met testrapporten (lees: certificaten). Het Test Report EMC is later aangeleverd.

Geen opmerkingen.

4.2 Inlichtingenformulier (zie artikel 4 lid 4b van de beleidsregel)

De volgende inlichtingenformulieren zijn beoordeeld:

- D-IF-00001 (d.d. 10-12-2019) t.b.v. aanvraag NBABAX (Ithumaccu, 17,2 km/h)
- D-IF-00003 (d.d. 10-12-2019) t.b.v. aanvraag NBAAAX (Iloodaccu, 17,2 km/h)

Geen opmerkingen.

4.3 Conformiteitsverklaring (zie artikel 4 lid 5a van de beleidsregel)

De volgende conformiteitsverklaringen zijn beoordeeld:

- D-QC-000001R (onderdeel inlichtingsformulier d.d. 10-12-2019) t.b.v. aanvraag NBABAX
- D-QC-000003R (onderdeel inlichtingsformulier d.d. 10-12-2019) t.b.v. aanvraag NBABAX

Opmerking:

- De volgende tekst op pagina 1 staat er onterecht: "Het voertuig mag permanent worden geregistreerd in lidstaten met linksrijdend / rechtsrijdend verkeer die metrische / Engelse "imperiale" eenheden voor de snelheidsmeter en metrische / Engelse "imperiale" eenheden voor de kilometerteller gebruiken.

4.4 Duurzaamheidsverklaring (zie artikel 4 lid 5b van de beleidsregel)

De volgende duurzaamheidsverklaringen zijn beoordeeld:

- D-QD-000001 (d.d. 10-12-2019) t.b.v. aanvraag NBABAX
- D-QD-000003 (d.d. 10-12-2019) t.b.v. aanvraag NBAAAX

Geen opmerkingen.

4.5 Kwaliteitssysteem (zie artikel 4 lid 5c van de beleidsregel)

De beoordeling van het kwaliteitssysteem heeft betrekking op de twee hernieuwde aanvragen en beperkt zich voornamelijk tot de productie en levering van voertuigen op basis van nieuwe materialen.

Stintum heeft op 12 juli 2019 de aanvraag voor vrijgave van de COP via Stintum consultant Autograaf ingediend bij de RDW op basis van artikel 23 van EU168/2013. Op 16 juli 2019 zijn de eerste COP gesprekken tussen de Stintum en de RDW (divisie Voertuig Regeleiving & Toelating, afdeling TGR/Aanwijzing en Toezicht) geweest om de aanvraag door te nemen. De schouwingen van het kwaliteitssysteem hebben plaatsgevonden op basis van zowel de beleidsregel als de 101/2013. Tijdens de bezoeken aan Stintum is het aangeleverde KAM-broek beoordeeld en is onderzoek gedaan naar de achterliggende documenten, procedures en werkwijzen.

De conclusie van de RDW is dat de maatregelen die Stintum in het handboek heeft vermeld, en de aanvullende informatie, voldoende zijn voor de afgifte van een Verklaring van Initial Assessment voor voertuigen op basis van nieuwe materialen. De verklaring is afgegeven op 24 januari 2020. Er resten nog enkele Minor Non Conformities en Remarks. Zodra de productie is gestart zal (binnen 1 tot 3 maanden) opnieuw een audit worden uitgevoerd om de implementatie van de nu aangeleverde en beoordeelde plannen te verifiëren en om na te gaan of de overeenstemming van de voertuigen voldoende is gewaarborgd.

Met betrekking tot voertuigen op basis van gedeeltelijke hergebruik van materialen vindt nog aanvullend onderzoek plaats. Bij positief resultaat zal dit leiden tot een aanvullende verklaring in de vorm van een additionele brief van de RDW.

4.6 Gebruiksaanwijzing Stint (zie artikel 4 lid 2e van de beleidsregel)

Beeoordeeld is de GEBRUIKERSHANDLEIDING Stint BSO 2019 versie 2019-12. Deze gebruikerhandleiding heeft betrekking op de twee hernieuwde aanvragen.

De gebruikerhandleiding heeft een verzorgde indruk.

Opmerkingen:

- De naam van het document gebruikt Stint BSO in plaats van Stint Bus.
- Pagina 1 spreekt over goedkuring maar het is een aanwijzing.
- De gebruiksaanwijzing spreekt over het vervoeren van 10 kinderen.
- Op de pagina's 1, 14, 16 en 41 wordt het type BSO genoemd i.p.s. Bus.
- De aanbevelen bandenspanning op het voertuig en het informatie document wijkt af van de bandenspanning in de gebruiksaanwijzing.

4.7 Technische toetsingscriteria (zie paragraaf 4 van de beleidsregel)

De beoordeling heeft betrekking op de beide hernieuwde aanvragen. Beeoordeeld zijn de technische documentatie en het testmodel van de Stint Bus. Afgezien van het afleerpunt met betrekking tot artikel 31a lid 2 van de beleidsrichtlijn, te weten 10 zitplaatsen i.p.v. de toegestane 8 zitplaatsen, voldoet het voertuig aan de technische toetsingscriteria. Het zij opgemerkt dat de testen hebben plaatsgevonden bij de maximaal toegestane belasting (dus niet bij overbelasting).

Opmerking:

- Analyse massa en zitplaatsen
De maximale massa van het voertuig is 565 kg (juridisch beleidsregel) en dat wordt berekend met twee assen met een maximum aslast van 300 kg. Het netto laadgewicht van de Stint Bus wordt afgeleid van het bruto laadgewicht minus een bestuurder van 75kg.

Model	Accu	Gewicht heg voertuig	Max juridisch gewicht	Bruto laad- gewicht	Gewicht bestuurder	Netto laad- gewicht
NBAJAX	litium	244kg	565kg	331kg	75kg	256kg
NBAAXX	lood	288kg	565kg	277kg	75kg	202kg

Aangenomen wordt dat de Stint Bus vooral wordt gebruikt door kinderen tot 7 jaar. Het gemiddelde netto gewicht van een kind van 7 jaar is ca. 24kg. Het maximale gewicht van een kind van 7 jaar is ca. 30kg. (Bron: Afreken van gemiddelde TWC van kind naar Nederlandse afmeting.)

Model	Accu	Netto laad- gewicht	8 gemiddelde kinderen van 7 jaar en 24kg	8 zware kinderen van 7 jaar en 30kg	10 gemiddelde kinderen van 7 jaar en 24kg	10 zware kinderen van 7 jaar en 30kg
NBAJAX	litium	256kg	192kg (75%)	240kg (94%)	240kg (94%)	300kg (117%)
NBAAXX	lood	202kg	192kg (95%)	240kg (119%)	240kg (119%)	300kg (149%)

Uit bovenstaande tabel valt op te maken dat de kans op substantiële overbelasting bij het vervoer van 10 kinderen reëel is bij het model met de loodaccu (NBAAXX).

Electro Magnetische Compatibiliteit (EMC)

Bij de test van de immunititeit ligt één van de 'vehicle conditions' niet te zijn getest. Bij navraag bij de Dekra blijkt deze situatie wel te zijn meegenomen.

De testen conform Amex 11, 12 en 14 van het Reglement 10, versie 5 zijn nog niet uitgevoerd. Dit heeft te maken met de emissie vanuit het voertuig tijdens het laden op het stroomnet. Dit heeft echter geen impact tijdens het gebruik van het voertuig.

4.2 Risicobeoordeling (zie artikel 4 lid 7 en lid 6 van de beleidsregel)

In opdracht van RDW heeft TNO de door Stirtum uitgevoerde risicobeoordelingen geëvalueerd.

De punten waarvoor een risicobeoordeling is aangeleverd zijn gebaseerd op de afwijkingen m.b.t. de beleidsregeldienstel van de 168/2013. Er is geen risicobeoordeling aangeleverd van de kantelbeveiliging. Deze kantelbeveiliging is echter niet voorgeschreven voor dit type voertuig, noch in de 168/2013, noch in de beleidsregel bijzondere bromfietsen. Desalniettemin heeft de fabrikant besloten om als extra veiligheid twee (rol)beugels toe te passen. Deze beugels zijn door RDW alleen beoordeeld op uitstekende scherpe delen, deugdelijke bevestiging en toegankelijkheid.

Stirtum heeft voor de volgende punten een risicobeoordeling aangeleverd:

1. Afstand gordelanker punten
2. Beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde
3. Boorddiagnosesystemen
4. Handgrepen en voetsteunen voor passagiers
5. Laadplatforms
6. Minimale rust kantelingsgraad
7. Vastlegging en controle van instellingen in de motor controller
8. Standaard
9. Verlichting
10. Bestuurdersplaats
11. Risicoanalyse 8 of 10 passagiers

Voor bovengenoemde punten is de door Stirtum aangeleverde argumentatie naar oordeel van TNO afdoende.

Kanttekeningen:

- Naar oordeel van TNO zou de risicobeoordeling van de valbeveiliging van de bestuurdersplaats zich moeten toespitsen op de effectiviteit van de bestuurderssteun om te voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt. Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een oneffen wegdek zijn de laterale bewegingen en rollbewegingen van een voertuig vanuit dominant. Voor deze bewegingen levert de bestuurderssteun voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt hiervoor opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaartse versnelling van het voertuig beperkt is. Wel verdient het aanbeveling om het retrainings te benoemen bij de rijtraining, vooral als het voertuig op hellingen wordt gebruikt.
- TNO geeft aan dat de argumentatie van Stirtum inzake 8 of 10 passagiers gebaseerd is op een statistische analyse. Onder de geteste aanname is de uitkomst van deze analyse correct. Als de

beoordeling van de RDW op basis van tien passagiers geen technische aanleiding geeft tot afkeur, dan is de argumentatie naar oordeel van TNO voldoende.

4.3 Gebruik van het voertuig in het verkeer (zie artikel 4 lid 3)

Op grond van artikel 4 lid 3 van de beleidsregel heeft de aanvrager een veiligheidsonderzoek laten verrichten door Prodrive Academy uit Lelystad. Dit onderzoek is niet door RDW beoordeeld.

Tijdens de remmentesten heeft de RDW enkele rijtesten toegevoegd die een beter inzicht geven in het rijgedrag van de Stint Rix onder extreme omstandigheden. Deze testten betreffen noodstop, scherpe bocht, uitwijkmanoeuvre, hard uitsteken bij toepassing, rijden op en afrijden van verhoogde richels, isrikconstructie en stoepgrond. Ook is een statisch kanteltest gedaan conform de deelverordening 44/2014. De kanteltest en de rijtesten konden zonder noemenswaardige problemen worden uitgevoerd.

Kanttekeningen:

Schuts op en afrijden van een stoep

Indien één achterwiel geen contact met de ondergrond heeft zal dit wiel door het differentieel hard gaan draaien. Daardoor verliest het andere achterwiel zijn aandrijving. Het voertuig zal dan met behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond moeten worden gezet.

Decontroleerd tot stilstand komen

Het voertuig is uitgerust met twee onafhankelijke mechanische remmen, een parkeerrem en een motorrem. Alle remsystemen vullen. Indien de bestuurder de stuurplek verlaat, dan valt de aandrijving uit en remt het voertuig af op de motor. Bij ligonereid slaat het voertuig stil na 34 meter. Een zeer bijzondere omstandigheid doet zich voor op een helling. Na stilstand van het voertuig, zonder bestuurder, komt het voertuig in een zogenoemde vrijloop en het voertuig richt zich als gevolg van de zwaartekracht weer in een langzame beweging voorwaarts. De inschatting van de RDW (en van TNO) is dat deze situatie zich minimaal zal voordoen omdat de bestuurderssteun voldoende waartorgen biedt om te voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt, zie ook de kanttekening bij paragraaf 4.2 Risicobeoordeling.

4.10 Aanwezigheid CE-markering

Op de linkzijde van het chassis is een CE-markering te vinden.

Geen opmerkingen.

c Samenvatting

De 2 hernieuwde aanvragen zijn beoordeeld door de RDW.

De RDW komt tot de conclusie dat er als gevolg van de aangepaste Beleidsregel Aanwijzing Bijzondere bromfietsen veelverbeteringen zijn aangetroffen ten opzichte van de originele Stint. Opvallende verbeteringen zijn de dubbel uitgevoerde mechanische remmen, de stuuriolom met de bedieningsorganen, de grietlek en de innovatieve bandcom.

De technische voertuigcriteria zijn getest, gecontroleerd en beoordeeld op basis van 10 passagiers en een maximaal totaal gewicht van 165 kg. Beide voertuigmodellen voldoen aan alle technische toetsingscriteria van de beleidsregel bijzondere bromfietsen m.u.v. de overschrijding van het maximaal aantal van 8 zitplaatsen. Extra aandacht is gegeven aan de punten die zijn aangehaald in de brief van SZW van 7 augustus 2019 te weten: kantelgevaar, zicht bestuurdersplaats en signalering. Ook is SZW (tijdens de voorgaande aanvraag van september 2019) uitgenodigd om enkele relevante testen bij te wonen.

Opgemerkt wordt dat er bij 10 passagiers een reële kans bestaat op substantiële overbelasting bij het model met de zware loadcase.

De risicobeoordeling is geëvalueerd door TNO en afdoende bevonden.

Het onderzoek naar het kwaliteitssysteem is positief afgerond voor de productie en levering van de Stint Bus op basis van nieuwe materialen. De Verklaring van Inhoud Assessment is afgegeven op 24 januari 2020. Het onderzoek naar het gebruik van materialen i.u.v. ontbouw van bestaande Stints loopt nog en kan resulteren in een aanvulling op de verklaring.

Indien geen uitzondering wordt gemaakt voor het vervoer van 10 kinderen dan is een nieuwe aanvraag noodzakelijk die volledig gebaseerd is op 8 zitplaatsen. Het onderzoek van de RDW zal zich dan waarschijnlijk beperken tot de documentatie en de aanwezigheid van 8 zitplaatsen in het voertuig.

e Bijlagen

- Testrapport RDW-SPE-0090824 (Model NBABAX) d.d. 29/01/2020
- Testrapport RDW-SPE-0090825 (Model NBAAAX) d.d. 29/01/2020
- Audit report nr AS202066181RA d.d. 24/01/2020
- Evaluatie van de risicobeoordeling in het kader van de toelating van de vernieuwde Stint; TNO, projectnummer 060.42241 d.d. 16/12/2019- TNO 2019 R12151

**TESTRAPPORT**

Modelform betreffende de technische beoordeling van een voertuig in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfietzen conform de "Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietzen" van 26 april 2019

Testrapportnummer

: RDW-SPE-0090824

0.1. Merk

: Sint

0.2. Type

: N (NADAN)

0.4. Voertuigcategorie

: Bijzondere Bromfietzen

0.5. Naam van de aanvrager

: Sintum Holding B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven**Testen**: De beoordeling is uitgevoerd in overeenstemming met bovengenoemde
Beleidsregel en de aanvullingen die in de opdracht van het ministerie staan.
Zie pagina 2 tot 19.**Testen uitgevoerd op** : november 2019 ~ januari 2020**Door**

5.1.2e

T afgedrukt: 30 Januari 2020



5.1.2e

Inhoud

Reden voor testen	2
Voertuiggegevens	3
Resultaten technische eisen Paragraaf 4 van de Beleidsregel	3
Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen	5
Bijlage II: deurenveiligheid	6
Bijlage III: remmen testen	7
Bijlage V: rijproeven stabiliteit	8
Bijlage VI: statische stabiliteit	10
Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*	11
Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*	12
Bijlage IX: CE-merkering	13
Bijlage X: Controlercertificaten conform artikel 4 lid 4a	14
Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats	15
Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting	16
Bijlage XIII: gedeeltesloten	17
Bijlage XIV: Verlichting voorkant	18
Bijlage XV: Electro Magnetische Compatibiliteit	19

Lijst of attached diagrams

Subject	Diagram number

Reden voor testen

Nieuwe aanvraag in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfietzen.

Gebruikte meetapparatuur

Omschrijving	Gevraagde nauwkeurigheid	Registratienummer
Leegrijmeter	K1030 II	K1030 II
Drukmeter	± 1% van 10 bar	EVA21
Wegmeetapparaat	-	WS413
Wegmeetapparaat	Klasse III	WPE11/20/23/24
Sneldrukmeter	1%	GPS13
Handcrashtester	20N	HKM01

Opmerkingen

Type N (NBABAX), zoals omschreven in het inlichtingenformulier Sint-Bas - Lithium, d.d. 18-12-2019, heeft een 24-Volt lithium batterij van 17 kg en heeft een topsnelheid van 17,2 km/h.



Voertuiggegevens

Merk & type Smt N (NBABAA)
VIN: XRZNBAB AXLN00001

Gewichten

As	Oelbeladen (incl. Overseen personen ¹)	Totale beladen
1.	124 kg	310 kg
2.	110 kg	255 kg
Totaal	234 kg	565 kg
	331 kg laadvermogen ¹	

Dit komt overeen met het stichtingsformulier.

Afmetingen

	Opgegeven (mm)	Gemeten (mm)
Length	2378	2380
Breedte	1110	1100
Hoogte	1581	1575

Resultaattechnische eisen Paragraaf 4 van de Beleidsreg

art 13	VIN	: pass
art 13a	Constructieplaat	: pass
art 14	Classificatie eigenschappen	: pass
art 15	Massa's en afmetingen: zie bijlage I	: pass
art 16	Stoftheid: gemeten 16,8 km/h, opgegeven 17,7 km/h	: pass
art 17	Motoreigenschappen: lid 2b	: pass
	lid 2c, zie bijlage II	: pass
art 18	Deugdelijke aandrijving: lid 4, zie bijlage II	: pass
art 19		: n.v.t.
art 20		: n.v.t.
art 21	Elektrische veiligheid: lid 1, zie bijlage II	: pass
art 21a	Besluitingsorgaan	: pass
art 22	Stoftheid: lid 1, 3 en 4	: pass
	lid 2	: pass
art 23	Deugdelijkheid aandrijving	: pass

¹ Laadvermogen is beschikbaar voor bestuurder, passagiers en bagage



art. 24	Drugdelijkheid asien	pass
art. 25	Fusee, lagurug en busen	pass
art. 26	Wielagers	pass
art. 27	Wielens	pass
art. 28	Banden	pass
art. 29	Veeryeten	pass
art. 30	Stuuratlag	pass
	Rmsystem	
art. 31	lid 1 en 7, zie bijlage III	pass
	lid 2 t m 11	pass
	Ziplaatsen, passagers en gordes	
art. 31a	lid 1	n.v.t.
	lid 2, 10 personen (p.v. maatmaat 4	fail
	lid 3	pass
	lid 4, afstand gordes, nuten wijkt af, zie risico-analyse	fail
	lid 5	pass
	lid 6, zie bijlage XIII	pass
art. 31b	Restruedegplaats	pass
art. 32	Scherpe delen	pass
art. 33		n.v.t.
art. 34		n.v.t.
art. 35	Bijlage IV	pass
art. 36		pass
art. 37	Afwijking, 4 vooridaten (2 dim en 2 positie) Bijlage XIV	pass
art. 38		pass
art. 39		pass
art. 40	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 41		pass
art. 42	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 43		pass
art. 44		pass



Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen

Het maximum gewicht van het voertuig is 561 kg (conform beleidregel) en dat wordt behaald met twee assen met een opgegeven maximum aslast van 360 kg.

Als je volgens massa's en afmetingen (11/2014) werkt met een bestuurder van 75 kg en een zitplaats van 16 kg volgens de beleidregel, dan ben je bij de gemiddete variant (Limodellen) bij acht zitplaatsen al overbeladen. Het spreekt voor zich dat de situatie bij 10 zitplaatsen erger wordt waar door de kans op overbelading sterk toeneemt.

- Analyse massa en zitplaatsen

De maximale massa van het voertuig is 565 kg (conform beleidregel) en dat wordt behaald met twee assen met een maximum aslast van 360 kg. Het netto laadgewicht van de Sint wordt afgeleid van het bruto laadgewicht minus een bestuurder van 75 kg.

Model	Accu	Ledig gewicht	Max. aslast gewicht	Bruto laadgewicht	Gewicht bestuurder	Netto laadgewicht
NBABAAX	Titanium	134kg	565kg	331kg	75kg	256kg
NBAAAAX	lood	188kg	565kg	277kg	75kg	202kg

Aangenomen wordt dat de Sint vooral wordt gebruikt door kinderen tot 7 jaar. Het gemiddelde netto gewicht van een kind van 7 jaar is ca. 24kg. Het maximale gewicht van een kind van 7 jaar is ca. 30kg.

Model	Accu	Netto laadgewicht	8 gemiddelde kinderen van 7 jaar en 24kg	8 zware kinderen van 7 jaar en 30kg	10 gemiddelde kinderen van 7 jaar en 24kg	10 zware kinderen van 7 jaar en 30kg
NBABAAX	Titanium	256kg	192kg	240kg	240kg	300kg
NBAAAAX	lood	202kg	192kg	240kg	240kg	300kg

Uit bovenstaande tabel valt op te maken dat de kans op substantiële overbelading bij het vervoer van 10 kinderen reuk is bij het model met de loodaccu (NBAAAAX).



Bijlage II: elektrische veiligheid

In tegenstelling tot de R136 die in de Belenduregel staat, is afgesproken dat de elektrische veiligheid volgens bijlage IV van richtlijn 3/2014 wordt beoordeeld. Het is een 24 Volt systeem en valt daarmee onder laagspanning, hierdoor vervalt paragraaf 2.

Aan paragraaf 3 wordt voldaan.

Aan de relevante punten van In-use safety volgens paragraaf 4 wordt voldaan.



Bijlage III: remtesten

Drv stop - single brake control actuated

Front brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	(test count 3, 2011)
Actual speed [km/h]	14.9	(13 and 15 km/h and 0.5 Vmax)
MFDD [m/s²]	2.8	(2.7 m/s² (average 52)
Brake distance [m]	4.3	(5.0 1V - 0.0 47V (average 52)

Rear brake only (single brake system)*		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	(test count 3, 2011)
Actual speed [km/h]	15.1	(14 and 16 km/h and 0.5 Vmax)
MFDD [m/s²]	2.4	(2.3 m/s² (average 52)
Brake distance [m]	4.3	(5.0 1V - 0.0 47V (average 52)

* gemiddeld met de langere hevel van 81 mm (staat ook in het inlichtingsformulier)

- De parkeren houdt het beladen voertuig in stilstand op de 18% helling in op- en een waaier richting

Artikel 22 lid 4:

De bijzondere bromfietser komt niet in beweging of komt tot stilstand, indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanstaat.

Indien de bestuurder de startplaats verlaat valt de aansluiting uit en rent het voertuig in eerste instantie naar voren voelbaar af op de motor, vlak voor stilstand is er een rustige overname van de motor en merkbaar en komt het voertuig geleidelijk tot stilstand. Bij de toepassing van de 16.9 km/h staat het voertuig na 1 meter af*



- op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht, en
- op- en afrijden van een stoep

Qua stabiliteit leveren deze testen geen problemen op. Wel komt aan het licht dat als een van de achterwielen geen contact met de ondergrond heeft dit wiel door het differentieel juist hard gaat draaien en het andere wiel zijn aandrijving verliest. Het komt regelmatig voor dat het voertuig met behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond moet worden gezet.

N.B.: de gebruiksaanwijzing geeft aan dat stopranden en dergelijke met twee voorwielen tegelijk moeten worden genomen



Bijlage VI: statische stabiliteit

De statische test conform 3.2.2.4 van bijlage XI van 44/2014 is uitgevoerd in de loaded configuratie waarbij het voertuig dus op maximum gewicht van 565 kg is gebracht. Tijdens het kantelen is de staande bestuurder in lijn met het voertuig gelieven en dus niet gaan 'tegen haagen' wat onder normale omstandigheden zou gebeuren.

Tot een hoek van 27 graden blijft het voertuig staan met alle wielen, dit is aanzienlijk meer dan de 20 graden die vanuit de richtlijn wordt vereist.



Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*

- de tekst op pagina 1, staat er onterecht:
"Het voertuig mag permanent worden geregistreerd in lidstaten met linksrijdend / rechtsrijdend
verkeer die metrische / Engels "imperial" eenheden voor de snelheidsmeter en metrische /
Engelse "imperial" eenheden voor de kilometer tellen gebruiken."
 - Aantal zitplaatsen staat op 10
- * Document D-QC-400001-3, datum 10-12-2019, opgenomen in het inlichtingenformulier.



Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*

- De naam van het document gebruikt Stint BSO in plaats van Stint Bus
- Pagina 1 spreekt over goedkeuring maar het is een aanwijzing.
- De gebruiksaanwijzing spreekt over het vervoer van 10 kinderen.
- Op de pagina's 1, 14, 36 en 41 wordt het type BSO genoemd ipv Bus
- De aanbevolen bandenspanning op het voertuig en het informatie document wijkt af van de bandenspanning in de gebruiksaanwijzing

*

GEBRUIKERSHANDLEIDING

Versie: 2019-12

Taal: Nederlands Stint BSO 2019



Tetrapporinummer: RDW-SPE-090824

Bijlage IX: CE-markering

Op de linkerrijde van het chassis is een CE-markering te vinden.



Bijlage X: Controlecertificaten conform artikel 4 lid 4a

De aanvraag gaat vergezeld van een dossier dat door middel van tetrapporten aantoont dat is voldaan aan het bepaalde in de artikelen 17, tweede lid, aanhef en onderdelen b en c, 18, vierde lid, aanhef, 19, 21, eerste lid, 21a, aanhef en onderdeel c, 28, tweede lid, 31, eerste lid en zevende lid, tweede zin, 31a, vierde en zesde lid, 33, derde lid, aanhef en onderdeel c, en 40, tenzij de goedkeuring ervan gesignaleerd blijkt uit bijvoorbeeld een merkteken of certificaat;

Artikel 17, lid 2 b en c	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 116 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk Reglement 119 wordt op voertuigniveau getest 	n/a
Artikel 18, lid 4	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 116 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 19 lid 4 en 5	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 21, lid 1	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 116 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 21a, lid a	<ul style="list-style-type: none"> Op symbolen wordt niet op component niveau gecontroleerd, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 28, lid 2	Twee certificaten aanwezig	pass
Artikel 31, lid 1 en 2	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 71 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 31a, lid 4	Certificaat aanwezig	pass
Artikel 31a, lid 6	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 119 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 33, lid 3c	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 40	<ul style="list-style-type: none"> Alle certificaten aanwezig 	pass

Conclusie:

Alle benodigde bewijsovereenkomst is geleverd en waar dat onmogelijk is, zijn de tetra die de RDW heeft uitgevoerd toegekend



Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats

De aanvraag heeft in tegenstelling tot de eerste aanvraag geen regenkup en het zicht van de bestuurder wordt nu alleen nog belemmerd door de beugels boven de zitplaatsen. Het zicht voldoet.



Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting

- Het voertuig is van de juiste signalering en aanwijzingsinrichting voorzien.



Bijlage XIII: gordelankerpunten

De testen zijn opnieuw uitgevoerd en alle gordelankerpunten hebben de trekproef doorstaan zonder te beschikken of de mate vervormd te raken dat de onderlinge afstand verandert.

De testen zijn uitgevoerd op:

- Een nieuwe bak met achteraf geplaatste schroefdraad inserts
- Een oude bak met achteraf geplaatste schroefdraad inserts

Als laatste zijn er ook testen uitgevoerd op de gordelankerpunten terwijl de beugels op de banken waren aangebracht. Er was verschil te zien in het gedrag van de banken maar de gordelankerpunten doorstonden de testen net als zonder de beugels.

De testen zijn gerapporteerd in RDW-14R-089901



Bijlage XIV: Verlichting voorkant

- 4 vooruitschijnende lichten gemonteerd waarvan
- 2 dimlichten
- 2 positie lichten (Gaun uit wanneer richting aanwijzer aan staat)

Dit wijkt af van de beleidsregel welke zegt dat er 1 of 2 lichten aan de voorkant van het voertuig moet hebben. Na overleg is dit, in overeenstemming met de RDW, toegestaan.

Uit document: Onderbouwingen rdw (vanuit mint)

Verlichting

Op twee punten wordt afgeweken van de beleidsregels met betrekking tot de verlichting:

1. Het aantal lichten aan de voorzijde van het voertuig
2. Het plaatsen van verlichting welke is goedgekeurd volgens VNECE Reglement nr. 113

Onderbouwing:

Artikel 51 van de beleidsregel schrijft voor dat de bijzondere bepaling is voorzien van één of twee lichten aan de voorzijde van het voertuig. Echter, er zijn vier lichten (wit stralend) aan de voorzijde van het voertuig geplaatst.

- Twee dimlichten, goedgekeurd volgens VNECE Reglement nr. 113
- Twee positielichten, goedgekeurd volgens VNECE Reglement nr. 50

Hoewel de beleidsregel niet expliciet vermeld dat de twee lichten aan de voorzijde dimlichten moeten zijn, heeft de RDW aangegeven dat wel zo te interpreteren. Dimlichten volgens VNECE Reglement nr. 54, welke in de beleidsregel worden voorgeschreven, zijn eigenlijk niet meer in de markt verkrijgbaar. In Reglement No. 50 Revision 1 – amendement 24 staat beschreven dat wanneer Reglement nr. 50 wordt voorgeschreven, de toepassing van Reglement nr. 113 niet gewaagd mag worden.

Verordening 168/2013 schrijft voor dat voertuigen van de categorie L6a moeten zijn voorzien van dimlichten en positielichten aan de voorzijde. Met de keuze om ook twee positielichten aan de voorzijde te plaatsen, sluiten we aan bij de eisen uit Verordening 168/2013. De RDW is van mening dat dit de veiligheid ten goede komt, en heeft de toepassing van de positielichten geaccepteerd.



Bijlage XV: Electro Magnetische Compatibiliteit

De testen met betrekking tot EMC zijn uitgevoerd door Dekra en de resultaten opgenomen in het testrapport 2239069 0101-EMC d.d. 23-01-2019. De testen zijn geldig voor de zowel de Lithium als de Lead varians

Bevindingen:

- Reglement 10, versie 5 is de gebruikte standaard en dat is een nieuwere versie dan wordt vereist volgens richtlijn 44/2014, dus akkoord.

Er zijn deze opmerkingen na controle van het rapport:

1. Bij de test van immuniteit (hoofdstuk 5 van het testrapport) lijkt een van de 'vehicle conditions' niet te zijn getest. De onderstaande toestand uit Annex 6 van Reglement 10.

"Brake cycle" vehicle test conditions	Failure criteria
To be defined in brake cycle test plan. This shall include operation of the brake pedal (unless there are technical reasons not to do so) but not necessarily an anti-lock brake system action.	Stop lights inactivated during cycle Brake warning light ON with loss of function. Unexpected activation

Dit moet worden uitgezocht want hierdoor kan het zijn dat tijdens het remmen de remlichten onder bepaalde omstandigheden niet oplicht.





TESTRAPPORT



Medelingen betreffende de technische beoordeling van een voertuig in het kader van de aanvrijng
bijzondere bromfiet conform de "Beleidsregel aanvrijng bijzondere bromfiet" van 26 april 2019.

Testrapportnummer : RDW-SPE-0090825

0.1. Merk : Sint

0.2. Type : N (NDAAN)

0.4. Voertuigcategorie : Bijzondere Bromfiet

0.5. Naam van de aanvrager : Sintum Holding B.V.
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

Testen : De beoordeling is uitgevoerd in overeenstemming met bovengenoemde
Beleidsregel en de aanvullingen die in de opdracht van het ministerie staan.
Zie pagina 2 tot 19.

Testen uitgevoerd op : november 2019 - januari 2020

Door : 5.1.2e

Lelystad, 29 Januari 2020.

5.1.2e



Inhoud

Reden voor testen	2
Voertuiggegevens	3
Resultaten technische eisen (paragraaf 4 van de Beleidsregel)	3
Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen	5
Bijlage II: deurenveiligheid	6
Bijlage III: remmen testen	7
Bijlage V: rijproeven stabilisatie	8
Bijlage VI: statische stabiliteit	10
Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*	11
Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*	12
Bijlage IX: CE-merkering	13
Bijlage X: Controlecertificaten conform artikel 4 lid 4a	14
Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats	15
Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting	16
Bijlage XIII: goedelankergaten	17
Bijlage XIV: Verlichting voorkant	18
Bijlage XV: Electro Magnetische Compatibiliteit	19

Lijst of attached diagrams

Subject	Diagram number

Reden voor testen

Nieuwe aanvraag in het kader van de aanwijzing bijzondere bromfietten.

Gebruikte meetapparatuur

Omschrijving	Gevraagde nauwkeurigheid	Registratienummer
Leegrijmeter	K1000 II	K1000 II
Drukmeter	± 1% van 10 bar	EVA21
Wegmeetapparaat	-	WS413
Wegmeetapparaat	Klasse III	WPE11/20/23/24
Snelfotometer	1%	GPS13
Handcrachtmeter	20N	HKM01

Opmerkingen

Type N (NBAAAX), zoals omschreven in het inlichtingenformulier Sint Bus - Leod, d.d. 10-12-2019, heeft twee 12-Volt lood-zuur batterijen van 33,5 kg/ stuk en heeft een topsnelheid van 17,2 km/h.



Voertuiggegevens

Merk & type Smt N (NB-AAAA)
VIN: XRZNBAB AXLN000001

Gewichten

As	Oelbeladen (incl. Overeen personen ¹)	Totaal beladen
1.	142 kg	310 kg
2.	146 kg	255 kg
Totaal	288 kg	565 kg
	277 kg laadvermogen ¹	

Dit komt overeen met het stichtingenformulier.

Afmetingen

	Opgegeven (mm)	Gemeten (mm)
Lengte	2378	2380
Breedte	1110	1100
Hoogte	1581	1575

Resultaat technische eisen Paragraaf 4 van de Beleidsregel

art 13	VIN	: pass
art 13a	Constructieplaat	: pass
art 14	Classificatie eigenschappen	: pass
art 15	Massa's en afmetingen: zie bijlage I	: pass
art 16	Stoftheid: gemeten 16,8 km/h, opgegeven 17,7 km/h	: pass
art 17	Motoreigenschappen: lid 2b	: pass
	lid 2c, zie bijlage II	: pass
art 18	Deugdelijke aandrijving: lid 4, zie bijlage II	: pass
art 19		: n.v.t.
art 20		: n.v.t.
art 21	Elektrische veiligheid: lid 1, zie bijlage II	: pass
art 21a	Bedieningsorganen	: pass
art 22	Stofheidsgeregeling: lid 1, 3 en 4	: pass
	lid 2	: pass
art 23	Deugdelijke aandrijving	: pass

¹ Laadvermogen is beschikbaar voor bestaande passagiers en bagage



art. 24	Drugdelijkheid asien	pass
art. 25	Fusee, lagurug en busen	pass
art. 26	Wielagers	pass
art. 27	Wielens	pass
art. 28	Banden	pass
art. 29	Veeryeten	pass
art. 30	Stuuratlag	pass
	Rmsystem	
art. 31	lid 1 en 7, zie bijlage III	pass
	lid 2 t m 11	pass
	Ziplaatsen, passagers en gordes	
art. 31a	lid 1	n.v.t.
	lid 2, 10 personen (g.v. machaal 8	fail
	lid 3	pass
	lid 4, afstand gordesnuten wikt af, zie risico-analyse	fail
	lid 5	pass
	lid 6, zie bijlage XIII	pass
art. 31b	Restruedegplaat	pass
art. 32	Scherpe delen	pass
art. 33		n.v.t.
art. 34		n.v.t.
art. 35	Bijlage IV	pass
art. 36		pass
art. 37	Afwijking, 4 vooridaten (2 dim en 2 positie) Bijlage XIV	pass
art. 38		pass
art. 39		pass
art. 40	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 41		pass
art. 42	afwijking zie risico-analyse	pass
art. 43		pass
art. 44		pass



Bijlage I: analyse gewicht en zitplaatsen

Het maximum gewicht van het voertuig is 561 kg (conform beleidregel) en dat wordt behaald met twee assen met een opgegeven maximum aslast van 360 kg.

Als je volgens massa's en afmetingen (11/2014) werkt met een bestuurder van 75 kg en een zitplaats van 16 kg volgens de beleidregel, dan ben je bij de gemiddete variant (Limodellen) bij acht zitplaatsen al overbeladen. Het spreekt voor zich dat de situatie bij 10 zitplaatsen erger wordt waardoor de kans op overbelading sterk toeneemt.

- Analyse massa en zitplaatsen

De maximale massa van het voertuig is 565 kg (conform beleidregel) en dat wordt behaald met twee assen met een maximum aslast van 360 kg. Het netto laadgewicht van de Sint wordt afgeleid van het bruto laadgewicht minus een bestuurder van 75 kg.

Model	Accu	Leeg gewicht	Max totaal gewicht	Bruto laadgewicht	Gewicht bestuurder	Netto laadgewicht
NBAAAX	Hithum	234kg	549kg	311kg	75kg	236kg
NBAAAX	lood	288kg	549kg	277kg	75kg	202kg

Aangenomen wordt dat de Sint vooral wordt gebruikt door kinderen tot 7 jaar. Het gemiddelde netto gewicht van een kind van 7 jaar is ca. 24kg. Het maximale gewicht van een kind van 7 jaar is ca. 30kg.

Model	Accu	Netto laadgewicht	8 gemiddelde kinderen van 7 jaar en 24kg	8 zware kinderen van 7 jaar en 30kg	10 gemiddelde kinderen van 7 jaar en 24kg	10 zware kinderen van 7 jaar en 30kg
NBAAAX	Hithum	236kg	192kg	240kg	240kg	300kg
NBAAAX	lood	202kg	192kg	240kg	240kg	300kg

Uit bovenstaande tabel valt op te maken dat de kans op substantiële overbelading bij het vervoer van 16 kinderen reël is bij het model met de loodaccu (NBAAAX).



Bijlage II: elektrische veiligheid

In tegenstelling tot de R136 die in de Belenduregel staat, is afgesproken dat de elektrische veiligheid volgens bijlage IV van richtlijn 3/2014 wordt beoordeeld. Het is een 24 Volt systeem en valt daarmee onder laagspanning, hierdoor vervalt paragraaf 2.

Aan paragraaf 3 wordt voldaan.

Aan de relevante punten van In-use safety volgens paragraaf 4 wordt voldaan.



Bijlage III: remtesten

Dry stop - single brake control actuated

Front brake only (single brake system)		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	(test result ≥ 200)
Actual speed [km/h]	14.9	(13 and 15 km/h not allowed)
MFDD [m/s ²]	2.8	(2.7 and (range) 3.0)
Brake distance [m]	4.3	(3.0-3.5 - 0.0-0.5) (range) 3.0)

Rear brake only (single brake system)*		
Vehicle condition	laden	
Engine	disconnected	disconnected
Applied force [N]	200	(test result ≥ 200)
Actual speed [km/h]	15.1	(14 and 16 km/h not allowed)
MFDD [m/s ²]	2.4	(2.3 and (range) 2.5)
Brake distance [m]	4.3	(3.0-3.5 - 0.0-0.5) (range) 3.0)

* gemiddeld met de langere hevel van 81 mm (staat ook in het inrichtingenformulier)

- De parkeren houdt het beladen voertuig in stilstand op de 18% helling in op- en een waaier richting

Artikel 22 lid 4:

De bijzondere bromfietstest komt niet in beweging of komt tot stilstand, indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanslaat.

Indien de bestuurder de startplaats verlaat valt de aandrijving uit en rent het voertuig in eerste instantie naar voren op de motor, vlak voor stilstand is er een rustige remfase van de motor en merkbaar en komt het voertuig geleidelijk tot stilstand. Bij de toepassing van de 18.9 km/h staat het voertuig na 1 meter:



Bijlage V: rijproeven stabiliteit

- Een bocht/cirkel wordt omschreven in 3/2014 Annex XIV:
Een radius van 10 meter bij een snelheid van 17 km/h.

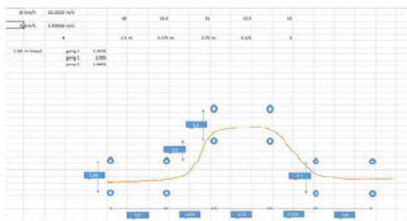
Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg met bestuurder en halve belading aan één zijde van het voertuig.

Results

Onafhankelijk van de snelheid en belasting blijft het voertuig goed bestuurbaar, slechts een achterwiel komt iets van de grond waardoor de aandrijving tijdelijk stopt en het voertuig zich weer herstelt.

- Uitvoeringsaanpak wordt omschreven in ISO 9000-2

Deze test verrekken op basis van snelheid onderstaande tabel. Tijdens de test wordt de gasbendel in een constante positie gehouden waardoor de test zwaarder is dan omschreven in de ISO.



Deze proeven zijn uitgevoerd in een maximaal beladen toestand, leeg net bestuurder en halve belading aan één zijde van het voermis bij 12 km/h.

Results are 17 km/h.

Baliden en onbaliden is het geen probleem om de vierspeijmanoeuvre uit voeren. Halfbaliden en long lift het voertuig een achterwiel in de eerste haart maar het kost de bestuurder geen moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond.

- Needstep

De noodstop kan onder alle omstandigheden goed worden uitgevoerd.

- Hand uitsteiken op top melk en ongeijk oppervlak

De wet is ook onder alle omstandigheden vrijblijvend uit te voeren.

- Schuif en afrijden van verhoogde richels

Gen problem



- op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht, en
- op- en afrijden van een steop

Qua stabiliteit leveren deze testen geen problemen op. Wel komt aan het licht dat als een van de achterwielen geen contact met de ondergrond heeft dit wiel door het dillen niet juist hard gaat draaien en het ander wiel zijn aandrijving verliest. Het komt regelmatig voor dat het voertuig niet behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond moet worden gezet.

N.B.: de gebruiksaanwijzing geeft aan dat steopranden en dergelijke met twee voorwiel tegelijk moeten worden genomen



Bijlage VI: statische stabiliteit

De statische test conform 3.2.2.4 van bijlage XI van 44/2014 is uitgevoerd in de loaded configuratie waarbij het voertuig dus op maximum gewicht van 565 kg is gebracht. Tijdens het kantelen is de staande bestuurder in lijn met het voertuig gelieven en dus niet gaan 'tegen haagen' wat onder normale omstandigheden zou gebeuren.

Tot een hoek van 27 graden blijft het voertuig staan met alle wielen, dit is aanzienlijk meer dan de 20 graden die vanuit de richtlijn wordt vereist.



Bijlage VII: Beoordeling Certificaat van Overeenstemming*

- de tekst op pagina 1, staat er onterecht:
"Het voertuig mag permanent worden geregistreerd in lidstaten met linksrijdend / rechtswijds
verkeer die metrische / Engels "imperial" eenheden voor de snelheidsmeter en metrische /
Engelse "imperial" eenheden voor de kilometer tellen gebruiken."
 - Aantal zitplaatsen staat op 10
- * Document D-QC-400003-8, datum 10-12-2019, opgenomen in het inlichtingenformulier.



Bijlage VIII: Gebruiksaanwijzing*

- De naam van het document gebruikt Stint BSO in plaats van Stint Bus
- Pagina 1 spreekt over goedkeuring maar het is een aanwijzing.
- De gebruiksaanwijzing spreekt over het vervoeren van 10 kinderen.
- Op de pagina's 1, 14, 36 en 41 wordt het type BSO genoemd ipv Bus
- De aanbevolen bandenspanning op het voertuig en het informatie document wijkt af van de bandenspanning in de gebruiksaanwijzing

*

GEbruikersHANDLEIDING
Versie: 2019-12
Taal: Nederlands Stint BSO 2019



Bijlage IX: CE-markering

Op de linkerkant van het chassis is een CE-markering te vinden.



Bijlage X: Controlecertificaten conform artikel 4 lid 4a

De aanvraag gaat vergezeld van een dossier dat door middel van tesrapporten aantoont dat is voldaan aan het bepaalde in de artikelen 17, tweede lid, aanhef en onderdeel b en c, 18, vierde lid, aanhef, 19, 21, eerste lid, 21a, aanhef en onderdeel c, 28, tweede lid, 31, eerste lid en zevende lid, tweede zin, 31a, vierde en zede lid, 33, derde lid, aanhef en onderdeel c, en 40, tenzij de goedkeuring ervan gesegezaan blijkt uit bijvoorbeeld een merkteken of certificaat;

Artikel 17, lid 2 h en c	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 156 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk Reglement 19 wordt op voertuigniveau getest 	n/a
Artikel 18, lid 4	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 156 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 19 lid 4 en 5	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 21, lid 1	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 156 is niet op die manier van toepassing, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 21a, lid a	<ul style="list-style-type: none"> Op symbolen wordt niet op component niveau geotificeert, dus niet mogelijk 	n/a
Artikel 28, lid 2	Twee certificaten aanwezig	pass
Artikel 31, lid 1 en 2	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 71 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 31a, lid 4	Certificaat aanwezig	pass
Artikel 31a, lid 6	<ul style="list-style-type: none"> Reglement 19 certificeert niet op componentniveau 	n/a
Artikel 33, lid 3c	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing 	n/a
Artikel 40	<ul style="list-style-type: none"> Alle certificaten aanwezig 	pass

Conclusie:

Alle benodigde bestijvoering is geleverd en waar dat mogelijk is, zijn de testen die de RDW heeft uitgevoerd berekend.



Bijlage XI: Zicht vanaf de bestuurdersplaats

De aanvraag heeft in tegenstelling tot de eerste aanvraag geen regenkup en het zicht van de bestuurder wordt nu alleen nog belemmerd door de beugels boven de zitplaats.



Bijlage XII: Signalerings- en aanwijzingsinrichting

- Het voertuig is van de juiste signalering en aanwijzingsinrichting voorzien.



Bijlage XIII: gordelankerpunten

De testen zijn opnieuw uitgevoerd en alle gordelankerpunten hebben de trekproef doorstaan zonder te bezwijken of de mate vervormd te raken dat de onderlinge afstand verandert.

De testen zijn uitgevoerd op:

- Een nieuwe bak met achteraf geplaatste schroefdraad inserts
- Een oude bak met achteraf geplaatste schroefdraad inserts

Als laatste zijn er ook testen uitgevoerd op de gordelankerpunten terwijl de beugels op de banken waren aangebracht. Er was verschil te zien in het gedrag van de banken maar de gordelankerpunten doorstonden de testes net als zonder de beugels.

De testen zijn gerapporteerd in RDW 14R 06



Bijlage XIV: Verlichting voorkast

4 vooruitschijnende lichten gemonteerd waarvan

2 dimlichten

2 positie lichten (Gaan uit wanneer richting aanwijzer aan staat)

Dit wijkt af van de beleidsregel welke zegt dat er 1 of 2 lichten aan de voorkant van het voertuig moet hebben. Na overleg is dit, in overeenstemming met de RDW, toegestaan.

Uit document: Onderbouwingen rdw (vanuit mint)

Verlichting

Op twee punten wordt afgegaan van de beleidsregels met betrekking tot de verlichting:

1. Het aantal lichten aan de voorzijde van het voertuig

2. Het plaatsen van verlichting welke is goedgekeurd volgens VNECE Reglement nr. 113

Onderbouwing:

Artikel 51 van de beleidsregel schrijft voor dat de toezonderse bepaling is voorzien van een of twee lichten aan de voorzijde van het voertuig. Echter, er zijn vier lichten (twee zijdelings) aan de voorzijde van het voertuig geplaatst.

- Twee dimlichten, goedgekeurd volgens VNECE Reglement nr. 113

- Twee positielichten, goedgekeurd volgens VNECE Reglement nr. 50

Hoewel de beleidsregel niet expliciet vermeld dat de twee lichten aan de voorzijde dimlichten moeten zijn, heeft de RDW aangegeven dit wel zo te interpreteren. Dimlichten volgens VNECE Reglement nr. 56, welke in de beleidsregel worden voorgeschreven, zijn eigenlijk niet meer in de markt verkrijgbaar. In Regulating No. 56 Revision 1 – Amendment 24 staat beschreven dat wanneer Reglement nr. 56 wordt voorgeschreven, de toepassing van Reglement nr. 113 niet gevolgd mag worden.

Verordening 168/2013 schrijft voor dat voertuigen van de categorie L6a moeten zijn voorzien van dimlichten en positielichten aan de voorzijde. Met de keuze om ook twee positielichten aan de voorzijde te plaatsen, sluiten we aan bij de eisen uit Verordening 168/2013. De RDW is van mening dat dit de veiligheid ten goede komt, en heeft de toepassing van de positielichten geaccepteerd.



Bijlage XV: Electro Magnetische Compatibiliteit

De testen met betrekking tot EMC zijn uitgevoerd door Dekra en de resultaten opgenomen in het testrapport 2239069 0101-EMC d.d. 23-01-2019. De testen zijn geldig voor de zowel de Lithium als de Lead variëant.

Bevindingen:

- Reglement 10, versie 3 is de gebruikte standaard en dat is een nieuwere versie dan wordt vereist volgens richtlijn 44/2014, dus akkoord.

Er zijn drie opmerkingen na controle van het rapport:

1. Bij de test van immuuniteit (hoofdstuk 3 van het testrapport) lijkt een van de 'vehicle conditions' niet te zijn getest. De onderstaande toestand uit Annex 6 van Reglement 10.

"Brake cycle" vehicle test conditions	Failure criteria
To be defined in brake cycle test plan. This shall include operation of the brake pedal (unless there are technical reasons not to do so) but not necessarily an anti-lock brake system action.	Stop lights inactivated during cycle Brake warning light ON with loss of function. Unexpected activation

Dit moet worden uitgevoerd want hiervoor kan het zijn dat tijdens het rijden de remlichten onder bepaalde omstandigheden niet oplicht.



To: Stierum Holding B.V.

Attn: 5.1.2e

AUDIT REPORT





Manufacture
 Name : **5.1.2e**
 Contact person :
 Telephone :
 E-mail :
 Address production plant : **5.1.2e** Nijverheidstraat 15
 1841 RJ NIEUKERK
 Netherlands

Import
 Derivative 2007-06 EC :
 Derivative 168/2013 EC :
 Derivative 18/2013 EC :
 EUCES-2014-EUCES-TRANS-202 Rev.24
 Scope of components :

Audit team
 Lead auditor : **Schaatsen, Arian**
 Auditors : **Wengels, Richard van**
 Ingress :

Audit date : 25-6-2019

Audit result
 Non Conformity : ☐ **X** See Annex 1
 Observation : ☐

Time passed for proposed corrective action :

Advice to manager : ☐ Will be issued ☐ Will not
 A compliance statement : ☐ **X** EU168/2013 ☐ N heeft geen materialen oude Stems

Remarks/ comments

Het totaal van de maatregelen beschreven in Doc. ID: KAMBook (Quality & COP) Doc. ID: D-QP-000001 Datas: 24-01-2020 Renteke F is
 voldoende aan de Verklaring van Initial Assessment of ingress voor de productie van verpakkingsmateriaal materialen (EU168/2013)
 Productiebeoordeling bij gebruik materialen in de markt opgenomen in deze beoordeling. Beoordeling van de aangeleverde documenten zal separat
 plaatsvinden.
 In overlijding aanvang Stems. Basis beoordeling 168/2013 en B d a d r d g d b j e n d e r B e o o r d e l i n g 2019

Lead audit
 Signature : **5.1.2e**
 Date : **5.1.2e**

Auditor
 Signature : **5.1.2e**
 Date : **5.1.2e**

Accepted

Corrective actions : ☐ EU168/2013 ☐ voor heeft geen materialen oude Stems

Signature lead auditor :

Annex 1 Requirements (2007/46 Annex X, 168 2013, 1497/2013, R & C 2014 Appendix 7)	Remarks, observations and non-conformities	Audit result	Corrective actions completed
1/ Manufacturer information	Aanvraag COP vergoed volgens de 168/2013 aanvragen op 17 juni 2019 Aanvraag aanwijzing bijzondere limitaties overnemen op 3 augustus 2019	C	
	<p>Volgens het handboek KAN-BOOK SSI-COP-P0001 revisie 11, wordt ook in geval van een plan van wijzigingen of aanpassingen toegevoegd aan het document het Change Request formulier SSI-COP-Q0001 gebruikt om de wijziging te beoordelen en indien nodig aan de RDW te melden. (Niet aanwezig van registraties met leveransen, wijziging leveransen, registraties en certificaten en bijzondere limitaties e.d.) Op dit formulier kunnen echter alleen technische wijzigingen worden ingevuld. Het is dus niet duidelijk hoe procedures of organisatorische wijzigingen via dit formulier moeten worden doorgevoerd.</p> <p>Corrective action 5-31-2019: Formulier is herontworpen D-QF-000001R. De afwijking zelf is niet opgelost</p> <p>Corrective action 20-12-2019: Doc ID: D-QF-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C. De afwijking zelf is niet opgelost</p> <p>Corrective action 17-1-2020: Formulier D-QF-000001 voor een productwijziging en formulier D-QF-200000 voor een proceswijziging. Indien er wijzigingen zijn aan het levaltestysteem, dan de afwijking (initial Assessment) niet de RDW taken moet de wijziging eerst ter goedkeuring aan de RDW worden voorgelegd.</p> <p>Corrective action 24-1-2020: QC formulier (Quality system change request) (Quality & COP) Doc ID: D-QF-000000 Datum: 20-01-2020 Revisie: B KAN-Book (Quality & COP) Doc ID: D-QP-000001 Datum: 09-01-2020 Revisie: E</p>	NC	Yes
2/ Manufacturer subjects	Voorwaartse pagina's 168 volgens het EU 168 2013 Bijzondere limitaties volgens de Belandregel aanwijzing Bijzondere limitaties geboden vanaf 1-1-2019	C	
3/ Manufacturer organization	Organigram Stratum Holding B.V. SSI-COP-P0002 De KAN-coördinator is volgens het handboek en het organigram de COP verantwoordelijke persoon. Corrective action 13-11-2019: Document geüpdatet naar D-QP-000002 revisie A	C	
4/ Business Registration	CCF (KvKnummer) 02411761. Uitsluitend uit register 19-11-2018 om 16:27	C	
5/ Production location	Stratum Assembly, Nijverheidsweg 15, 3861 RJ Nijkerk	C	
6/ (Veh. M) WNI code	<p>SRZ toegevoegd aan 1-Noceen B.V. op 21 april 2017. De WNI is niet afgeleverd aan de aanvrager.</p> <p>Corrective action 3-31-2019: WNI aanwijzing SRZ is goedgekeurd van Noceen B.V. naar Stratum B.V.</p> <p>Corrective action 17-1-2020: TEN ARI and pointers (Quality & COP) Doc ID: D-QF-000000 Datum: 10-01-2020 Revisie: B</p>	NC	Yes
7/ Quality certification	Het kwaliteitsstelsel van Stratum B.V. is niet gecertificeerd volgens een norm zoals bijvoorbeeld ISO 9001. In het plan van het kwaliteitsstelselhandboek (KAN-Book Quality & COP) en het volgen van de benodigde procedures, instructies en het bijhouden van evaluatie registraties moeten de waarborg van de overeenstemming van producten heren tot de gemaakte aanpak.	R	
8/ No QMS, quality manual	KAN-BOOK SSI-COP-P0001 revisie 01 Quality & COP versie 14 augustus 2019	R	
	<p>Corrective action 5-31-2019: Nieuwe versie handboek KAN-Book (Quality & COP) D-QP-000000 revisie B binnen 17-10-2017 (alle documenten zijn volgens een andere in effectie getoetst door)</p> <p>Corrective action 20-12-2019: Doc ID: D-QP-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C KAN-Book</p>		

D. No Q&B, incoming goods	<p>Bergbrak in materialen en componenten Stint2011.</p> <p>Overzicht Ingaangscertificaten document gelaatste onderdelen (ICDO) is de lijst met de identiteitscomponenten die het gelaatst van de document van de Stint2011. (pers document met identiteits). Alle onderdelen (ook die bergbrak) worden onderzocht en controle volgens een vastgestelde procedure aan het specifieke onderdeel. De controle documenten zijn nagekeurd en onafhankelijke aanwezig.</p> <p>Het document: Project bergbrak parts Stint (pers document met identiteits aanwezig) beschrijft de achtergrond van het bergbrak. Indien een aantal zaken nog vroegtijdig aanpak is er voldoende waarborg voor het toezien van het bergbrak van specifieke (ander) delen van de Stint2011.</p> <p>Thema's beoordeelend bergbrak frame door leverancier en waarborg aanpak van frame</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analyse aandrijvingen en frame Stint2011 - Analyse van de lijst van onderdelen, onderdelen - Sterkberedelingen en simulaties Stint2019 <p>Specificaties van door de fabrikanten voorgeschreven levensduur en gebruik, cycli</p> <p>Ernstige controle op het gelaatste onderdelen tijdens de productie, controle van de analyse van de berijdingen en producties van</p> <p>Corrective action 2012-2019:</p> <p>Thema's beoordeelend bergbrak materialen is niet opgenomen in deze beoordeling.</p>	NC	No
	<p>Doc. ID: D-QP-000007 Datum: 17-12-2019 Revisie: C. Levensduuronderzoek (Quality & COP)</p> <p>Corrective action 2012-2019:</p> <p>Beoordeling leveranciers van nieuwe materialen</p> <p>Doc. ID: D-QP-000101 Datum: 17-12-2019 Revisie: A. Ingaangscertificaten rapport</p> <p>Meetresultaten en meetmiddelen worden vastgelegd bij inkomende goederen</p> <p>Samenvatting van de resultaten van de analyse van de Ingaangscertificaten Quality & meetresultaten (DIN ISO 2019 deel 1). Op de documenten D-QP-000101-A Ingaangscertificaten is een rapport en op D-QP-000101-C Ingaangscertificaten worden de e. AQI, inspectie resultaten grootte.</p>	C	Yes
D. No Q&B, calibration	<p>KAN-BUOK, SH-COP-P0001 revisie 01 hoofddata 2.2 en 2.8</p> <p>Corrective action 2012-2019:</p> <p>Doc. ID: D-QP-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C. KAN-Book gangbaar 3.1 en 1.8</p> <p>Ten tijde van de laatste COP scheuring van de kalibratie van meet en productie middel en nog niet voltooid. Sterke van voldoende kalibratie moet worden aangetoond.</p> <p>Corrective action 17-11-2019:</p> <p>Ten tijde van de laatste documentatie is aanwezigheid van voldoende standaard niet mogelijk en zijn de uitkomsten van de kalibraties en meetresultaten niet juist. Er is niet na te gaan hoe betrouwbaar de kalibratie rapporten heeft gebruikt.</p> <p>Corrective action 2012-2019:</p> <p>De meetresultaten zijn gebruikt. De meetresultaten van de kalibraties zijn niet beschikbaar gesteld. Beoordeling van de kalibratie is niet mogelijk.</p> <p>Corrective action 17-12-2019:</p> <p>Kalibratieoverzicht (Quality & COP) Doc. ID: D-QP-000002 Datum: 17-12-2019 Revisie: C. Het overzicht is nog niet ingevuld om dat niet alle kalibratie rapporten beschikbaar zijn.</p> <p>Corrective action 24-11-2019:</p> <p>Kalibratieoverzicht (Quality & COP) Doc. ID: D-QP-000007 Datum: 24-11-2019 Revisie: T. Het overzicht is niet ingevuld. De kalibratie rapporten zijn toegevoegd aan de documentatie.</p>	C	Yes
D. Procedures for effective control	<p>Het totaal van de maatregelen beschreven in het KAN-BOOK, SH-COP-P0001 revisie 01 is nog niet voldoende om de verklaring van Initial Assesment af te geven</p> <p>Corrective action 2012-2019:</p> <p>Doc. ID: D-QP-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C. KAN-Book</p>	R	No

Procedures for effective social legislation	KAN-BOOK SH-COP-P0001 revisie 01 Hoofdstuk 1.9. Onnodige wetten reguleren wordt beperkt door lijst ontbreken. Planmatig vooruitbouwen van regulering kan niet te spreken van de KCM-ontwikkeling. Tenzij de wet als schakel wordt en instrument om andere of alle regulatie te aanpakken is de planning voor het afsluiten nog niet gien. Nieuw type van sociale wetgeving gevonden.	K	Yes
	Corrective action 2012-2019: Doc ID: D-QF-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: B. Bijzondere van voorgeschieden wetgeving naar binnen en voortzet reguleren t.b.v. NL, Nederland, EC, WVA, ta COP. TENZOR B6 staat niet op de lijst De frequentie van controle is herhaaldelijk het ALV heeft Doc ID: D-QF-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C. De specifieke wetgeving is niet wetmatig. Niet nauwkeurig heeft de gewijzigde regulerings wet ook grondwettelijk en hoe de wijzigingen van geldende wetten. Het had wel gecontroleerd en word gewaarborgd dat het op tijd wordt geïmplementeerd.		
	Corrective action 174-2020: Bekend van voortgezet giving (Quality & COP) Doc ID: D-QF-000009 Datum: 01-01-2020 Revisie: C		
B Procedures for effective social type approval	KAN-BOOK SH-COP-P0001 revisie 01 Hoofdstuk 1.8 en 1.10, 1.11 en 1.12 Corrective action 2012-2019: Doc ID: D-QF-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: B Overzicht alle beschikbare gegevens (test) nationale type goedkeuringen. Overzicht afgegeven goedkeuringen van rijbewijs in regel onder w regelen zijn afgegeven. Zet over het betrek tot en lijst van goedkeuringen van toelatingen van componenten die relevant is ook bij de aanname van typegoedkeuring van rijbewijs voor de voertuigen die buiten dat producent.	C	Yes
	Corrective action 174-2020: Overzicht goedkeuringen (Quality & COP) Doc ID: D-QF-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: B		
B Procedures for effective social design change	KAN-BOOK SH-COP-P0001 revisie 01 Hoofdstuk 2.4. Corrective action 2012-2019: Doc ID: D-QF-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C Formulier voor resultaatbeoordeling en/of modificatie aanvaang product. D-ID: D-QF-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C KAN-Book paragraaf 3.3 en 1.4 Het is onduidelijk wanneer onderdeel bij wijzigingen een revisie update krijgen en wanneer ze worden ingetrokken van een nieuw ontwerp. Corrective action 174-2020: Breed wijziging aan een onderdeel bekent een revisie update, zodat de alle wijzigingen beoordeeld wordt of het van invloed is op de typegoedkeuring. Indien een wijziging permanente heeft op een typegoedkeuring wordt dit gecodificeerd in het D-QF- P00001 document met het lijst van veranderde modellen met wijzigingen op de versies.	C	Yes
	Corrective action 244-2020: CR document (change request) (Quality & COP) Doc ID: D-QF-000000 Datum: 30-01- 2020 Revisie:	NC	Yes

<p>5. Procedures for effective control, COP control plans, specifications</p>	<p>LAM-BQ001, SH-COP-P0001 (revisie 01, Hoofdstuk 3)</p> <p>Bestaan de voertuigen op grote lijnen de COF op de volgende manier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vrijstelling van de controle van de BOM (bevestiging van de aflevering van de Staat) - Inkomende goederen controle op basis van controle instructies en tekensamen - Controle van de inkomende goederen SH-COP-Q001 - Testen van de inkomende goederen en voertuigen betrekking van de inkomende SH-COP-Q001 <p>Procedures COF test op een steekproef van de voertuigen SH-COP-Q001 (de afwijking is niet meer dan 10%).</p> <p>De frequentie van de COF testen is gesteld op 1 per jaar bij een productie van minder dan 2000 units. De onderbouwing van deze frequentie ontbreekt nog.</p> <p>Voorafgevoerde onderbouwingen bij de afwijking van de frequentie van de onderdelen die worden geïmporteerd is niet mogelijk, mede doordat er een lagere frequentie van COF aan te houden van de conformiteit aan te nemen. Bijvoorbeeld door het testen van voertuigen die opgebouwd zijn uit verschillende batches van materialen en componenten.</p> <p>Corrective action 2012-2019: Doc. ID: D-QP-00001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C KAM-Book paragraaf 5.42 COP controle & COP test frequentie</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 COP test per jaar bij een productie van minder dan 1000 voertuigen per jaar - 1 COP test per half jaar bij een productie van 500 voertuigen voor het project <p>is niet conform de afgepaste. De afgepaste is:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 COP test per 1000 voertuigen die worden geïmporteerd van 1 per jaar - 1 COP test per 500 voertuigen met een minimum van 1 per half jaar voor het Bergtrial Project <p>Corrective action 17-12-2020: LAM-BQ001 (Quality & COP) Doc. ID: D-QP-00001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C paragraaf 5.42, COP controle & COP test frequentie</p>	<p>NC</p>	<p>Yes</p>
<p>5. Procedures for effective control, build specifications</p>	<p>Doc. ID: D-QP-000201 Datum: 17-12-2019 Revisie: C Bouwlijst - COF checklist Start X (BSO) (Quality & COP)</p> <p>Corrective action 2012-2019: Doc. ID: D-QP-000201 Datum: 17-12-2019 Revisie: C Bouwlijst - COF checklist Start X (BSO) (Quality & COP)</p> <p>De procedure heeft documenten uit te voeren is niet beschikbaar.</p> <p>Corrective action 2012-2019: De procedure heeft documenten uit te voeren is niet beschikbaar.</p> <p>Corrective action 17-12-2020: Documenten procedure Doc. ID: D-ED-00001 Date: 03-01-2020 Revisie: A</p>	<p>C</p>	<p>Yes</p>
<p>5. Procedures for effective control, marking and packaging</p>	<p>Controle van het CE merk is nog niet specifiek opgenomen in de Bouwlijst - COF checklist SH-COP-Q001 Revisie 01</p> <p>Corrective action 2012-2019: Doc. ID: D-QP-000201 Datum: 17-12-2019 Revisie: C Bouwlijst - COF checklist Start X (BSO) (Quality & COP)</p>	<p>NC</p>	<p>Yes</p>
<p>5. (4th) Procedures for effective control, COC, small series volumes</p>	<p>LAM-BQ001, SH-COP-P0001 (revisie 01) hoofdstuk 6.6. Bepoortdeling model LAM, met de onderbouwingen COF. Censuren per batch en verspreiden van positieve data in COC valt wel onder de COF bepoortdeling.</p> <p>Corrective action 2012-2019: Doc. ID: D-QP-00001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C KAM-Book (Quality & COP) paragraaf 6.6</p> <p>Corrective action 17-12-2020: In any and positions (Quality & COP) Doc. ID: D-QP-00000 Datum: 10-01-2020 Revisie: B</p>	<p>C</p>	<p>Yes</p>

4) Non conformity handling	KAMBOOK SH-COP-P0001 revisie 01. Hoofdstuk 5.8 en 5.9 met uitzondering van terugprocedures die in geval van generaliseerde afwijkingen van al geleverde voortgangen wel verplicht moet worden uitgevoerd om de voortgangsvoordelen de afwijkingen aanpak van typeproblemen te maken. Zie NC result. Corrective action 20-12-2019: Doc. ID: D-QP-000130 Datum: 17-12-2019 Revisie: C Formulier afwijkende producten (Quality & COP) Doc. ID: D-QP-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C KAM Book (Quality & COP) paragraaf 5.8 en 5.9 Doc. ID: D-QP-000003 Datum: 17-12-2019 Revisie: C CR-formulier (change request) (Quality & COP)	C	Yes
4) (re) non conformity handling, recall procedure	KAMBOOK SH-COP-P0001 revisie 01. Hoofdstuk 5.9 en paragraaf 1.15. De beschrijving van de procedures zijn te verbeteren. Indien er aanwijzingen zijn dat al geleverde voortgangen niet conform zijn moet dit worden onderzocht. Indien blijkt dat voortgangen die al geleverd zijn niet in overeenstemming zijn met zijn dan moeten ze worden teruggevoerd. Ook als uit klachten of tijdens de Sinter periodieke keuring blijkt dat aspecten van Sinter tijdens gebruik onvoldoende en gevaar voor de veiligheid opleveren moet daar opvolging aan worden gegeven. Corrective action 20-12-2019: Doc. ID: D-QP-000130 Datum: 17-12-2019 Revisie: C Formulier afwijkende producten (Quality & COP) Doc. ID: D-QP-000001 Datum: 17-12-2019 Revisie: C KAM Book (Quality & COP) paragraaf 5.9 en 1.15	NC	Yes
5) COP test procedures	COP test worden uitbesteed. Interne controles en testen worden beschreven en geregistreerd in formulier en instructie SH-COP-Q0201.	C	
5) COP test report format	COP test worden uitbesteed. Interne controles en testen worden beschreven en geregistreerd in formulier en instructie SH-COP-Q0201.	C	
5) COP tests performed	Dit item is nog niet van toepassing bij de eerste beoordeling. Zal worden gemiddeld tijdens de audit na het opstarten van de productie.	NAS	
5) COP test methods/ check results	Dit item is nog niet van toepassing bij de eerste beoordeling. Zal worden gemiddeld tijdens de audit na het opstarten van de productie.	NAS	
5) Analyzing test and check results	Dit item is nog niet van toepassing bij de eerste beoordeling. Zal worden gemiddeld tijdens de audit na het opstarten van de productie.	NAS	

G = Conformity
 NC = Major Non-Conformity
 SC = Minor Non-Conformity
 NA = Not Applicable
 NAS = Not Assessed
 O = Observation
 R = Remark

THE NETHERLANDS
(NEDERLAND)

e4

COMMUNICATION CONCERNING INITIAL ASSESSMENT

Reference: RDWL-XRZ-00

RDW, the Approval Authority for The Netherlands, has performed an Initial Assessment on documents, to verify if the hereafter mentioned manufacturer fulfils the requirements concerning the Conformity of Production (COP) in order to be able to issue EC and/or ECE approvals.

The manufacturer concerned is:

Stintum Holding BV.
Nijverheidsstraat 55
3861 RJ NIJKERK

Netherlands

RDW herewith states that above mentioned manufacturer has documented adequately the measures and procedures to assure that components, technical systems or vehicles are produced in such fashion that the COP is guaranteed. Verification of effectiveness of these measures will take place at a later time.

This initial assessment concerns the production of vehicles according to Directive Regulation: see Annex.
And the following production facilities: see Annex.

The Manufacturer is obliged to the following:

- Constantly be able to demonstrate that produced components, technical systems or vehicles comply with the approved type.
- Report relevant changes in product or organisation as well as the Quality Assurance to the Technical Service or RDW.
- Provide on request of RDW documents or reports concerning COP.
- Allow employees of RDW entrance to mentioned production facilities in order to verify COP measures.

Validity ends : 14-7-2020

Place : Zoetermeer

Date

Signature

5.1.2e

5.1.2i

Type-approval Department

P.O. Box 777
2700 AZ Zoetermeer
The Netherlands



ANNEX

Manufacturer's name
Manufacturer's WMI code
C-Plus manufacturer code

: Stintun Holding B.V.
: XRZ
: BSE

Plants/Sites

1. : Stintun Assembly
Nijveheidstaat 55
3861 RJ Nijkerk
Netherlands

Name and address of the manufacturer's
representative (if any)

:

Areas assessed

: Vehicle (sub)assembly is covered by Regulation (EU) No
168/2013, as last amended.

Documents examined

: Company quality manual, procedures and site control plans
concerning the mentioned separate directives and/or regulations.

Remarks

: Should any of the ~~mentioned directives~~ listed in this Annex come
to be repealed, th ~~is~~ te this compliance statement.





List according to Commission Implementing Regulation (EU) 901/2014, Annex I, Part B, Table 1, List 1, II, III, as last amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1825, implementing Regulation (EU) 168/2013, Annex II

Item	Subject	Dir. EC	Comm. Reg. (EU)	Reg. ECE	Applicable
0	FC type-approval (WVTA)	2007/24	--	--	NO
0	EU type-approval (WVTA)	--	168/2013	--	YES
A01	Environmental test procedures related to exhaust emissions, evaporative emissions, greenhouse gas emissions, fuel consumption and reference fuels	--	134/2014 Annex II-VIII	--	NO
A02	Maximum design vehicle speed, maximum torque, maximum continuous total engine power of propulsion	--	134/2014 Annex X-XI	--	YES
A03	Test procedures related to sound	--	134/2014 Annex IX	--	NO
B01	Audible warning devices	--	3/2014 Annex II	--	YES
B02	Requirements applying to braking, including anti-lock and combined braking systems	--	3/2014 Annex III	--	YES
B03	Electrical safety	--	3/2014 annex IV	--	YES
B04	Manufacturer declaration requirements regarding endurance testing of functional safety systems, parts and equipment	--	3/2014 Annex V	--	YES
B05	Front and rear protective structures	--	3/2014 Annex VI	--	YES
B06	Glazing, windscreen wipers and washers, defrosting and demisting devices	--	3/2014 Annex VII	--	NO
B07	Driver-operated controls including identification of controls, tell tales and indicators	--	3/2014 Annex VIII	--	YES
B08	Installation of lighting and light signalling devices, including automatic switching-on of lighting	--	3/2014 Annex IX	--	YES
B09	Rearward visibility	--	3/2014 Annex X	--	YES
B10	Rollover protective structure (ROPS)	--	3/2014 Annex XI	--	NO
B11	Safety belt anchorages and safety belts	--	3/2014 Annex XII	--	YES
B12	Seating position (saddles and seats)	--	3/2014 Annex XIII	--	NO
B13	Steerability, cornering properties and turn-ability	--	3/2014 Annex X	--	YES
B14	Installation of tyres	--	3/2014 Annex	--	YES





List according to Commission Implementing Regulation (EU) 901/2014, Annex I, Part B, Table 1, List I, II, III, as last amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1825, implementing Regulation (EU) 161/2013, Annex II

Item	Subject	Dir. EC	Comm. Reg. (EU)	Reg. ECE	Applicable
R15	Vehicle maximum speed limitation plate and location on vehicle	--	1/2014 Annex XVI	--	YES
R16	Vehicle occupant protection, including interior fittings, head restraints and vehicle doors	--	3/2014 Annex XVII	--	NO
R17	Maximum continuous rated or net power and/or vehicle speed limitation by design	--	3/2014 Annex XVIII	--	YES
R18	Vehicle structure integrity	--	3/2014 Annex XIX	--	YES
C01	Anti-tampering measures	--	44/2014 Annex II	--	YES
C02	Arrangements for type-approval procedures	--	44/2014 Annex III	--	YES
C03	Conformity of production requirements	--	44/2014 Annex IV	--	YES
C04	Coupling devices and attachments	--	44/2014 Annex V	--	NO
C05	Devices to prevent unauthorised use	--	44/2014 Annex VI	--	YES
C06	Electromagnetic compatibility (EMC)	--	44/2014 Annex VII	--	YES
C07	External projections	--	44/2014 Annex VIII	--	YES
C08	Fuel storage	--	11/2011 Annex IX	--	NO
C09	Load platforms	--	44/2014 Annex X	--	NO
C10	Masses and dimensions	--	44/2014 Annex XI	--	YES
C11	On-board diagnostics (OBD)	--	44/2014 Annex XII	--	YES
C12	Passenger handholds and footrests	--	44/2014 Annex XIII	--	YES
C13	Registration plate space	--	44/2014 Annex XIV	--	YES
C14	Repair and maintenance information	--	44/2014 Annex XV	--	YES
C15	Stands	--	44/2014 Annex XV	--	NO



List according to Commission Implementing Regulation (EU) 901/2014, Annex I, Part B, Table 1, List I, II, III, as last amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1825, implementing Regulation (EU) 168/2013, Annex II

Item	Subject	Dir. EC	Comm. Reg. (EU)	Reg. ECE	Applicable
X	Sound level motorcycles	--	--	R 41	NO
X	Rear view mirrors for motor vehicles	--	--	R 46	NO
X	Electromagnetic compatibility	--	--	R 10	NO
X	Specific requirements for the electric power train	--	--	R 136	NO
X	Emission of gaseous pollutants by motorcycles	--	--	R 40	NO
X	Braking system	--	--	R 78	NO
X	Installation of lighting and light-signalling devices for L3 vehicles	--	--	R 53	NO
X	Installation of lighting and light-signalling devices (mopeds)	--	--	R 74	NO
X	Audible Warning Devices	--	--	R 28	NO
X	Motorcycle detectors	--	--	R 81	NO
X	Motorcycle Anti-Theft	--	--	R 62	NO
X	Safety-belts	--	--	R 16	NO
X	Speedometers and Odometers	--	--	R 39	NO
X	ID of controls (motorcycle)	--	--	R 60	NO
X	Moped Emissions	--	--	R 47	NO
X	Safety glazing	--	--	R 43	NO
X	Mechanical Couplings	--	--	R 55	NO
X	Hydrogen-fuelled vehicles of categories L1, L2, L3, L4 and L5 incorporating compressed hydrogen storage system on its safety-related performance	--	--	R 140 Part III	NO
X	Sound Emission for L2, L4 and L5	--	--	R 9	NO
Z18	Maximum torque and maximum net power of engine	95/1	--	--	NO
Z19	Anti-tampering measures for mopeds and motorcycles	97/24 (7)	--	--	NO
Z20	Fuel tank	97/24 (6)	--	--	NO
Z21	Maximum design speed of vehicle	95/1	--	--	NO
Z26	Masses and dimensions	93/93	--	--	NO
Z27	Coupling devices and their attachments	97/24 (16)	--	--	NO
Z28	Anti-air pollution measures	97/24 (5)	--	R 40, R 47	NO



List according to Commission Implementing Regulation (EU) 901/2014, Annex I, Part B, Table 1, List I, II, III, as last amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1825, implementing Regulation (EU) 168/2013, Annex II

Item	Subject	Dir. EC	Comm. Reg. (EU)	Reg. ECE	Applicable
Z29	Types	97/24 (1 Annex III)	--	--	NO
Z31	Braking system	93/14	--	R 78	NO
Z32	Installation of lighting and light-signalling devices	2009/67	--	R 53, R 74	NO
Z33	Lighting and light-signalling devices	97/24 (2)	--	--	NO
Z34	Audible warning devices	93/30	--	R 28	NO
Z35	Position for the mounting of rear registration plate	2009/62	--	--	NO
Z36	Electromagnetic compatibility	97/24 (3)	--	--	NO
Z37	Sound level and exhaust system	97/24 (9)	--	--	NO
Z38	Rear-view mirror(s)	97/24 (4)	--	R 81	NO
Z39	External projections	97/24 (5)	--	--	NO
Z40	Stand (except in the case of vehicles having three or more wheels)	2009/78	--	--	NO
Z41	Devices to prevent unauthorised use of the vehicle	93/33	--	R 62	NO
Z42	Wipers, windscreen wipers, windscreen washers, and so on	97/24 (12)	--	--	NO
Z43	Passenger hand-hold for two-wheel vehicles	2009/79	--	--	NO
Z44	Anchorage points for safety belts and safety belts	97/24 (11)	--	R 16	NO
Z45	Speedometers	2000/7	--	R 39	NO
Z46	Identification of controls, tell-tales and indicators	2009/80	--	R 60	NO
Z47	Statutory inscriptions	2009/139	--	--	NO



Automotive Campus 20
5108 JZ Heterend
Postbus 756
5100 AT Heterend
www.tno.nl

TNO-rapport

TNO 2010 012151 | TNO 0910 R4P014

Evaluatie van de risicobeoordeling in het kader van de toelating van de vernieuwde Stint

5.1.2i

Datum 18 december 2019

Auteur(s) 5.1.2e

Een pleetsummer

Opdracht

Aantal pagina's 12 (incl. bijlagen)

Aantal bijlagen 3

Opdrachtgever TNO, voor het WOV-voortz.

Projectnaam Risicobeoordeling nieuwe Stint

Projectnummer 865-42241

Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag worden verspreid of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voer de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende te maken de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belanghebbenden is toegestaan.

© 2019 TNO

Samenvatting

Naar aanleiding van de aanvraag van de RDW heeft TNO de door Stintum uitgevoerde risicobeoordelingen geëvalueerd in het kader van de keuring van de vernieuwde Stint door de RDW.

De punten waarvoor een risicobeoordeling is aangeleverd zijn gesaxeerd op een analyse van afwijkingen zoals voorgesteld door de RDW. Stintum heeft voor bijna alle door RDW aangehaalde punten een risicobeoordeling aangeleverd. Er is geen risicobeoordeling aangeleverd voor de aangebrachte kantelbeveiliging. Deze kantelbeveiliging is echter niet voorgeschreven voor dit type voertuig, noch in Verordening (EU) Nr. 168/2013, noch in de beleidsregel bijzondere bromfietsen. Voor de andere punten is de door Stintum aangeleverde argumentatie naar oordeel van TNO voldoende.

De evaluatie van de risicobeoordeling van de 'bestuursplaats' leidt tot de volgende bevindingen:

- De beleidsregel bijzondere bromfietsen stelt dat bestuursplaats van een bijzondere bromfiets voorzien moet zijn van een valbeveiliging (Artikel 31b) en dat de bijzondere bromfiets niet in beweging komt of tot stilstand komt, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuursplaats bevindt dan wel het contact niet aanslaat (Artikel 22). Deze interpretatie van een aanbeveling uit rapport 2010 R11454 is naar oordeel van TNO onjuist. Als het voertuig wordt voorzien van een feitelijke valbeveiliging is het actief tot stilstand brengen van het voertuig niet nodig.
- Naar oordeel van TNO zou de risicobeoordeling van de valbeveiliging van de bestuursplaats zich moeten toespitsen op de effectiviteit van de bestuurssteun om te voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt.
- Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een ongelijk wegdek zijn de laterale bewegingen en nibewegingen van een voertuig veruit dominant. Voor deze bewegingen levert de bestuurssteun voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaartse versnelling van het voertuig beperkt is. Wel verdient het aanbeveling om dit risico te benoemen bij de rijtraining, vooral als het voertuig op hellingen wordt gebruikt.

Inhoudsopgave

	Samenvatting	2
1	Inleiding	4
1.1	Aanpak van het onderzoek	4
2	Evaluatie van de risicoboordelingen	5
2.1	Afstandgordelsteekpunten	6
2.2	Beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde	6
2.3	Doorslagdiagnosesystemen	7
2.4	Handgrepen en voetschakelaars voor passagiers	7
2.5	Laagplatforms	7
2.6	ruimte voor kastenrijplaats	7
2.7	Vastlegging en controle van instellingen in de motor controller	7
2.8	Standaard	7
2.9	Verlichting	7
2.10	Bestuurdersplaats	7
2.11	Risicoanalyse 8 of 10 passagiers	9
3	Conclusies en aanbevelingen	10
4	Referenties	11
5	Ondertekening	12

1 Inleiding

Naar aanleiding van de aanvraag van de RDW op 13 november 2019 heeft TNO een evaluatie uitgevoerd van de risicobeoordeling(en) in het kader van de toelatingskeuring van de vernieuwde Stint door de RDW.

1.1 Aanpak van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van door RDW aangeleverde documenten en door middel van een inspectie van voertuig met VIN: XRZNBABA/LN000001 bij RDW op 13 december 2019. Het onderzoek is beperkt tot de risicobeoordelingen die daadwerkelijk zijn uitgevoerd en opgenomen in de door de RDW aangeleverde documentatie.

- SH-FL-D0001-01 Inrichtingenform Stint BSO-lithium – compleet.pdf
- SH-FL-D0003-01 Inrichtingenform Stint BSO-lood – compleet.pdf
- Z0190002 Risicobeoordeling afrijkingen 165.2013.pdf
- Verspreidsonderzoek Stint 2019 door Prodrive Academy versie 29 aug.pdf
- Handleiding Stint_2019_BSO_V2019-10.pdf
- totaalbestand onderoeveringen RDW.pdf
- TRWL-Checklist Bijzondere bromfiet v1.1.pdf

De evaluatie van de risicobeoordelingen is uitgevoerd aan de hand van de bevindingen en aanbevelingen uit rapport TNO 2018 R1184.

Bij de beoordeling is gebruik gemaakt van het nieuwe toelatingskader [10], zoals gepubliceerd in de Staatscourant¹.

In dit rapport wordt met Stint de voormelde uitvoering bedoeld zoals beschreven in Handleiding Stint_2019_BSO_V2019-10.pdf [9], tenzij expliciet aangegeven.

¹ Stort. 2019. 24423.

2 Evaluatie van de risicobeoordelingen

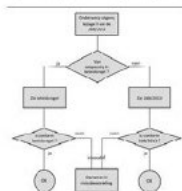
Artikel 4, 2^e lid van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen stelt "De aanvraag beschrijft aan welke technische eisen uit Verordening (EU) nr. 168/2013 niet kan worden voldaan door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken. Bij de aanvraag wordt met een risicobeoordeling aangetoond op welke wijze het veiligheidsniveau milieubeschermingsniveau dat ingevolge Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt vereist wordt gewaarborgd".

In de aanvragen van de Stint [1] en [2] is getoond dat het voertuig niet aan Verordening 168/2013/EG kan voldoen omdat:

- Het voertuig meer zitplaatsen voor passagiers heeft dan volgens de 168/2013/EG is toegestaan.
- Het voertuig geen zitplaats voor de bestuurder heeft, waardoor de bestuurder een goed overzicht heeft over passagiers en verkeer. De staande houding van de bestuurder is hiervoor essentieel.

Verder wordt meding gemaakt van de verankeringen voor veiligheidsgordels die niet aan de verordening zouden voldoen.

Bij de toetsing heeft de RDW gebruik gemaakt van onderstaand schema (zit [8]).



Figuur 1: Stroomschema risicobeoordeling RDW

Aan de hand van dit schema is een lijst [7] gemaakt van punten waar naar oordok van de RDW een risicobeoordeling benodigd is:

1. beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde
2. kartrijbewijzingsinrichtingen (RCHPS)
3. bestuurders zitplaats
4. laaerplatforms
5. boorddiagnosesystemen

6. handgrepen en voetsteunen voor passagiers
7. ruimte voor de kentekenplaat
8. standaards

Stintum heeft voor de volgende punten een risicobeoordeling aangeleverd in 1
 totaalsoort onderbouwingen *RDW* [9]

1. Afsand gordelankerpunten
2. beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde
3. Buikdruksensoren
4. Handgrepen en voetsteunen voor passagiers
5. Laadplatform
6. Ruimte voor kentekenplaat
7. Vastleggingen controle van instellingen in de motor controller
8. Startaant
9. Verlichting
10. Bestuursplaats
11. Risicoanalyse 0 of 10 passagiers

De risicobeoordeling voor een kinderbeveiligingssysteem ontbreekt in [6]. Een kinderbeveiliging is echter niet voorgeschreven voor dit type voertuig (L6e), noch volgens 168/2013/EG, noch volgens de beleidsregel bijzondere bromfiets. De beoordeling van bovengenoemde punten wordt in de hierna volgende paragrafen beschreven.

Document '20180802 Risicobeoordeling afwijkingen 168/2013' [3] voegt geen nieuwe informatie toe aan hetgeen beschreven is in [6]. Ook 'Veiligheidsonderzoek Stint 2019 door Prodrive Academy, versie 29 aug [4] heeft geen nieuwe inzichten opgeleverd voor deze evaluatie.

2.1 Afsand gordelankerpunten

Het is naar mening van TNO evident dat het voertuig voor kinderen bedoeld is. De botsveiligheid van de Stint is veel minder dan bijvoorbeeld die van een personenauto. De gordes zullen slechts bescherming bieden bij lichte aanrijdingen. Er wordt in de argumentatie de indruk gewekt dat Stint zou voldoen aan de R44 eisen en daarmee even veilig als een kinderzitje is. Er wordt echter alleen informatie uit R44 gebruikt om de hoopbreedte van een 10-jarig kind te achterhalen en er wordt niet naar de andere aspecten van R44 gekeken. De door Stintum aangeleverde argumentatie voor de gebruikte afstand is naar mening van TNO wel afdoende.

2.2 Beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde

De onderbouwing van Stintum dat het voertuig de facto wel voldoet aan de verordening is naar oordeel van TNO afdoende. Naar oordeel van TNO wordt de verkeersveiligheid voor andere verkeersdeelnemers niet negatief beïnvloed door de gekozen vorm van de Stint.

2.3 Boorddiagnosesystemen

Een boorddiagnosesysteem, zoals bedoeld in artikel 21 van 168/2013/EG beoogt een misdoel en geen veiligheidsdoel. Omdat de Stint een elektrische aandrijving heeft is dit punt niet van toepassing. De door Stintum aangeleverde argumentatie is afdoende.

2.4 Handgrepen en voetsteunen voor passagiers

Artikel 1.2 van BULADEXIII van Verordening (EU) Nr. 44/2014 sluit naar mening van TNO de Stint uit omdat de zitplaatsen zijn voorzien van gordels. De door Stintum aangeleverde argumentatie is afdoende.

2.5 Laadplatforms

Bijlage I van Verordening (EU) Nr. 44/2014 is naar mening van TNO niet van toepassing omdat de (in dit kader aangeboden) Stint niet is ingericht voor het vervoeren van lading. De buitenafmetingen van de op de Stint aangebrachte opbouw voldoet aan verordening (EU) Nr. 168/2013 en heeft daarom geen negatieve invloed op de verkeersveiligheid. De door Stintum aangeleverde argumentatie is afdoende.

2.6 Ruimte voor kentekenplaat

De onderbouw van Stintum, dat het voertuig de facto wel voldoet aan de verordening is naar oordeel van TNO afdoende.

2.7 Vastlegging en controle van instellingen in de motor controller

De vastlegging en controle van instellingen in de motor controller is naar oordeel van TNO relevant voor conformiteit van productie. De beoordeling van het kwaliteitsstelsel van Stintum en de beoordeling van de conformiteit van productie is geen onderdeel van het in dit rapport beschreven onderzoek.

2.8 Standaard

De onderbouw van Stintum, dat voor de Stint geen standaard nodig is, is naar oordeel van TNO afdoende.

2.9 Verlichting

Uit totaalbestand onderbouwingen ROW [6] blijkt dat overeenstemming met ROW is bereikt over de lichtvoering van het voertuig. De door Stintum aangeleverde argumentatie is afdoende.

2.10 Bestuurdersplaats

Artikel 31b van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietzen [10] stelt dat de bestuurdersplaats van een bijzondere bromfietz is voorzien van een bescherming die kan voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt.

Artikel 22, lid 4 van de beleidsregel [10] stelt echter ook:

De bijzondere bromfiet komt niet in beweging of komt tot stilstand, indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanraakt.

Daarmee wordt volgens de toelichting (zie [10], blz. 34) recht gedaan aan aanbeveling 2 van TNO-report 2010 R11424 (zie [9], blz. 4).

Omdat het voertuig ook op hellingen gebruikt wordt, moet een oplossing worden ontworpen voor het gecontroleerd tot stilstand brengen van het voertuig wanneer de bestuurder van het voertuig valt.

Een heter en gedifferentieerd beleid is het aanbrengen van een inrichting die de kans minimaliseert dat een bestuurder van het voertuig valt, zoals bijvoorbeeld een zitplaats. Met een zitplaats blijft het voertuig ook bestuurbaar doordat de bestuurder altijd op een rijdend voertuig aanwezig is.

Naar mening van TNO is de interpretatie van deze aanbeveling in de beleidsregel niet juist. Het eerste stuk van de aanbeveling is specifiek bedoeld voor de stilt zoals beschreven in dat rapport, dat wil zeggen: uitgerust met een staplantaal. Zonder enige vorm van valbeveiliging. In de aanbeveling komt dat ook tot uitdrukking door te spreken van een staplantaal. Als het voertuig wordt voortgedreven van een dergelijke valbeveiliging is het actief tot stilstand brengen van het voertuig niet nodig.

De eerste oplossingsrichting leidt in alle gevallen tot een (zeer) gecompliceerde oplossing. Dit ligt voor een voertuig zoals de Stiri geen haalbare oplossingsrichting. Dit bleek ook bij de inspectie van het voertuig op 13 december 2019. Het voertuig zonder bestuurder kwam op een helling weliswaar tot stilstand maar nadat het voertuig tot stilstand was gekomen werd de elektrische aandrijving uitgeschakeld waardoor het voertuig alsnog van de helling rilde. Hiervoor kan waarschijnlijk een oplossing gevonden worden maar die zal waarschijnlijk een andere veiligheidsbeveiliging schenden (zoals bijvoorbeeld het handmatig kunnen verplaatsen van een stigevalen voertuig).

Naar oordeel van TNO zou de risicobeoordeling van de valbeveiliging van de bestuurdersplaats zich daarom moeten focussen op de effectiviteit van de gekozen oplossing (of bestuursinstructie) om te voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt. Als de gekozen oplossing voldoende effectief is, dan is een remfunctie op hellingen niet nodig. Dit laatste is in analogie met gebruikelijke voertuigen. De meeste verwikkelde voertuigen met een zitplaats, conform Verordening (EU) Nr. 168/2013 zouden namelijk gecontroleerd van een helling afrollen wanneer de bestuurder van het voertuig zou vallen. Dit gedrag wordt bij deze voertuigen geaccepteerd omdat de kans dat de bestuurder van het voertuig valt klein genoeg wordt geacht.

Helaas is een zadel krachtens de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiet niet toegestaan omdat het voertuig dan binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 168/2013 zou vallen. Daarmee sluit de beleidsregel een beveiligde veilig-

oplossing op voorhand uit. Dat is vanaf het oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk.

In de argumentatie van Stintum wordt de gerealiseerde oplossing vergeleken met een zadel om te verifiëren of de bestuurdersleuk een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan bieden. Dat is conform hetgeen vereist wordt door de beleidsregel.

In de analyse van Stintum komt de valveiligheid niet als belangrijkste doeleinding naar voren. Dat zou naar oordeel van TNO wel moeten, het wegvallen van de bestuurder leidt tot een groot veiligheidsrisico.

Een zadel fixeert de bestuurder in dwarsrichting en langsichting van het voertuig terwijl een hechstuurleuk de bestuurder alleen in dwarsrichting fixeert en bovendien meer zijdelingse beweging toelaat dan een zadel.

Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een sneeuwdek zijn de laterale bewegingen en volbewegingen van het voertuig echter veel minder dominant. Voor deze bewegingen levert de gekozen oplossing voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de maximale versnelling van het voertuig beperkt is. Wel verdient het aanbeveling om het restrisico te benutten bij de rijtraining, vooral als het voertuig op hellingen wordt gebruikt.

2.11 Risicoanalyse 8 of 10 passagiers

De argumentatie van Stintum is gebaseerd op een statistische analyse. Onder de gestelde aannames is de uitkomst van deze analyse correct. Als de beoordeelings van de RDW op basis van tien passagiers geen technische aanleiding geeft tot afkeur, dan is de argumentatie naar oordeel van TNO voldoende.

3 Conclusies en aanbevelingen

Er is geen risicobeoordeling aangeleverd voor de aangebrachte kantelbeveiliging. Deze kantelbeveiliging is echter niet voorgeschreven voor dit type voertuig, noch in Verordening (EU) Nr. 168/2013, noch in de beleidsregel bijzondere bromfietsen. Voor de andere punten is de door Stintun aangeleverde argumentatie naar oordeel van TNO voldoende.

De evaluatie van de risicobeoordeling van de 'bestuursplaats' leidt tot de volgende conclusies en aanbeveling:

- De beleidsregel bijzondere bromfietsen stelt dat bestuursplaats van een bijzondere bromfiets voorzien moet zijn van een valbeveiliging (Artikel 31b) en dat de bijzondere bromfiets niet in beweging komt of tot stilstand komt, als deze rechtsomkeert draait. De bestuursplaats 4.1.1 niet op de bestuursplaats 1.1.1.1, dat wel het contact niet aanstaat (Artikel 22). Deze interpretatie van een aanbeveling uit rapport 2018 R11484 is naar oordeel van TNO onjuist. Als het voertuig wordt voorzien van een deugdelijke valbeveiliging is het actief tot stilstand brengen van het voertuig niet nodig.
- Naar oordeel van TNO zou de risicobeoordeling van de valbeveiliging van de bestuursplaats zich moeten toespitsen op de effectiviteit van de bestuursplaats voor het voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt.
- Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een onafgevoerd zijn de laterale bewegingen en rotatiebewegingen van een voertuig veruit dominant. Voor deze bewegingen levert de bestuursplaats voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaarde versnelling van het voertuig beperkt is. Wel verdient het aanbeveling om dit risico te benoemen bij de rijtrans, vooral als het voertuig op hellingen wordt gebruikt.

4 Referenties

- [1] SH:FL-D0001-01 Inrichtingenform Stint BSO lithium – compleet.pdf
- [2] SH:FL-D0003-01 Inrichtingenform Stint BSO lood – compleet.pdf
- [3] 20190802 Risicobeoordeling afwijkingen 165.2013.pdf
- [4] Veiligheidsonderzoek Stint 2019 door Prodrive Academy_versie 29 aug.pdf
- [5] Handleiding_Stint_2019_BSO_V2019-10.pdf
- [6] totaalbestand onderbouwingen RDW.pdf
- [7] TR-NL-Checklist Bijzondere bromfiet v1.1.pdf
- [8] Schema risicobeoordeling_01.pdf
- [9] R. Verschuren, Technisch onderzoek Stint, TNO rapport 2016 R11454, 12 december 2016
- [10] Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 20 april 2019, nr. ICNWI/DGK-2019/72137, tot wijziging van de beleidsregel eemrijzing bijzondere bromfietten in verband met aanscheping van het ladingsticker.

5 Ondertekening

Helmert, 30 januari 2020

5.1.2e

TNO

5.1.2e



TEST REPORT



concerning the safety-belt anchorages in accordance with ECE Regulation 14

Test report number : RDW-1&R-0080001

0.1. Make : Stint

0.2. Type : alle varianten aanvraag 2019

0.4. Category of vehicle : Bijzondere voertuigen

0.5. Name and address of the manufacturer : Stintum Holding B.V.
P.O. Stadsweg 50
3721TJ Bilthoven

Tests : The tests have been carried out in accordance with the abovementioned
ECE Regulation.
See page 2 to 4.

Tests conducted on : 3 December 2019

By : 5.1.2e

Lelystad, 4 December 2019,

5.1.2e



Test report number: RDW-14R-0009901

Reason for testing

New vehicle type

Used test equipment

Item	Identification number (make and type)	Calibration papers available
krachtmeter	Loadcell 1	Yes
hoekmeter	Inc25	yes

General information

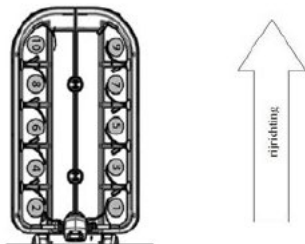
Make and type of the vehicle	Sint alle varianten aanvraag 2019
Vehicle category	Bu, computers, bromfiets
Test conducted by	5.1.2e
Place	Veldkief
Date	1 December 2019

Opmerking



Test

Voor de test wordt uitgegaan van de onderstaande zijaanzicht:



Trekkracht

In de beleidsregel staan het volgende geschreven ten aanzien van de toe te passen trekkracht:
De bevestiging van de gordel voldoet voor wat betreft de sterkte aan FNCE-oplegmont nr. 14, ongeacht de plaatsing van de rijsplaten, waarbij voor de haltering die op de bevestiging van de gordel wordt uitgeoefend rekening gehouden mag worden met de maximumconstructiesnelheid van het voertuig en indien van toepassing het gewicht, bedoeld in het derde lid, onderdeel c, met dien verstande dat als gewicht maximaal 35 kg wordt gebruikt.

De volgende eigenschappen zijn van toepassing op het voertuig:

- Snelheid 17 km/h
- Gewicht 45 kg

Vergelijking met de alternatieve dynamische test (aanv. SCH van UNECE R14):

- Snelheid 50 km/h
- Gewicht 75 kg

Correcties:

- gewicht $(45/75) \times \text{snelheid } (17/50) \times \text{de gemiddelde trekkracht } (M3=1400 \text{ N}) = 1510 \text{ Newton per lempgreid.}$
- Per ankerpunt worden echter twee lempgordels gemonteerd, de halve wordt aan de midden gordels met 3020 N getrokken. Dit geldt niet voor de haakankers waar naar een enkele gordel is toegepast



Resultaten gordelankerpunten

Positie	Opmerking	Trekkracht [N]	Diagram
Blauwe banken (gebruikt-eed)			
4	~	3082	13.25.49 - ST-34 - Zijkant 4
8	~	3112	13.33.50 - ST-35 - Zijkant 8
6	~	3112	13.39.44 - ST-36 - Zijkant 6
3	~	3069	13.44.43 - ST-37 - Zijkant 3
7	~	3114	13.47.12 - ST-38 - Zijkant 7
5	~	3115	13.49.19 - ST-39 - Zijkant 5
1	~	1131	14.42.10 - ST-40 - Zijkant 1
2	~	1159	14.45.21 - ST-41 - Zijkant 2
Oranje banken (nieuw) met achteraf geïnstalleerde schuifdraad tussen:			
4	~	3063	13.58.48 - ST-42 - Zijkant 4
8	~	3063	14.00.19 - ST-43 - Zijkant 8
6	~	3063	14.04.49 - ST-44 - Zijkant 6
3	~	3069	14.06.18 - ST-45 - Zijkant 3
7	~	3069	14.13.12 - ST-46 - Zijkant 7
5	~	3117	14.16.51 - ST-47 - Zijkant 5
1	~	1131	14.31.12 - ST-48 - Zijkant 1
2	~	1407	14.35.20 - ST-49 - Zijkant 2
Groene banken (nieuw) met de twee beugels			
8	~	3063	15.01.45 - ST-50 - Zijkant 8
4	~	3063	15.06.46 - ST-51 - Zijkant 4
7	~	3069	15.09.13 - ST-52 - Zijkant 7

Conclusie

Alle gordelankerpunten hebben de vereiste kracht weerstaan zonder kapot te gaan en daarbij bleven de afstanden tussen de gordelankerpunten nagenoeg onveranderd voor en na de trekproef en daarmee voldoen de alle anchorpunten aan de sterkte eisen.

De extra testen met de beugels op de banken bevestigd leverde ook geen ander inzicht in



TEST REPORT	
Electromagnetic Compatibility (EMC)-Automotive	
(*) Identification of item tested	Steel RC2
(*) Test laboratory	DEKRA
(*) Serial and the type reference	NBACX (EISD-1 2kW-Lithium 140Ah-23.2km/h) NPACAX (PE-E-1 2kW-Lithium 140Ah-17.2km/h)
(*) Features	1.2 kW Motor with 140Ah Lithium battery and a maximum vehicle speed of 23.2 km/h and for the second vehicle 17.2 km/h
(*) Derived model(s)	NBA1, NBA2, NCAB, NCAC and NPAB
(*) Applicant's name / address	Stadium Mobility B.V. P.O. Slaatsweg 50, 3721 TJ Bilthoven The Netherlands
Test method (requested, standard)	EN 12100:2014 Clause 6 and Clause 7
Verdict Summary	IN COMPLIANCE
Tested by (name / position & signature)	5.1.2e
Approved by (name / position & signature)	5.1.2e
Date of issue	2018-07-07
Report Number(s)	TRF_EMC 2018-07 (*) "Date" given by the applicant

INDEX

	page
General conditions	4
Uncertainty	4
Environmental conditions	4
Possible test case verdicts	5
Definition of symbols used in this test report	5
Abbreviations	5
Data provided by the applicant	5
Document History	6
Conclusion, Remarks and Comments	6
1 Overall Information	7
1.1 General Description of the Item(s)	7
1.2 Test data	8
1.3 The environment(s) in which the DUT is intended to be used	8
2 Description of Test Setup	9
2.1 Operating mode(s) used for tests	9
2.2 Support / Auxiliary equipment / unit / software for the EUT	9
2.3 Test Configuration used for tests	10
3 Verdict summary section	12
3.1 Standards	12
3.2 Deviation(s) from the Standard(s) / Test Specification(s)	12
3.3 Overview of results	12
4 Emission Test Results	13
4.1 Radiated electric field emission - BB / Clause 6.2	13
4.2 Radiated electric field emission - NO (30 – 1000 MHz)	16
4.3 Radiated electric field emission - BB / Clause 7.2	19
5 Immunity Test Results	22
5.1 Performance criteria	22
5.1.1 Performance criteria for immunity tests according to Clause 6	22
5.1.2 Performance criteria for immunity tests according to Clause 7	22
5.2 Manufacturer defined performance criteria	23
5.3 Monitored - Checked	23

5.4	Radio-frequency EM-fields immunity, Clause 6.4	24
5.5	Radio-frequency EM-fields immunity, Clause 7.7	26
6	Identification of the Equipment Under Test	27
7	Annex 1 - Measurement Uncertainties	28
8	Annex 2 - Used Equipment	29
9	Annex 3 - Test Photos	30

Competences and Guarantees

DEKRA Certification B.V. has been designated as a Technical Service (Laboratory) by the competent Administrative Department (Approval Authority) for the Netherlands (RDW) and is competent to carry out the tests described in this report.

DEKRA Certification B.V. has been accredited by the Dutch Accreditation Council (RvA) regarding the ISO/IEC 17025 standard.

In order to ensure the traceability to other national and international laboratories, DEKRA has a calibration and maintenance program for its measurement equipment.

DEKRA guarantees the reliability of the data presented in this report, which is the result of the measurements and the tests performed to the item under test on the date and under the conditions stated in the report and it is based on the knowledge and technical facilities available at DEKRA at the time of performance of the test.

DEKRA is liable to the client for the maintenance of the confidentiality of all information related to the item under test and the results of the test.

The results presented in this Test Report apply only to the particular item under test established in this document.

IMPORTANT: No parts of this report may be reproduced or quoted out of context, in any form or by any means, except in full, without the previous written permission of DEKRA.

GENERAL CONDITIONS

1. This report is only referred to the item that has undergone the test.
2. This report does not constitute or imply on its own an approval of the product by the Certification Bodies or Competent Authorities.
3. This document is only valid if complete; no partial reproduction can be made without previous written permission of DEKRA.
4. This test report cannot be used partially or in full for publicity and/or promotional purposes without previous written permission of DEKRA.

UNCERTAINTY

For all measurements where guidance for the calculation of the instrumentation uncertainty of a measurement is specified in EN 5010-4-2 (CISPR 10-4-2), CISCE 61000-4 series or a product standard, the measurement instrumentation uncertainty has been calculated and applied in accordance with these standards.

Uncertainties have been calculated according to the DEKRA internal document PROD-EMC-M22. The reported expanded uncertainties are based on a standard uncertainty multiplied by a coverage factor of k=2, providing a level of confidence of approximately 95%. Refer to the Annex 1 for further information.

ENVIRONMENTAL CONDITIONS

The climatic conditions during the tests are within the limits specified by the manufacturer for the operation of the CUT and the test equipment. The climatic conditions during the tests were within the following limits:

Ambient temperature	15 °C – 35 °C
Relative Humidity air	30% - 60%
Atmospheric pressure	86 kPa – 106 kPa

If explicitly required in the basic, standard or applied product / product family standard the climatic values are recorded and documented separately in this test report.

POSSIBLE TEST CASE VERDICTS

Test case does not apply to test object	N/A
Test object does meet requirement	P (Pass) / PASS
Test object does not meet requirement	F (Fail) / FAIL
Not measured	N/M

DEFINITION OF SYMBOLS USED IN THIS TEST REPORT

<input checked="" type="checkbox"/> Indicates that the listed condition, standard or equipment is applicable for this report/test/EUT.	
<input type="checkbox"/> Indicates that the listed condition, standard or equipment is not applicable for this report/test/EUT.	
Decimal separator used in this report	<input checked="" type="checkbox"/> Comma (,) <input type="checkbox"/> Point (.)

ABBREVIATIONS

For the purposes of the present document, the following abbreviations apply:

DUT	: Device Under Test
EUT	: Equipment Under Test
QP	: Quasi-Peak
CAV	: CISPR Average
AV	: Average
CDN	: Coupling Decoupling Network
SAC	: Semi-Anechoic Chamber
OATS	: Open Area Test Site
BW	: Bandwidth
AM	: Amplitude Modulation
PM	: Pulse Modulation
U _N	: Nominal voltage
N/A	: Not Applicable
N/M	: Not Measured
BB	: Broadband
NB	: Narrowband

DATA PROVIDED BY THE APPLICANT

The following data has been provided by the client:

1. Information relating to the description of the sample ("Identification of the item tested", "Trademark", "Model and/or type reference tested", "Features" and "Derived model(s)").

DEKRA Certification B.V. declines any responsibility with respect to the information provided by the applicant and that may affect the validity of results.

DOCUMENT HISTORY

Report nr.	Date	Description
2230058 0501-EMC	2019-11-15	First release

CONCLUSION, REMARKS AND COMMENTS

The Vehicle Under Test (VUT) described in this test report does meet the stated requirements of the regulation/standard(s) given in this report.

The reported tests were performed according to the following requirements of the CCE R10.05 regulation:

- Clause 6.2 : Specifications concerning broadband electromagnetic radiation from vehicles
- Clause 6.3 : Specifications concerning narrowband electromagnetic radiation from vehicles
- Clause 6.4 : Specifications concerning immunity of vehicles to electromagnetic radiation
- Clause 7 : Additional specifications in the configuration "WESS charging mode coupled to the power grid".

The tests described in this report do not result in the right to use any approval mark as conferred by DEKRA. As far as the tests were based on certain specifications, these are mentioned in the report.

The derived models are:

NBAA: BB-B50-1.2kW-Lead
NBAB: BB-B50-1.2kW-Lithium70Ah
NCAB: BB-CARGO-1.2kW-Lithium70Ah
NCAC: BB-CARGO-1.2kW-Lithium140Ah
NPAB: BB-TRUCK-1.2kW-Lithium70Ah

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint
Datum: donderdag 19 maart 2020 15:18:07
Bijlagen: image001.png

Dag 5.1.2e

Dank voor je snelle antwoord. Ik laat je snel weten wanneer we met een antwoord kunnen komen en realiseer me dat sneller voor jullie beter is.

groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 19 maart 2020 15:03

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint

Hoi 5.1.2e,

Dank voor je uitgebreide toelichting. BRW

Wat het veiligheidsrapport van TNO betreft. TNO heeft daarin zelf keuzes gemaakt, en dus er zelf voor gekozen om jullie advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen als uitgangspunt te nemen. Was ik enigszins door verbaasd omdat de fabrikant de uitgangspunten voor zo'n veiligheidsrapport uit de beleidsregel wel kent. Ik ging ervan uit dat ze dat kader als uitgangspunt zouden nemen.

Punt met betrekking tot de richtlijn is helder. Daar zitten jullie qua timing natuurlijk volledig zelf aan het stuur aangezien de opdracht bij jullie ligt.

En als gevraagd, hierbij ook de aanvullende stukken m.b.t. het convenant.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag 18 maart 2020 19:09

Aan: 5.1.2e - BSK

CC: 5.1.2e ; Peter van der Knaap

Onderwerp: Re: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint

Dag 5.1.2e,

buiten de reikwijdte

5.1.2e heeft al eerder aangegeven dit niet zelf te kunnen (druk) en willen doen, het rapport is door ex-collega's opgesteld en zo'n 2nd opinion moet je onbezwaard kunnen doen. Ik had een vervanger gevonden 5.1.2e dacht ik, maar ook die dreigt nu af te haken. Ik twijfel eerlijk gezegd nu wel of we dit nog met de vereiste kwaliteit op tijd gaan redden en heb eerst een vraag voor je.

Het valt ons op dat de aard van het rapport van TNO anders is dan dat van ProDrive. *Hebben ze exact dezelfde vereisten van jullie gekregen?* Het lijkt er namelijk op dat ProDrive de 'oude' vereisten heeft genomen en TNO vooral ons rapport R-2019-9 Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen, heeft gebruikt. Is dat een keuze van hen of van jullie? In ieder geval betekent het dat de opmerkingen over het ProDrive rapport niet zonder meer van toepassing zijn op het rapport van TNO. Ook valt op dat jullie in je brief antwoord van ons willen op een vraag en daar verderop in de brief zelf al antwoord op geven. Het gaat om:

"Ik vraag u te beoordelen of dit veiligheidsrapport tegemoet komt aan de eerder door u gemaakt op- en aanmerkingen en daarmee afdoende antwoord biedt op de vragen in relatie tot het veilig gebruik van het voertuig in het verkeer, ...". Die vraag impliceert dat als tegemoet is gekomen aan de door ons gemaakte op- en aanmerkingen wij van mening zijn dat het veilig kan. Verderop staat echter (terecht!): "In uw brief van 12 november 2019 heeft u voorts opgemerkt op dat de SWOV van mening is dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig. Ik ga ervan uit dat dit standpunt nog steeds geldt. ". Kortom, zolang er nog geen richtlijn is - waarvoor we een opdracht hebben- zullen we niet zeggen dat welke bijzondere bromfiets dan ook veilig (genoeg) aan het verkeer kan deelnemen.

Ten aanzien van het convenant hebben we ook opmerkingen gemaakt in onze eerste 2nd opinion en daarover vragen jullie ook een nieuw oordeel: "Naar aanleiding van uw opmerkingen over het convenant heb ik u eerder het plan van aanpak toegestuurd dat de kinderopvangsector heeft opgesteld om het convenant uit te voeren. Ik wil u vragen dit nog aanvullend te betrekken in uw beoordeling.". Ter voorkoming van misverstanden, is dat een plan gemaakt na 12 november 2019, de datum van onze eerste 2nd opinion? Zo ja, kun je me dat (opnieuw) sturen? Ik vrees dat hier de coronacrisis een beetje zand in de machine heeft gegooid in die zin dat we middenin een ICT-transitie zaten die nu heel snel afgemaakt moet worden.

Bij de eerste 2nd opinion is gevraagd ook naar de elektrische bakfiets te kijken. Ons antwoord van 12 november 2019 refereerde o.a. naar een studie van Arcadis die inmiddels is uitgevoerd en aangezien TNO de elektrische

bakfiets als referentievoertuig kiest ligt het voor de hand dat we ook het (openbare) rapport van Arcadis in onze tweede 2nd opinion betrekken.

Samenvattend:

- de 3 weken termijn wordt (inmiddels) een uitdaging,
- we hebben graag (eerst) antwoord op de bovengestelde vraag (cursief)
- graag (wellicht opnieuw) het plan van aanpak convenant

Hoe dan ook, we doen ons best.

groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 18 maart 2020 17:53

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Onderwerp: FW: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint

Goedemiddag 5.1.2e,

Hoop dat alles goed met je gaat. Ik kreeg van 5.1.2e een afwezigheidsassistent die leek te suggereren dat zij wel even afwezig is. Klopt dit?

De reden dat ik het vraag is omdat ik even wilde informeren of – gelet op de bijzondere tijden waarin we nu zitten – jullie nog op schema zitten om te adviseren op het veiligheidsrapport van TNO over de Stint.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 18 maart 2020 17:30

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint

Hoi 5.1.2e,

Hoop dat alles goed met je gaat in deze Corona-tijden.

Ik heb nog geen offerte zien langskomen. Kan dat kloppen?

Zit dit nog op schema om ons binnen drie weken (uiterlijk 30 maart) jullie advies te sturen?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 11 maart 2020 21:04

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint

Hoi 5.1.2e,

Is helemaal goed. En welkom terug!

Hoop dat je een leuke vakantie hebt gehad.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: woensdag 11 maart 2020 12:26

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl> 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: Re: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint

Hallo 5.1.2e,

Dank voor je bericht en verzoek. We gaan hiermee aan de slag en zullen hiervoor, overeenkomstig met de vorige second opinion, zo snel mogelijk een korte offerte sturen.

Vriendelijke groeten,

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T (070) 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

E 5.1.2e@swov.nl

I www.swov.nl

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 9 maart 2020 18:28

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Onderwerp: Verzoek tot second opinion op veiligheidsrapport Stint

Hoi 5.1.2e,

Zoals aangekondigd hierbij het verzoek tot een review op het veiligheidsrapport van TNO m.b.t. de nieuwe Stint.

Dit komt ook nog in hardcopy jullie kant op.

Mvg.,

5.1.2e

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Aanvraag Stint Bus Loodaccu
Datum: dinsdag 24 maart 2020 12:45:33

Beste 5.1.2e,

Dank voor het bericht hierover.

Bij deze het verzoek tot intrekking van de aanvraag voor het voertuig met de loodzuur accu, aanvraag NBAAAX van 10-10-2019.

De korte versie van onze onderbouwing voor dit verzoek is dat de voertuigen visueel niet te onderscheiden zijn van elkaar. Dit kan leiden tot verwarring bij bestuurders van het voertuig. Het gewicht van de loodvariant bij vervoer van 10 kinderen zou uitkomen op een leeftijd van 5,5 jaar gemiddeld. In veel gevallen is dit toereikend, maar het is nog steeds denkbaar dat er toch, onbedoeld, overladen wordt door de bestuurder.

Bij de lithium variant wordt het maximum laadgewicht gehaald bij 10 kinderen van gemiddeld 7,5. Dit is een goed werkbare situatie waarbij ook vanuit het plansysteem van BSO's rekening gehouden kan worden met gemiddelde leeftijd per voertuig. Voorzien misbruik is hiermee uitgesloten.

Verder zijn we nagegaan wat er gebeurt als er wel sprake is van overlading. Dit is meegenomen in het TNO veiligheidsonderzoek en wij hebben dit aangevuld met remtesten. Met een overlading van ca. 100kg heeft dat geen consequenties voor de veiligheid en blijft de remvertraging binnen het daarvoor geldende kader (BB2019). Het signaal over gewicht en belading hebben we voor beide modellen bekeken en de intrekking voor het loodzuur model is hoe wij de door RDW gedane constatering adresseren.

Ook hopen we met deze intrekking de snelheid mbt behandeling van de overgebleven aanvraag te ondersteunen.

In ons volgende telefonisch overleg licht ik graag verder toe mocht dit gewenst zijn.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6-5.1.2e

T: +31(0)30-5.1.2e

www.stintum.com

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 18 maart 2020 17:39

Aan: Edwin Renzen

Onderwerp: Aanvraag Stint Bus Loodaccu

Beste heer Renzen, beste Edwin,

Zoals eerder telefonisch aangekondigd, merkt de RDW in hun advies aan ons op dat de kans op substantiële overbelading bij het vervoer van 10 kinderen reëel is bij het model met de loodaccu.

Hoe wil je hiermee omgaan in relatie tot je aanvraag?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGMI
Cc: [projectadministratie](#); 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e
Onderwerp: Flisbon E20.09 2ndOpinion Stint door TNO
Datum: dinsdag 24 maart 2020 13:02:11
Bijlagen: [offerte ad hoc JenW - 2nd opinion veiligheidsanalyse Stint TNO.docx](#)

Beste 5.1.2e en 5.1.2e ,

Bijgevoegd vinden jullie een flitsbon voor de 2nd opinion, graag als opdracht zsm retour. Het werk zal deze week en volgende week worden uitgevoerd door m.n. 5.1.2e en daarmee halen we de 3 weken niet, het worden er 4. De redenen zijn bij 5.1.2e bekend.

Groeten,

5.1.2e

Projectnr.

Offerte ad-hoc werkzaamheden SWOV:**Titel: 2nd opinion veiligheidsanalyse Stint door TNO****Aanleiding:**

Het Ministerie van IenW heeft SWOV gevraagd om de door TNO in opdracht van de fabrikant uitgevoerde veiligheidsanalyse van de Stint van een second opinion te voorzien. Het gaat om een beoordeling van de methode van het veiligheidsonderzoek volgens de opdracht van IenW. Daarnaast wil het ministerie een antwoord op de vraag of het convenant dat is afgesloten met de kinderopvangbranche en de oudervertegenwoordiging voldoende dan wel een extra waarborg biedt conform de aanbevelingen die SWOV eerder heeft gedaan.

Korte beschrijving werkzaamheden:

- Uitvoeren en beschrijven van de evaluatie van de veiligheidsanalyse Stint door TNO;
- Uitvoeren en beschrijven evaluatie van convenant kinderopvangbranche.

Contactpersoon IenW

5.1.2e

Contactpersoon SWOV

Peter van der Knaap

5.1.2e @swov.nl

070-5.1.2e

looptijd, kosten en eindproduct

- Eindproduct: SWOV brief
- Totale kosten: max 15k Euro excl. BTW.
- Opleverdatum: uiterlijk 06/03/2020

Den Haag, 15 oktober 2019

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Stintum Holding B.V
Datum: dinsdag 31 maart 2020 18:47:13
Bijlagen: [image002.png](#)

Hoi 5.1.2e,

Via deze wil ik je informeren dat we nu ook het proces rond het hergebruik van onderdelen van de oude Stint hebben afgerond. Dit betekent dat het Stintum Holding B.V wordt toegestaan gebruikte delen in de productie van het nieuwe voertuigen te mogen opnemen. De Initial Assessment brief, eerder afgegeven voor alleen productie van voertuigen met nieuwe delen, met een geldigheid van 6 maanden loopt tot 6 september 2020.

Na aanvang van de productie zal er een audit worden uitgevoerd om de implementatie van de afgesproken maatregelen te verifiëren, tevens zal er een voertuig worden geselecteerd dat de COP testen zal ondergaan.

Mochten er nog vragen zijn dan horen we dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring



Europaweg 205

Postbus 777

2700 AT Zoetermeer

T +31 79 5.1.2e

E 5.1.2e @RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e) - DGLM
Cc: 5.1.2e - DGMo
Onderwerp: Second opinion
Datum: donderdag 9 april 2020 13:36:36

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e;

Wij hebben net gesproken over de door ons uitgevoerde Second Opinion op de veiligheidsanalyse zoals door TNO uitgevoerd. Wij maken daarin de opmerking over de door RDW uitgevoerde testen, namelijk dat nadere informatie daarover in de veiligheidsanalyse ontbreekt. De reikwijdte van onze conclusie is daarmee m.i. op een juiste wijze aangegeven.

Het maken van afspraken met de kinderopvangbranche over het gebruik van veilige routes noemt SWOV sinds onze eerste correspondentie hierover 'positief en belangrijk'. Het Plan van aanpak uitvoering Convenant Stint en Plan van aanpak - Steekproef Stint zorgen ervoor dat het convenant zeker meerwaarde heeft voor het vergroten van de verkeersveiligheid bij het gebruik van de Stint voor het vervoeren van kinderen.

Daarbij passen twee kanttekeningen. Zoals in het Plan van aanpak - Steekproef Stint staat, is de rijksoverheid verantwoordelijk voor de handhaving van de gemaakte afspraken. Die handhaving vormt dus een belangrijk sluitstuk op de gemaakte afspraken.

De tweede kanttekening is dat het convenant invulling geeft aan het 'bevorderen' van een zo veilig mogelijk gebruik van de Stint door kinderopvangorganisaties op de openbare weg. Het gaat daarbij om een 'maximaal gebruik' van 'standaard veilige routes'. De slotsom is dat er geen sprake van een in alle omstandigheden absolute waarborg. Vandaar mijn oproep voor de lange termijn: het streven van wegbeheerders moet blijven om 50km/uur-wegen ofwel te voorzien van vrijliggende fietsinfrastructuur, ofwel de weg af te waarderen naar en in te richten als 30km/uur-weg. Daar profiteren alle kwetsbare verkeersdeelnemers van, waaronder fietsers en kinderen die met Stint of (bak)fiets vervoerd worden.

Zoals ik eerder schreef zal het nieuwe kader voor de toelating en het veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen ook relevant moeten zijn voor innovatieve voertuigen die eerder, op basis van voorgaande kaders, zijn toegelaten. Dat geldt naar mijn mening zeker voor voertuigen die veel gebruikt worden en die bedoeld zijn voor het vervoer van kinderen. Het zou daarom logisch zijn om de Stint aan het nieuwe, definitieve toetsingskader te onderwerpen.

Ten aanzien van toekomstige wet- en regelgeving kan ik mij overigens voorstellen dat er voor het professionele vervoer van kinderen en andere kwetsbare passagiers strengere eisen worden opgenomen dan in de huidige wet- en regelgeving.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Second opinion op TNO
Datum: donderdag 9 april 2020 15:15:52

Merci 5.1.2e; ontvangen en gelezen.

Ik constateer dat de RDW op alle vereiste onderdelen heeft getest, dat die testen positief zijn uitgevallen maar ook dat er onduidelijkheid bestaat - ook hier - over de bestuurder en de condities. Heb e.e.a. in een mail gezet die ik nu voorleg aan mijn collega's. Verwacht morgenmiddag die te kunnen versturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: donderdag 9 april 2020 14:14
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Second opinion op TNO

Goedemiddag 5.1.2e,
 Hierbij de informatie van de RDW naar aanleiding van het telefoongesprek met 5.1.2e.
 Mocht je nog aanvullende informatie missen, geef dan gerust een seintje.
 Mvg.,
 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>
Verzonden: dinsdag 7 april 2020 20:11
Aan: 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e - DGMI <5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e
 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e
 <5.1.2e@SWOV.nl>
Onderwerp: Second opinion op TNO
 Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e;
 Uw ministerie heeft SWOV gevraagd om een door TNO in opdracht van de fabrikant uitgevoerde veiligheidsanalyse van de Stint van een second opinion te voorzien. Hierbij treft u deze rapportage aan, alsmede de reactie van TNO. In de aanbiedingsbrief ga ik in op de plannen van aanpak die bij het met de kinderopvangbranche afgesloten convenant horen.
 Zoals u zul lezen, constateert TNO in onze rapportage geen feitelijke onjuistheden. Toch is men het niet eens met onze conclusie, aangezien de TNO-analyse aanvullend was op eerder onderzoek van de RDW. TNO wijst in een later vandaag ontvangen bericht op het vigerende wettelijke kader (168/2013).
 Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e
 5.1.2e

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: [5.1.2i@rdw.nl](#)
Cc: [5.1.2e@rdw.nl](#); [5.1.2e](#); [5.1.2e](#) - BSK
Onderwerp: Openstaande factuur 0091743458
Datum: donderdag 9 april 2020 23:09:52

Beste,

Onlangs hebben wij uw herinnering ontvangen voor de openstaande factuur 0091743458.

Allereerst mijn excuses voor de late reactie op de factuur.

Graag overleggen we of en er mogelijkheden zijn om de factuur op een later moment te voldoen (verlening van betalingstermijn). De maatregelen tegen het corona virus hebben geleid tot een verandering in onze bedrijfsvoering waardoor wij momenteel onvoldoende inkomsten genereren. Voor deze situatie zijn verschillende oplossingen die op korte termijn te verwachten zijn, maar wanneer exact is moeilijk aan te geven. Mocht u een verdere toelichting horen dan geef ik deze graag.

De projectleiders van RDW, van het project waaruit de factuur voortkomt, heb ik toegevoegd zoals telefonisch besproken met uw collega [5.1.2e](#).

Graag zie ik uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen



Stintum Holding
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

M: +31(0)6-[5.1.2e](#)
T: +31(0)30-[5.1.2e](#)
COC: 52411761
VAT: [5.1.1c](#)
www.stintum.com
WeChat ID: [5.1.1c](#)

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e
Onderwerp: Nader bericht over "Second opinion" Stint veiligheidsanalyse TNO
Datum: vrijdag 10 april 2020 12:30:37

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e;

Op verzoek van het ministerie van IenW heb ik de door de RDW uitgevoerde testen gezien (zoals beschreven in "Beoordeling RDW van twee hernieuwde aanvragen van Stintum - RDW kenmerk 2020-BB001 Cor 01). Deze heb ik vergeleken met de door IenW gestelde eisen op basis waarvan wij de door TNO uitgevoerde veiligheidsanalyse hebben beoordeeld.

Door IenW gestelde eisen

IenW schrijft een aantal manoeuvres voor met betrekking tot de stabiliteit van het voertuig waar in ieder geval op ingegaan moet worden bij de beoordeling (art 4 lid 3). Dit zijn:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- een plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht;
- en het op- en afrijden van een stoep.

'Second opinion' van SWOV op veiligheidsanalyse van TNO

Een belangrijk deel van de kritiek van SWOV op het eerdere rapport van ProDrive Academy betrof deze manoeuvres. Bij start van de beoordeling van het TNO-rapport viel ons meteen op dat deze manoeuvres grotendeels niet zijn onderzocht. Daarom hebben we vooraf met uw afdeling contact gezocht en werd ons meegedeeld dat dit de keuze van TNO zelf was.

In onze second opinion van het TNO-rapport constateerden wij: "Er is één rijtest uitgevoerd, namelijk een test waarin de stabiliteit tijdens een uitwijkmanoeuvre is beoordeeld. Het is echter niet duidelijk waarom er voor deze specifieke rijtest gekozen is. Er wordt gesteld dat de uitvoering van additionele testen van de bestuurbaarheid van het voertuig niet nodig is aangezien de RDW al de testen "zoals voorgeschreven in het besluit tot wijziging van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen" heeft uitgevoerd. Daarbij wordt vermeld dat deze additionele testen naar oordeel van de RDW met positief resultaat zijn uitgevoerd. De resultaten van de RDW-testen worden niet nader toegelicht en er is ook geen referentie opgenomen naar een document op basis waarvan deze informatie geverifieerd kan worden. Resultaten daarvan worden echter ook niet nader toegelicht anders dan de conclusie dat de nieuwe Stint daaraan voldoet."

SWOV plaatste daarnaast een aantal kritische kanttekeningen over het feit dat met slechts een bestuurder is getest, dat de kenmerken van deze bestuurder niet beschreven zijn en dat slechts onder een bepaalde set condities is getest (overdag, droog wegdek).

Door de RDW uitgevoerde testen

Het genoemde RDW-document heb ik nu (op 9 april 2020) ontvangen en ik constateer dat

RDW inderdaad de bovengenoemde manoeuvres heeft getest zoals door TNO is aangegeven (H4.9 en bijlage V). De belangrijkste testen zoals de RDW die heeft uitgevoerd betreffen:

- algemene inspectie van het testmodel (incl. documentatieonderzoek);
- remmentesten (handrem, voorrem, achterrem, noodstop, uitloop, vrijloop);
- stabiliteitstesten (uitwijktest, hellingtest, statische kanteltest).

De conclusies op de door lenW vereiste onderdelen zijn als volgt (letterlijke tekst):

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur: “De noodstop kan onder alle omstandigheden goed worden uitgevoerd” (p.8/19);
- een plotselinge uitwijkmanoeuvre: “Beladen en onbeladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg lift het voertuig een achterwiel in de eerste bocht maar het kost de bestuurder geen moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond” (p.8/19);
- het nemen van een bocht: “Onafhankelijk van de snelheid en belading blijft het voertuig goed bestuurbaar, slechts een achterwiel komt iets van de grond waardoor de aandrijving tijdelijk stopt en het voertuig zich weer herstelt” (p.8/10);
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak: “De test is ook onder alle omstandigheden probleemloos uit te voeren” (p.8/19);
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke): “Geen probleem” (p.8/19);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; alsmede het op- en afrijden van een stoep: “Qua stabiliteit leveren deze testen geen problemen op. Wel komt aan het licht dat als een van de achterwielen geen contact met de ondergrond heeft dit wiel door het differentieel juist hard gaat draaien en het andere wiel zijn aandrijving verliest. Het komt regelmatig voor dat het voertuig met behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond moet worden gezet. N.B.: de gebruiksaanwijzing geeft aan dat stoepranden en dergelijke met twee voorwielen tegelijk moeten worden genomen” (p.9/19).

Waarneming

De door de RDW uitgevoerde testen bevatten als gezegd de onderdelen van de door lenW gestelde eisen. De uitslag was daarbij zoals hierboven vermeld op elk onderdeel positief, met als uitzondering de kritische kanttekening bij het op- en afrijden van een inritconstructie.

De RDW heeft een wettelijke taak om voertuigen te testen, zoals de Stint. Het is niet aan SWOV om te beoordelen of RDW aan haar wettelijke taak voldoet. Ik ga er daarom vanuit dat de uitgevoerde test conform de wettelijke taak van RDW is en daarmee de conclusies van RDW rechtsgeldig zijn.

Bovenstaande plaatst de SWOV-kritiek op het TNO-rapport ten aanzien van de genoemde manoeuvres in een nieuw perspectief. Het was m.i. efficiënter geweest als SWOV het (niet openbare) RDW-rapport voor aanvang van het uitvoeren de second opinion hadden kunnen ontvangen. Mocht in de toekomst een nieuwe second opinion worden gevraagd,

dan is dat iets waarmee rekening zal moeten worden houden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62

2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e

5.1.2e@swov.nl / 5.1.2e@swov.nl

<http://www.swov.nl>

t: @5.1.2e

l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Nader bericht over "Second opinion" Stint veiligheidsanalyse TNO
Datum: dinsdag 14 april 2020 09:02:16

Beste 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e;

Het nadeel van je mail van boven naar beneden lezen is dat je soms een bericht beter eerst had kunnen lezen: ik kreeg vanuit de projectleiding de volgende belangrijke observatie mee, die ik hierbij graag met jullie deel:

De vragen mbt interactie tussen bestuurder, Stint en ander verkeer zijn verplicht te behandelen en niet door TNO beantwoord. Het veiligheidsrapport van TNO is daarmee dus nog steeds onvolledig en niet alleen voor wat betreft de in jouw mail genoemde zaken. Een aanvullende beoordeling van de RDW-testen door SWOV neemt slechts een deel van ons commentaar weg. Die RDW-testen kunnen namelijk alleen ons bezwaar op het TNO-rapport wegnemen voor zover het de stabiliteit van het voertuig betreft. Het veiligheidsrapport moet volgens de Wijziging Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (IENW/BSK-2019/72137) ook ingaan op de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. Dat heeft TNO onvoldoende gedaan. In onze reactie concluderen we "Daarnaast wordt in het rapport niet ingegaan op de specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. De algemene conclusies die wél getrokken worden over het veilig gebruik van de Stint zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing." Deze testen maken geen deel uit van het onderzoek van de RDW, zo stelt ook TNO. Dat punt uit onze conclusie blijft dus staan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 08:44
Aan: 5.1.2e - BSK
CC: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Nader bericht over 'Second opinion' Stint veiligheidsanalyse TNO
 Graag gedaan uiteraard en prima.
 Groet!

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: zaterdag 11 april 2020 12:47
Aan: 5.1.2e

cc: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e - DGB ; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Nader bericht over 'Second opinion' Stint veiligheidsanalyse TNO

Beste 5.1.2e,

Dank voor de feit dat SWOV in staat is geweest om in deze korte tijd de informatie van de RDW nog tot zich te nemen en te kunnen plaatsen in het licht van het eerdere oordeel.

Mbt de opmerking over het proces lijkt het me goed om hier lering uit te trekken en bij een volgende aanvraag hier goed naar te kijken,

5.1.2e

overlap met 109

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
 Aan: 'Edwin Renzen' <5.1.2e@stint.nl>
 Onderwerp: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO
 Datum: 20.04.2020 18:03:27 (+0200)

Beste heer Renzen,

U heeft op 11 februari 2020 het veiligheidsrapport toegestuurd dat is opgesteld door TNO. Aan de hand van dit veiligheidsrapport moet worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer conform artikel 4, lid 3 van de aanwijzing beleidsregel bijzondere bromfietsen (hierna de Beleidsregel). In de toelichting bij de Beleidsregel staat beschreven waaraan dit rapport moet voldoen. Zo moet het rapport antwoord geven op de volgende vragen :

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Zoal ik u bij brief van 9 maart jl. heb bericht, heb ik de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna de SWOV) gevraagd mij advies te geven over het door u overlegde veiligheidsrapport van TNO, dit conform artikel 5, eerste lid, van de Beleidsregel Aanwijzing Bijzondere Bromfietsen. Dit advies heb ik op 7 april jl. ontvangen. In relatie tot bovenstaande vragen heeft de SWOV het volgende opgemerkt:

Algemeen:

Er wordt in het rapport niet expliciet ingegaan op de hierboven gespecificeerde vragen. Wel worden verscheidene conclusies getrokken over interactie tussen de combinatie bestuurder-voertuig en het overige verkeer. Deze conclusies zijn echter niet gebaseerd op de rijtesten. Interactie van bestuurder-voertuig met overig verkeer kwam in de rijtesten niet aan bod. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing.

Specifiek:

- *Voor de conclusies met betrekking tot de afstemming van het voertuig op de bestuurder (Hoofdstuk 2 van het rapport) waren de Duurzaam Veilig-ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' leidend. Toetsing aan ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig vormt echter slechts een van de drie fases van een goede verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen, zoals opgesteld door SWOV in haar Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen. De tweede fase – toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten – is zoals hierboven vermeld niet uitgevoerd (zie vorige opmerking; zie hieronder voor onze opmerkingen over de derde fase: 'monitoring en evaluatie').*
- *Er wordt vermeld dat de interactie met andere weggebruikers kan worden "geïdentificeerd" door een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen. Bij de argumentatie wordt uitgegaan van de oude Stint in plaats van de vernieuwde Stint. Monitoring en evaluatie vinden plaats na een toelating van het voertuig op de openbare weg. Aangezien de vernieuwde Stint nog niet toegelaten is, kan de monitoring-en-evaluatiefase nog niet plaatsvinden zodat deze opmerking geen relevantie heeft.*
- *Er wordt geconcludeerd dat voor het beoogd gebruik, de vernieuwde Stint "een vergelijkbaar risicoprofiel [heeft] als een bakfiets met elektrische ondersteuning". Deze conclusie is*

gebaseerd op een constatering dat deze voertuigen qua beschermingsniveau, afmetingen en massa vergelijkbaar zijn met andere lichte voertuigen zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. Echter: gezien het feit dat zowel voor de vernieuwde Stint als voor de elektrische bakfiets geen uitgebreide veiligheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden, kunnen evenmin betrouwbare conclusies worden getrokken ten aanzien van het risicoprofiel van deze voertuigen. Overigens wordt er zowel in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid als in de Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook voor elektrische bakfietsen toelatingseisen te laten gelden. SWOV onderschrijft dit advies.

Naar aanleiding van het advies van de SWOV is de SWOV de informatie toegestuurd over de rijproeven die de RDW heeft uitgevoerd, en waarnaar TNO heeft verwezen. Daarmee is voor de SWOV komen vast te staan dat de rijproeven die vereist zijn t.b.v. dit veiligheidsrapport, zijn uitgevoerd. Wel verzoek ik u het rapport nog verder (te laten) aanvullen met het antwoord op bovenstaande vragen en mij dit aangepaste rapport toe te sturen.

Ik zal u dit verzoek ook nog schriftelijk doen toekomen.

Mocht dit verzoek nog tot vragen leiden, dan ben ik uiteraard beschikbaar om dit nader telefonisch toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500
EX | Den Haag

.....

M

06 5.1.2e

5.1.2e [@minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e
Onderwerp: Nieuwe aanbiedingsbrief "Second opinion" Stint veiligheidsanalyse TNO
Datum: dinsdag 21 april 2020 14:00:54
Bijlagen: [MvS PK 205057 Brief - Second opinion veiligheidsanalyse Stint 21 april.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Zoals besproken stuur ik je hierbij de aangepaste aanbiedingsbrief. Met dank aan de collega's in de CC.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
 Bezuidenhoutseweg 62
 2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e
 5.1.2e @swov.nl / 5.1.2e @swov.nl
<http://www.swov.nl>
 t: @5.1.2e
 l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid

5.1.2e

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie 5.1.2e/205057
Uw referentie 5200000910/8
Project E20.09

Onderwerp Second opinion veiligheidsanalyse Stint
Datum 21 april 2020
Telefoon (070) 5.1.2e
Bijlagen Bijlage A – Rapportage: Second opinion veiligheidsanalyse Stint
Bijlage B – Reactie TNO

Geachte 5.1.2e,

Het Ministerie van IenW heeft SWOV gevraagd om de door TNO in opdracht van de fabrikant uitgevoerde veiligheidsanalyse van de Stint van een second opinion te voorzien.¹ U heeft ons verzocht te beoordelen of het veiligheidsrapport opgesteld door TNO tegemoetkomt aan de eerdere op- en aanmerkingen van SWOV over het veiligheidsrapport door Prodrive Academy.²

Daarnaast wil het ministerie antwoord op de vraag of het plan van aanpak dat de kinderopvangsector heeft opgesteld om het convenant uit te voeren, samen met het convenant 'een meerwaarde heeft' voor het vergroten van de verkeersveiligheid. Dit naar aanleiding van onze opmerkingen op het convenant als waarborg voor een veilig gebruik.

Second opinion veiligheidsanalyse TNO

Onze second opinion over de door TNO uitgevoerde veiligheidsanalyse is als bijlage bij deze brief gevoegd ('Bijlage A'). De conclusie is dat ook op basis van het veiligheidsrapport van TNO geen betrouwbare conclusie kan worden getrokken ten aanzien van de stabiliteit van de Stint bij de door IenW voorgeschreven manoeuvres. Belangrijkste reden hiervoor is dat er maar één rijtest is uitgevoerd, waarbij de beoordeelde uitwijkmanoeuvre niet als de voorgeschreven 'plotselinge uitwijkmanoeuvre' kan gelden. De overige verplichte rijproeven, zoals beschreven in de Wijziging Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (IENW/BSK-2019/72137), zijn helemaal niet uitgevoerd. Daarnaast wordt in het rapport niet ingegaan op de specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. De algemene conclusies die wél getrokken worden over het veilig gebruik van de Stint zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing.



¹ Brief d.d. 9 maart 2020, kenmerk IENW/BSK-2020/35760; IenW (2020) *Second opinion aanvraag Stint*.

² Brief d.d. 12 november 2019, kenmerk PK/195149; SWOV (2019) *Second opinion risicobeoordeling Stint*.

Wij hebben de second opinion ter controle op feitelijke onjuistheden voorgelegd aan TNO. Per mail aan ondergetekende d.d. 7 april 2020 geeft TNO aan *'geen feitelijke onjuistheden'* te hebben geconstateerd in de rapportage. Wel geeft TNO aan *'een aantal additionele checks'* te hebben gedaan, maar *'niet de overige verplichte rijproeven'* te hebben uitgevoerd: *'Het voertuig voldoet immers aan de wettelijke eisen wat betreft stabiliteit en remwerking, zoals vastgesteld door de daartoe bevoegde instantie, nl. de RDW'*, aldus TNO. TNO is het daarom *'niet eens'* met de door SWOV getrokken conclusie.

RDW-testen

Op verzoek van het ministerie van IenW hebben we na afronding van de Second Opinion de door de RDW uitgevoerde testen bezien (zoals beschreven in *"Beoordeling RDW van twee hernieuwde aanvragen van Stintum - RDW kenmerk 2020-BB001 Cor 01"*). Deze zijn vergeleken met de door IenW gestelde eisen op basis waarvan wij de door TNO uitgevoerde veiligheidsanalyse hebben beoordeeld.

IenW schrijft een aantal manoeuvres voor met betrekking tot de stabiliteit van het voertuig waar in ieder geval op ingegaan moet worden bij de beoordeling (art 4 lid 3). Dit zijn:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- een plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht;
- en het op- en afrijden van een stoep.

Een belangrijk deel van de kritiek van SWOV op het eerdere rapport van ProDrive Academy betrof deze manoeuvres. Bij start van de beoordeling van het TNO-rapport viel ons op dat deze manoeuvres grotendeels niet door TNO zijn onderzocht. Daarom hebben we vooraf met uw afdeling contact gezocht en werd ons meegedeeld dat dit de keuze van TNO zelf was.

In onze second opinion van het TNO-rapport constateren wij:

"Er is één rijtest uitgevoerd, namelijk een test waarin de stabiliteit tijdens een uitwijkmanoeuvre is beoordeeld. Het is echter niet duidelijk waarom er voor deze specifieke rijtest gekozen is. Er wordt gesteld dat de uitvoering van additionele testen van de bestuurbaarheid van het voertuig niet nodig is aangezien de RDW al de testen 'zoals voorgeschreven in het besluit tot wijziging van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen' heeft uitgevoerd. Daarbij wordt vermeld dat deze additionele testen naar oordeel van de RDW met positief resultaat zijn uitgevoerd. De resultaten van de RDW-testen worden niet nader toegelicht en er is ook geen referentie opgenomen naar een document op basis waarvan deze informatie geverifieerd kan worden. Resultaten daarvan worden echter ook niet nader toegelicht anders dan de conclusie dat de nieuwe Stint daaraan voldoet."

SWOV plaatste daarnaast een aantal kritische kanttekeningen over het feit dat met slechts één bestuurder is getest, dat de kenmerken van deze bestuurder niet beschreven zijn en dat slechts onder een bepaalde set condities is getest (overdag, droog wegdek).

Het genoemde RDW-document hebben we (op 9 april 2020) ontvangen en we constateren dat RDW inderdaad de bovengenoemde manoeuvres heeft getest zoals door TNO is aangegeven (H4.9 en bijlage V). De belangrijkste testen zoals de RDW die heeft uitgevoerd betreffen:

- algemene inspectie van het testmodel (incl. documentatieonderzoek);
- remmentesten (handrem, voorrem, achterrem, noodstop, uitloop, vrijloop);
- stabiliteitstesten (uitwijktest, hellingtest, statische kanteltest).

De conclusies van de RDW op de door lenW vereiste onderdelen zijn als volgt (letterlijke tekst):

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur: *“De noodstop kan onder alle omstandigheden goed worden uitgevoerd” (p.8/19);*
- een plotselinge uitwijkmanoeuvre: *“Beladen en onbeladen is het geen probleem om de uitwijkmanoeuvre uit voeren. Half beladen en leeg lift het voertuig een achterwiel in de eerste bocht maar het kost de bestuurder geen moeite om het voertuig onder controle te houden. De manoeuvre wordt met succes afgerond” (p.8/19);*
- het nemen van een bocht: *“Onafhankelijk van de snelheid en belading blijft het voertuig goed bestuurbaar, slechts een achterwiel komt iets van de grond waardoor de aandrijving tijdelijk stopt en het voertuig zich weer herstelt” (p.8/10);*
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak: *“De test is ook onder alle omstandigheden probleemloos uit te voeren” (p.8/19);*
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke): *“Geen probleem” (p.8/19);*
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; alsmede het op- en afrijden van een stoep: *“Qua stabiliteit leveren deze testen geen problemen op. Wel komt aan het licht dat als een van de achterwielen geen contact met de ondergrond heeft dit wiel door het differentieel juist hard gaat draaien en het andere wiel zijn aandrijving verliest. Het komt regelmatig voor dat het voertuig met behulp van mankracht weer op de vlakke ondergrond moet worden gezet. N.B.: de gebruiksaanwijzing geeft aan dat stoepranden en dergelijke met twee voorwielen tegelijk moeten worden genomen” (p.9/19).*

Conclusie

Samenvattend: de door de RDW uitgevoerde testen bevatten als gezegd de onderdelen van de door lenW gestelde eisen. De uitslag was daarbij zoals hierboven vermeld op elk onderdeel positief, met als uitzondering de kritische kanttekening bij het op- en afrijden van een inritconstructie. RDW heeft een wettelijke taak om voertuigen te testen, zoals de Stint. Het is niet aan SWOV om te beoordelen of RDW aan haar wettelijke taak voldoet. Ik ga er daarom vanuit dat de uitgevoerde test conform de wettelijke taak van RDW is en dat de conclusies van RDW daarmee rechtsgeldig zijn.

Bovenstaande plaatst de SWOV-kritiek op het TNO-rapport ten aanzien van de genoemde manoeuvres in een nieuw perspectief. Tegelijkertijd geldt dat de RDW-testen alleen ons bezwaar op het TNO-rapport kunnen wegnemen voor zover het de stabiliteit van het voertuig betreft. Het veiligheidsrapport moet volgens de *Wijziging Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (IENW/BSK-2019/72137)* ook ingaan op de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. Dat heeft TNO volgens ons onvoldoende gedaan: de vragen met betrekking tot de interactie tussen bestuurder, Stint en ander verkeer zijn verplicht te behandelen en zijn niet door TNO beantwoord. Het veiligheidsrapport van TNO is daarmee dus nog steeds onvolledig.

In onze reactie concluderen we: *“Daarnaast wordt in het rapport niet ingegaan op de specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. De algemene conclusies die wél getrokken worden over het veilig gebruik van de Stint zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van*

deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing.” Deze testen maken geen deel uit van het onderzoek van de RDW, zo stelt ook TNO. Dat punt uit onze conclusie blijft dus staan.

Tot slot: het was naar mijn mening efficiënter geweest als SWOV het (niet openbare) RDW-rapport voor aanvang van het uitvoeren van de second opinion had kunnen ontvangen. Mocht in de toekomst een nieuwe second opinion worden gevraagd, dan is dat iets waarmee rekening moet worden gehouden.

Oordeel over Plannen van aanpak met betrekking tot convenant Stint

Over de vraag of het convenant over de veilige verkeersdeelname met de Stint een voldoende dan wel een extra waarborg biedt conform de aanbevelingen die SWOV eerder heeft gedaan, hebben we eerder geadviseerd.³ De conclusie was dat het convenant weliswaar invulling geeft aan het bevorderen van het veilig gebruik en een veilige plek op de weg en als zodanig belangrijk en nuttig is, maar onvoldoende waarborg biedt. Die conclusie was gebaseerd op drie bevindingen:

1. De te grote opgave om met een commissie bestaande uit drie leden en een externe voorzitter toezicht te houden op de naleving van het convenant door kinderopvang-medewerkers op meer dan 9.000 vestigingen;
2. Het ontbreken van een definitie van ‘representatieve steekproef’ en ‘een ter zake deskundig bureau’ zodat niet beoordeeld kan worden hoe groot de kans is dat een kinderdagverblijf lange tijd kinderen kan vervoeren met een Stint zonder aan de voorschriften in het convenant te voldoen, en;
3. Het ontbreken van een specificering wat ontbinding van het convenant inhoudt, hetgeen kan betekenen dat er een situatie ontstaat waarin kinderdagverblijven naar eigen inzicht een Stint kunnen inzetten.

Conform uw verzoek heeft SWOV het *Plan van aanpak uitvoering Convenant Stint* en *Plan van aanpak - Steekproef Stint* beoordeeld. Onderstaand gaan we afzonderlijk in op de drie bevindingen van onze eerdere beoordeling. Voorafgaand merken we op dat het positief is dat de drie sectororganisaties in hun plan inzetten op voldoende kennis en met behulp van een handleiding, goede voorbeelden, een helpdesk en een overzicht van veel gestelde vragen hier ook concreet invulling aan gaan geven. Eveneens positief is het opvragen van de met de Stints gebruikte routes met een uitgebreide beschrijving van de wegen: lengte, wegensoorten, en de veiligheid bij overgangen en oversteekplaatsen (slagbomen, verkeerslichten of andere verkeersmaatregelen).

Ad. 1 Toezicht door commissie

De samenstelling van de commissie komt ons als adequaat voor. Daarbij wordt uit de plannen van aanpak duidelijk dat het de bedoeling is om elke zes maanden een steekproef te trekken van 350 Stints en via een online enquête na te gaan of de gebruikers van deze Stints zich houden aan de afspraken uit het convenant. Onduidelijk is op welke manier de commissie bij haar werkzaamheden ondersteund wordt. Wanneer de commissie bijgestaan wordt door een adequaat uitgeruste organisatie of zelf voldoende tijd en middelen heeft, komt ons deze aanpak als uitvoerbaar voor.



³ Brief d.d. 12 november 2019, kenmerk PK/195149; SWOV (2019) *Second opinion risicobeoordeling Stint*.

Ad. 2 Steekproef en bureau

In het *Plan van aanpak - Steekproef Stint* staat vermeld dat voor het bepalen van de benodigde steekproefgrootte is uitgegaan van een totale populatie van 2405 Stints en een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Daarmee komt men op een gewenste steekproefomvang van 332 Stints. Dit aantal heeft men uiteindelijk afgerond naar boven, tot 350 Stints per steekproeftrekking. Ervan uitgaande dat de steekproef aselekt getrokken wordt, achten wij de steekproef voldoende groot om een representatief beeld te geven van de naleving van het convenant.

De eerste steekproef wordt drie maanden na de aanwijzing van de Stint uitgevoerd en verder iedere zes maanden daaropvolgend. Het is niet duidelijk of het om steekproeven met teruglegging gaat. Hierdoor is evenmin duidelijk of het de bedoeling is dat de totale populatie van Stints uiteindelijk in de beoordeling wordt betrokken.

Het 'ter zake deskundige bureau' is het Waarborgfonds Kinderopvang. Deze organisatie zal door haar omvang en taak naar onze verwachting in staat zijn de gevraagde taak organisatorisch te kunnen uitvoeren. Hetzelfde geldt voor het (doen) toezien op methodologische en procesmatige kwaliteit van de dataverzameling. Voor het opstellen van het format en het verkeerskundig beoordelen van de gebruikte routes en de wegkenmerken zal het fonds waarschijnlijk een beroep op externe deskundigheid moeten doen. Het is immers van groot belang om de door kinderopvangorganisaties ingevulde formats goed inhoudelijk te kunnen beoordelen. We geven de overweging mee om de kinderopvangorganisaties alleen de door hen gebruikte routes te laten intekenen waarna de beschrijving van de wegen en beoordeling van de veiligheid van de routes aan het Waarborgfonds wordt overgelaten, daarbij geholpen door externe deskundigen op het gebied van verkeersveilige routes. Er kan immers niet van de kinderopvangorganisaties worden verwacht dat zij kennis hebben over de lengte van wegen, wegensoorten, en de veiligheid bij overgangen en oversteekplaatsen (slagbomen, verkeerslichten of andere verkeersmaatregelen).

Ad. 3 Ontbinding van het convenant

In het *Plan van aanpak uitvoering Convenant Stint* wordt gesproken over de gevolgen voor kinderopvangbedrijven: 'Daar waar leden van Sectororganisaties, en andere kinderopvangbedrijven en –uitbaters zoals bedoeld in artikel 4, tweede lid, zich niet houden aan deze verplichtingen, zoals genoemd in artikel 4, eerste lid, zal de commissie hen nadrukkelijk aanspreken op en informeren over de gevolgen daarvan voor henzelf en de gehele sector, met als doel dat de verplichtingen zoals genoemd in artikel 4, eerste lid, worden nageleefd'. De gevolgen worden echter niet nader gespecificeerd.

Conclusie over convenant

Het maken van afspraken met de kinderopvangbranche over het gebruik van veilige routes heeft SWOV eerder positief en belangrijk genoemd. Het *Plan van aanpak uitvoering Convenant Stint* en *Plan van aanpak - Steekproef Stint* zorgen ervoor dat het convenant zeker meerwaarde heeft voor het vergroten van de verkeersveiligheid bij het gebruik van de Stint voor het vervoeren van kinderen. Zoals in het *Plan van aanpak - Steekproef Stint* staat, is de rijksoverheid verantwoordelijk voor de handhaving van de gemaakte afspraken. Dat zal het sluitstuk moeten zijn van de gemaakte afspraken.

Belangrijke kanttekening daarbij is nog steeds dat het convenant invulling geeft aan het bevorderen van een zo veilig mogelijk gebruik van de Stint door kinderopvangorganisaties op de openbare weg. Het gaat daarbij om

een 'maximaal gebruik' van 'standaard veilige routes': er is geen sprake van een in *alle* omstandigheden voldoende waarborg. Dit aangezien het – ook wettelijk – mogelijk blijft dat een Stint de rijbaan op enig moment deelt met gemotoriseerd snelverkeer, hetgeen vanuit de beginselen van *Duurzaam Veilig Wegverkeer* ongewenst is.

Voor de lange termijn moet het streven van wegbeheerders blijven om 50km/uur-wegen ofwel te voorzien van vrijliggende fietsinfrastructuur, ofwel de weg af te waarderen naar en in te richten als 30km/uur-weg. Daar profiteren alle kwetsbare verkeersdeelnemers van, waaronder fietsers en kinderen die met Stint of (bak)fiets vervoerd worden.

Hoogachtend,

5.1.2e

5.1.2e
5.1.2e

Van: Edwin Renzen
 Aan: 5.1.2e - BSK
 Onderwerp: FW: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO
 Datum: donderdag 23 april 2020 21:45:25
 Bijlagen: image004.wmz
 image007.wmz
 image001.png
 image002.png

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Dank voor uw bericht en de gelegenheid tot telefonisch overleg.

Om het proces van 'reactie geven op de opmerkingen van SWOV over het betreffende TNO rapport' zo goed als mogelijk te omkaderen wil ik graag met u overleggen of de 'to do acties' die wij opmaken uit uw email overeenkomen met uw verwachting.

Onder deze alinea is de Beleidsregel en de toelichting erop mbt het onderwerp waarover het Veiligheidsrapport gaat geplaatst. De alinea's hieronder wordt ingegaan op uw bericht met daarbij reactie en/of vragen in het groen.

Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen 02-05-2019

Artikel 4

3. Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.

Toelichting

ARTIKELSGEWIJZ DEEL, Onderdeel D

Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer.

Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie.

Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt.

In het rapport moet in ieder geval ingegaan worden op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- plotselinge uitwijkmanoeuvres;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?
- Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

In uw onderstaande mail is aangegeven dat "Naar aanleiding van het advies van de SWOV is de SWOV de informatie toegestuurd over de rijproeven die de RDW heeft uitgevoerd, en waarnaar TNO heeft verwezen. Daarmee is voor de SWOV komen vast te staan dat de rijproeven die vereist zijn t.b.v. dit veiligheidsrapport, zijn uitgevoerd.". Klopt het dat de acties die bovenstaand binnen het groene kader zijn geplaatst niet verder hoeven te worden aangevuld?

SWOV merkt op dat het TNO rapport niet expliciet bovenstaande vragen (in het rode kader) beantwoordt heeft in het rapport. We zullen TNO vragen deze vragen in expliciete vorm te beantwoorden.

Uit onderstaande opmerkingen - van SWOV over het TNO rapport - maken we op dat deze gaan over de opbouw en methodiek van het TNO rapport. Op welke wijze de "duurzaam veilig ontwerp- principes" door TNO zijn toegepast in het rapport en de mening van SWOV over deze methodiek. We zullen TNO vragen reactie te geven op deze opmerkingen in het rapport. Wordt hiermee voldoende informatie aangeleverd?

Specifiek:

- Voor de conclusies met betrekking tot de afstemming van het voertuig op de bestuurder (Hoofdstuk 2 van het rapport) waren de Duurzaam Veilig-ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' leidend. Toetsing aan ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig vormt echter slechts een van de drie fases van een goede verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen, zoals opgesteld door SWOV in haar Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen. De tweede fase – toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten – is zoals hierboven vermeld niet uitgevoerd (zie vorige opmerking; zie hieronder voor onze opmerkingen over de derde fase: 'monitoring en evaluatie').
- Er wordt vermeld dat de interactie met andere weggebruikers kan worden "geïdentificeerd" door een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen. Bij de argumentatie wordt uitgegaan van de oude Stint in plaats van de vernieuwde Stint. Monitoring en evaluatie vinden plaats na een toelating van het voertuig op de openbare weg. Aangezien de vernieuwde Stint nog niet toegelaten is, kan de monitoring-en-evaluatiefase nog niet plaatsvinden zodat deze opmerking geen relevantie heeft.
- Er wordt geconcludeerd dat voor het beoogd gebruik, de vernieuwde Stint "een vergelijkbaar risicoprofiel [heeft] als een bakfiets met elektrische ondersteuning". Deze conclusie is gebaseerd op een constatering dat deze voertuigen qua beschermingsniveau, afmetingen en massa vergelijkbaar zijn met andere lichte voertuigen zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. Echter: gezien het feit dat zowel van de vernieuwde Stint als voor de elektrische bakfiets geen uitgebreide veiligheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden, kunnen evenmin betrouwbare conclusies worden getrokken ten aanzien van het risicoprofiel van deze voertuigen. Overigens wordt er zowel in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid als in de Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook voor elektrische bakfietsen toelatingseisen te laten gelden. SWOV onderschrijft dit advies.

Alvast dank voor de te nemen moeite voor het beantwoorden van de vragen in dit bericht. Mocht ik onvolledig zijn in de opsomming van aan te leveren informatie dan zie ik uw reactie daarover graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6 5.1.2e
 T: +31(0)30 5.1.2e
www.stintum.com

Van: 5.1.2e BSK <5.1.2e@minjennw.nl>

Verzonden: maandag 20 april 2020 18:15

Aan: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

Onderwerp: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO

Beste heer Renzen,

U heeft op 11 februari 2020 het veiligheidsrapport toegestuurd dat is opgesteld door TNO. Aan de hand van dit veiligheidsrapport moet worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer conform artikel 4, lid 3 van de aanwijzing beleidsregel bijzondere bromfietsen (hierna de Beleidsregel). In de toelichting bij de Beleidsregel staat beschreven waaraan dit rapport moet voldoen. Zo moet het rapport antwoord geven op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Zoal ik u bij brief van 9 maart jl. heb bericht, heb ik de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna de SWOV) gevraagd mij advies te geven over het door u overlegde veiligheidsrapport van TNO, dit conform artikel 5, eerste lid, van de Beleidsregel Aanwijzing Bijzondere Bromfietsen. Dit advies heb ik op 7 april jl. ontvangen. In relatie tot bovenstaande vragen heeft de SWOV het volgende opgemerkt:

Algemeen:

Er wordt in het rapport niet expliciet ingegaan op de hierboven gespecificeerde vragen.

Wel worden verschillende conclusies getrokken over interactie tussen de combinatie bestuurder-voertuig en het overige verkeer. Deze conclusies zijn echter niet gebaseerd op de rijtesten. Interactie van bestuurder-voertuig met overig verkeer kwam in de rijtesten niet aan bod. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing.

Specifiek:

- Voor de conclusies met betrekking tot de afstemming van het voertuig op de bestuurder (Hoofdstuk 2 van het rapport) waren de Duurzaam Veilig-ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' leidend. Toetsing aan ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig vormt echter slechts een van de drie fases van een goede verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen, zoals opgesteld door SWOV in haar Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen. De tweede fase – toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten – is zoals hierboven vermeld niet uitgevoerd (zie vorige opmerking; zie hieronder voor onze opmerkingen over de derde fase: 'monitoring en evaluatie').
- Er wordt vermeld dat de interactie met andere weggebruikers kan worden "geïdentificeerd" door een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen. Bij de argumentatie wordt uitgegaan van de oude Stint in plaats van de

vernieuwde Stint. Monitoring en evaluatie vinden plaats na een toelating van het voertuig op de openbare weg. Aangezien de vernieuwde Stint nog niet toegelaten is, kan de monitoring-en-evaluatiefase nog niet plaatsvinden zodat deze opmerking geen relevantie heeft.

- Er wordt geconcludeerd dat voor het beoogd gebruik, de vernieuwde Stint “een vergelijkbaar risicoprofiel [heeft] als een bakfiets met elektrische ondersteuning”. Deze conclusie is gebaseerd op een constatering dat deze voertuigen qua beschermingsniveau, afmetingen en massa vergelijkbaar zijn met andere lichte voertuigen zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. Echter: gezien het feit dat zowel voor de vernieuwde Stint als voor de elektrische bakfiets geen uitgebreide veiligheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden, kunnen evenmin betrouwbare conclusies worden getrokken ten aanzien van het risicoprofiel van deze voertuigen. Overigens wordt er zowel in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid als in de Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook voor elektrische bakfietsen toelatingseisen te laten gelden. SWOV onderschrijft dit advies.

Naar aanleiding van het advies van de SWOV is de SWOV de informatie toegestuurd over de rijproeven die de RDW heeft uitgevoerd, en waarnaar TNO heeft verwezen. Daarmee is voor de SWOV komen vast te staan dat de rijproeven die vereist zijn t.b.v. dit veiligheidsrapport, zijn uitgevoerd. Wel verzoek ik u het rapport nog verder (te laten) aanvullen met het antwoord op bovenstaande vragen en mij dit aangepaste rapport toe te sturen.

Ik zal u dit verzoek ook nog schriftelijk doen toekomen.

Mocht dit verzoek nog tot vragen leiden, dan ben ik uiteraard beschikbaar om dit nader telefonisch toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Afdeling Verkeersveiligheid
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 06 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/jenw

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: FW: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO
Datum: woensdag 13 mei 2020 21:06:45
Bijlagen: [15987FAC4D4B4887907C84262BBD2F86.png](#)
[RE Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO.msg](#)
[Brief stint.PDF](#)
[RE Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO.msg](#)

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Dank voor het toesturen van de brief. Deze was tot op heden nog niet ontvangen en vanwege die reden heb ik gisteren nog aan de bel getrokken.

Na het lezen van de brief zie ik dat er in tegenstelling tot onze mailcorrespondentie (zie onderstaand) een termijn van 3 weken wordt gesteld voor de aanvulling van het door TNO opgesteld rapport. In het bijzonder wordt er in uw mail van 20 april niet gerefereerd aan een uiterlijke termijn van drie weken. Ook is er in het opvolgende contact (via telefoon en mail) over het aanvullen van het rapport deze termijn niet ter sprake gekomen.

Juist om aansluiting te vinden bij het aanvraagproces hebben we u op elk moment op de hoogte gesteld (zie 1^e bijlage) van de stappen die worden gezet en de verwachtingen wanneer wij u het rapport konden toezenden. Dit was ook een van de redenen waarom ik vanochtend gevraagd had of we de voortgang, zoals voorgaande weken, telefonisch konden bespreken.

Onze mailconversatie over de vragen en opmerkingen n.a.v. het rapport zijn doorgestuurd naar TNO en de onderzoeker die het rapport opgesteld heeft is meteen na de Meivakantie aan de slag gegaan. Het concept van het nieuwe aangevulde rapport is dan ondertussen ook gereed en wordt nu intern aan de laatste controles onderworpen om vervolgens definitief te worden afgerond. We voorzien dan ook deze op zeer korte termijn u toe te doen komen.

Gezien dat het rapport zo goed als af is, de termijn van 3 weken ons (tot vandaag) niet bekend was en deze schijnbaar vandaag verstrijkt wil ik u vragen of we met betrekking tot de beantwoording van de vragen iets meer tijd kunnen krijgen. Zo is het mogelijk om ook deze laatste horde te nemen in deze aanvraagprocedure.

Uw reactie zie ik graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6-5.1.2e

T: +31(0)30-5.1.2e

www.stintum.com

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 10:06

Aan: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO

Beste Edwi

Wat vreemd. Goed dat je aan de bel trekt. Hierbij alsnog de brief.

Mvg.,

5.1.2e

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 23:01

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO

Beste 5.1.2e,

U heeft onderaan deze email aangegeven per post onderstaand verzoek te doen toekomen.

Deze is niet bij mij terecht gekomen. Kunt u deze brief mailen naar me?

Graag hoor ik van u.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6-5.1.2e

T: +31(0)30-5.1.2e

www.stintum.com

overlap met 113



Van: Edwin Renzen
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO
Bijlagen: image002.wmz
image007.wmz
image001.png
image003.png

Beste 5.1.2e ,

Bij deze informeer ik u over de voortgang mbt de gestelde vragen. Dit ook om aansluiting te houden bij het afronden van de aanvraag bijzondere bromfiets.

De vraag mbt aanvulling van het rapport is doorgezet naar TNO. Hierbij ook het onderscheid gemaakt tussen de vragen zoals we in onderstaande mailwisseling hebben uiteengezet. Volgende week wordt beantwoording van de vragen verwacht. Dit was de eerste inschatting van de onderzoeker. Wellicht kost het na het formuleren van de antwoorden nog een interne ronde ivm legitimering van het antwoord.

Zodra er meer bekend is over de voortgang zal ik u verder bericht.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6 5.1.2e
T: +31(0)30 5.1.2e
www.stintum.com

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: vrijdag 24 april 2020 07:52

Aan: Edwin Renzen

Onderwerp: RE: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO

Geachte heer Renzen, beste Edwin,
Onderstaand treft u de antwoorden op de door u gestelde vragen. Mochten er nog onduidelijkheden zijn, dan hoor ik dat graag.
Voor de volledigheid (en om extra context te geven) voeg ik de notitie van SWOV bij deze mail.
Het verzoek tot aanvulling ziet dus op onderdeel 2.3. van bijgaande notitie zoals ook onderstaand bevestigt.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

Verzonden: donderdag 23 april 2020 21:45

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO

Geachte 5.1.2e , beste 5.1.2e ,

Dank voor uw bericht en de gelegenheid tot telefonisch overleg.

Om het proces van 'reactie geven op de opmerkingen van SWOV over het betreffende TNO rapport' zo goed als mogelijk te omkaderen wil ik graag met u overleggen of de 'to do acties' die wij opmaken uit uw email overeenkomen met uw verwachting.

Onder deze alinea is de Beleidsregel en de toelichting erop mbt het onderwerp waarover het Veiligheidsrapport gaat geplaatst. De alinea's hieronder wordt ingegaan op uw bericht met daarbij reactie en/of vragen in het groen.

Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen 02-05-2019

Artikel 4

3. Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.

Toelichting

ARTIKELSGEWIJSD EEL, Onderdeel D

Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer.

Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie.

Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt.

In het rapport moet in ieder geval ingegaan worden op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- plotselinge uitwijkmanoeuvres;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?
- Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

In uw onderstaande mail is aangegeven dat "Naar aanleiding van het advies van de SWOV is de SWOV de informatie toegestuurd over de rijproeven die de RDW heeft uitgevoerd, en waarnaar TNO heeft verwezen. Daarmee is voor de SWOV komen vast te staan dat de rijproeven die vereist zijn t.b.v. dit veiligheidsrapport, zijn uitgevoerd.". Klopt het dat de acties die bovenstaand binnen het groene kader zijn geplaatst niet verder hoeven te worden aangevuld? **Dat klopt.**

SWOV merkt op dat het TNO rapport niet expliciet bovenstaande vragen (in het rode kader) beantwoordt heeft in het rapport. *We zullen TNO vragen deze vragen in expliciete vorm te beantwoorden.*

Uit onderstaande opmerkingen - van SWOV over het TNO rapport - maken we op dat deze gaan over de opbouw en methodiek van het TNO rapport. Op welke wijze de "duurzaam veilig ontwerp- principes" door TNO zijn toegepast in het rapport en de mening van SWOV over deze methodiek. We zullen TNO vragen reactie te geven op deze opmerkingen in het rapport. Wordt hiermee voldoende informatie aangeleverd? **Ja. Deze opmerkingen van de SWOV horen bij de passage in hun notitie over het feit dat het rapport niet (of onvoldoende) ingaat op de vragen in het rode kader.**

Specifiek:

- Voor de conclusies met betrekking tot de afstemming van het voertuig op de bestuurder (Hoofdstuk 2 van het rapport) waren de Duurzaam Veilig-ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' leidend. Toetsing aan ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig vormt echter slechts een van de drie fases van een goede verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen, zoals opgesteld door SWOV in haar Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen. De tweede fase — toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten — is zoals hierboven vermeld niet uitgevoerd (zie vorige opmerking; zie hieronder voor onze opmerkingen over de derde fase: 'monitoring en evaluatie').
- Er wordt vermeld dat de interactie met andere weggebruikers kan worden "geïdentificeerd" door een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen. Bij de argumentatie wordt uitgegaan van de oude Stint in plaats van de vernieuwde Stint. Monitoring en evaluatie vinden plaats na een toelating van het voertuig op de openbare weg. Aangezien de vernieuwde Stint nog niet toegelaten is, kan de monitoring-en-evaluatiefase nog niet plaatsvinden zodat deze opmerking geen relevantie heeft.
- Er wordt geconcludeerd dat voor het beoogd gebruik, de vernieuwde Stint "een vergelijkbaar risicoprofiel [heeft] als een bakfiets met elektrische ondersteuning". Deze conclusie is gebaseerd op een constatering dat deze voertuigen qua beschermingsniveau, afmetingen en massa vergelijkbaar zijn met andere lichte voertuigen zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. Echter: gezien het feit dat zowel voor de vernieuwde Stint als voor de elektrische bakfiets geen uitgebreide veiligheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden, kunnen evenmin betrouwbare conclusies worden getrokken ten aanzien van het risicoprofiel van deze voertuigen. Overigens wordt er zowel in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid als in de Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook voor elektrische bakfietsen toelatingseisen te laten gelden. SWOV onderschrijft dit advies.

Alvast dank voor de te nemen moeite voor het beantwoorden van de vragen in dit bericht. Mocht ik onvolledig zijn in de opsomming van aan te leveren informatie dan zie ik uw reactie daarover graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6 5.1.2e
T: +31(0)30 5.1.2e
www.stintum.com

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 20 april 2020 18:15

Aan: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

Onderwerp: Verzoek tot aanvulling op het veiligheidsrapport van TNO

Beste heer Renzen,

U heeft op 11 februari 2020 het veiligheidsrapport toegestuurd dat is opgesteld door TNO. Aan de hand van dit veiligheidsrapport moet worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer conform artikel 4, lid 3 van de aanwijzing beleidsregel bijzondere bromfietsen (hierna de Beleidsregel). In de toelichting bij de Beleidsregel staat beschreven waaraan dit rapport moet voldoen. Zo moet het rapport [antwoord geven op de volgende vragen](#):

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgescreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Zoal ik u bij brief van 9 maart jl. heb bericht, heb ik de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna de SWOV) gevraagd mij advies te geven over het door u overlegde veiligheidsrapport van TNO, dit conform artikel 5, eerste lid, van de Beleidsregel Aanwijzing Bijzondere Bromfietsen. Dit advies heb ik op 7 april jl. ontvangen. In relatie tot bovenstaande vragen heeft de SWOV het volgende opgemerkt:

Algemeen:

Er wordt in het rapport niet expliciet ingegaan op de hierboven gespecificeerde vragen.

Wel worden verscheidene conclusies getrokken over interactie tussen de combinatie bestuurder-voertuig en het overige verkeer. Deze conclusies zijn echter niet gebaseerd op de rijtesten. Interactie van bestuurder-voertuig met overig verkeer kwam in de rijtesten niet aan bod. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing.

Specifiek:

- *Voor de conclusies met betrekking tot de afstemming van het voertuig op de bestuurder (Hoofdstuk 2 van het rapport) waren de Duurzaam Veilig-ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' leidend. Toetsing aan ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig vormt echter slechts een van de drie fases van een goede verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen, zoals opgesteld door SWOV in haar Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen. De tweede fase – toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten – is zoals hierboven vermeld niet uitgevoerd (zie vorige opmerking; zie hieronder voor onze opmerkingen over de derde fase: 'monitoring en evaluatie').*
- *Er wordt vermeld dat de interactie met andere weggebruikers kan worden "geïdentificeerd" door een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen. Bij de argumentatie wordt uitgegaan van de oude Stint in plaats van de vernieuwde Stint. Monitoring en evaluatie vinden plaats na een toelating van het voertuig op de openbare weg. Aangezien de vernieuwde Stint nog niet toegelaten is, kan de monitoring-en-evaluatiefase nog niet plaatsvinden zodat deze opmerking geen relevantie heeft.*
- *Er wordt geconcludeerd dat voor het beoogd gebruik, de vernieuwde Stint "een vergelijkbaar risicoprofiel [heeft] als een bakfiets met elektrische ondersteuning". Deze conclusie is gebaseerd op een constatering dat deze voertuigen qua beschermingsniveau, afmetingen en massa vergelijkbaar zijn met andere lichte voertuigen zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. Echter: gezien het feit dat zowel voor de vernieuwde Stint als voor de elektrische bakfiets geen uitgebreide veiligheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden, kunnen evenmin betrouwbare conclusies worden getrokken ten aanzien van het risicoprofiel van deze voertuigen. Overigens wordt er zowel in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid als in de Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook voor elektrische bakfietsen toelatingseisen te laten gelden. SWOV onderschrijft dit advies.*

Naar aanleiding van het advies van de SWOV is de SWOV de informatie toegestuurd over de rijproeven die de RDW heeft uitgevoerd, en waarnaar TNO heeft verwezen. Daarmee is voor de SWOV komen vast te staan dat de rijproeven die vereist zijn t.b.v. dit veiligheidsrapport, zijn uitgevoerd. Wel verzoek ik u het rapport nog verder (te laten) aanvullen met het antwoord op bovenstaande vragen en mij dit aangepaste rapport toe te sturen.

Ik zal u dit verzoek ook nog schriftelijk doen toekomen.

Mocht dit verzoek nog tot vragen leiden, dan ben ik uiteraard beschikbaar om dit nader telefonisch toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2e

5.1.2e [@minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/enw

.....
Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



> Retouradres Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

Stintum Holding B.V.
t.a.v. dhr. E. Renzen
P.C. Staalweg 50
3721 TJ Bilthoven

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

Kenmerk

IenW/BSK-2020/77444

Datum 22 april 2020
Betreft Veiligheidsrapport TNO

Geachte heer Renzen,

U heeft ten behoeve van uw aanvraag van 10 oktober 2019 om de voertuigen van het merk Stint Bus, typen NBABAX en NBAAAX, te laten aanwijzen als bijzondere bromfietsen op 11 februari 2020 een veiligheidsrapport toegestuurd dat is opgesteld door TNO. Naar aanleiding hiervan bericht ik u als volgt.

Uit het veiligheidsrapport van TNO moet blijken hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, e.e.a. conform artikel 4, derde lid, van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (hierna: de Beleidsregel). In de toelichting bij de Beleidsregel staat beschreven waaraan dit rapport moet voldoen. Zo moet het rapport antwoord geven op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Zoals ik u bij brief van 9 maart jl. heb bericht, heb ik de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: de SWOV) gevraagd mij advies te geven over het door u overgelegde veiligheidsrapport van TNO, dit conform artikel 5, eerste lid, van de Beleidsregel. Dit advies heb ik op 7 april jl. ontvangen. In relatie tot bovenstaande vragen heeft de SWOV het volgende opgemerkt:

Algemeen:

Er wordt in het rapport niet expliciet ingegaan op de hierboven gespecificeerde vragen. Wel worden verscheidene conclusies getrokken over interactie tussen de

combinatie bestuurder-voertuig en het overige verkeer. Deze conclusies zijn echter niet gebaseerd op de rijtesten. Interactie van bestuurder-voertuig met overig verkeer kwam in de rijtesten niet aan bod. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
22 april 2020

Specifiek (in relatie tot bovenstaande vragen):

- *Voor de conclusies met betrekking tot de afstemming van het voertuig op de bestuurder (Hoofdstuk 2 van het rapport) waren de Duurzaam Veilig-ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' leidend. Toetsing aan ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig vormt echter slechts een van de drie fases van een goede verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen, zoals opgesteld door SWOV in haar Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen. De tweede fase – toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten – is zoals hierboven vermeld niet uitgevoerd (zie vorige opmerking; zie hieronder voor onze opmerkingen over de derde fase: 'monitoring en evaluatie').*
- *Er wordt vermeld dat de interactie met andere weggebruikers kan worden "geïdentificeerd" door een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen. Bij de argumentatie wordt uitgegaan van de oude Stint in plaats van de vernieuwde Stint. Monitoring en evaluatie vinden plaats na een toelating van het voertuig op de openbare weg. Aangezien de vernieuwde Stint nog niet toegelaten is, kan de monitoring-en-evaluatiefase nog niet plaatsvinden zodat deze opmerking geen relevantie heeft.*
- *Er wordt geconcludeerd dat voor het beoogd gebruik, de vernieuwde Stint "een vergelijkbaar risicoprofiel [heeft] als een bakfiets met elektrische ondersteuning". Deze conclusie is gebaseerd op een constatering dat deze voertuigen qua beschermingsniveau, afmetingen en massa vergelijkbaar zijn met andere lichte voertuigen zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. Echter: gezien het feit dat zowel voor de vernieuwde Stint als voor de elektrische bakfiets geen uitgebreide veiligheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden, kunnen evenmin betrouwbare conclusies worden getrokken ten aanzien van het risicoprofiel van deze voertuigen. Overigens wordt er zowel in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid als in de Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook voor elektrische bakfietsen toelatingseisen te laten gelden. SWOV onderschrijft dit advies.*

Naar aanleiding van dit advies van de SWOV heb ik de SWOV informatie toegestuurd over de rijproeven die de RDW heeft uitgevoerd, en waarnaar TNO heeft verwezen. De SWOV concludeert dat de door de RDW uitgevoerde testen de onderdelen bevatten van de door IenW gestelde eisen voor wat betreft de rijproeven.

Los daarvan, verzoek ik u het TNO-veiligheidsrapport aan te (doen) vullen met adequate beantwoording van bovenstaande vragen en mij het daarmee aangepaste rapport toe te sturen. Ik stel u daartoe in de gelegenheid tot uiterlijk 3 weken na dagtekening van deze brief. Na ontvangst van uw reactie kan de behandeling van uw aanvraag worden voortgezet.

Tot slot ga ik hierbij in op uw e-mailbericht van 24 maart 2020. Daarin geeft u aan over te willen tot intrekking van uw aanvraag van 10 oktober 2019 tot

aanwijzing als bijzondere bromfiets van het voertuig met de loodzuur accu, type NBAAAX. Hierbij bevestig ik dat deze aanvraag conform uw verzoek als ingetrokken wordt beschouwd.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
22 april 2020

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
Namens de Minister,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Notitie

Onze referentie	Bijlage A bij 5.1.2e/205057	Onderwerp	Second opinion veiligheidsanalyse Stint
Uw referentie	IENW/BSK-2020/35760	Datum	7 april 2020
Project	E20.09	Auteur(s)	5.1.2e

Second opinion veiligheidsanalyse Stint

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft SWOV gevraagd om een door TNO in opdracht van de fabrikant uitgevoerde veiligheidsanalyse van de Stint van een second opinion te voorzien. De opdracht van IenW was om de methode van dat veiligheidsonderzoek te beoordelen. Daarnaast wil het ministerie een antwoord op de vraag of het convenant dat is afgesloten met de kinderopvangbranche en de oudervertegenwoordiging voldoende dan wel een extra waarborg biedt conform de aanbevelingen die SWOV eerder heeft gedaan.

Het veiligheidsrapport *Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint* opgesteld door TNO¹ betreft een nieuwe veiligheidsanalyse. Vorig jaar is een veiligheidsrapport over de Stint door Prodrive Academy opgesteld dat vervolgens, op verzoek het ministerie van IenW, door SWOV is voorzien van een second opinion (zie de brief van SWOV d.d. 12 november 2019 inclusief de rapportage van die second opinion). Hierin is vastgesteld dat er geen betrouwbare conclusie kan worden getrokken ten aanzien van de stabiliteit van de Stint bij de manoeuvres die door IenW voorgeschreven zijn. Deze voorgeschreven manoeuvres worden gespecificeerd in de *Wijziging Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen* (IENW/BSK-2019/72137) en zijn opgenomen in *Bijlage 1* van deze notitie. In de brief van het ministerie van IenW d.d. 9 maart 2020 wordt SWOV verzocht om te beoordelen of het nieuwe veiligheidsrapport opgesteld door TNO tegemoetkomt aan de eerdere op- en aanmerkingen van SWOV over het veiligheidsrapport door Prodrive Academy en “daarmee afdoende antwoord biedt op de vragen in relatie tot het veilig gebruik van het voertuig in het verkeer”. Daarbij wordt vermeld dat in het nieuwe veiligheidsrapport van TNO in ieder geval moet worden ingegaan op de stabiliteit van het voertuig bij de door IenW voorgeschreven manoeuvres. Daarnaast dient het TNO-rapport antwoord te geven op een aantal vragen over veilig gebruik van het voertuig. Deze vragen zijn eveneens opgenomen in *Bijlage 1*. Het veiligheidsrapport moet zijn opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de weg kan worden gebruikt.

1. Aanpak second opinion

Zoals door IenW verzocht, is deze second opinion door SWOV gericht op de methode die TNO heeft toegepast om de veiligheidsanalyse, zoals gedefinieerd door IenW, uit te voeren. SWOV heeft de methode geëvalueerd voor zover dat mogelijk was op basis van de verstrekte informatie, dat wil zeggen het rapport van TNO.



¹ Verschuren, R.M.A.F. (2020). *Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint*, TNO 2020 R10188, TNO Automotive, Helmond.

We behandelen in deze notitie achtereenvolgens de onafhankelijkheid van de uitvoerder van de veiligheidsanalyse (2.1), de rijtesten voor het beoordelen van de stabiliteit van het voertuig (2.2), en de beoordeling van veilig gebruik (interactie met het voertuig en met overig verkeer; 2.3). Bij de rijtesten en de beantwoording van de vragen over het veilig gebruik beschrijven we steeds eerst enkele algemene punten van aandacht, waarna we ingaan op de specifieke bevindingen uit het rapport. Elk van deze punten is beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- De beschreven en getoonde informatie moet duidelijk en compleet zijn.
- De conclusies zijn te verifiëren aan de hand van gerapporteerde resultaten of argumenten.
- De resultaten zijn voldoende te generaliseren naar verschillende omstandigheden en gebruikers (alleen bij de rijtesten).

SWOV beperkt zich in deze second opinion tot het evalueren van de getoetste onderdelen, zoals die zijn voorgeschreven door IenW (zie *Bijlage 1*).

2. Resultaten second opinion

2.1 Uitvoerder risicobeoordeling

Volgens besluit IENW/BSK-2019/72137 moet het rapport van de veiligheidsanalyse worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Aan deze eisen is voldaan. TNO is een gerenommeerd en onafhankelijk kennisinstituut, zie ook *Jaarverslag 2018*² van TNO: “*Naar het oordeel van de Raad van Toezicht is voldaan aan de eisen voor onafhankelijkheid als bedoeld in 2.1.7-2.1.9 van de Nederlandse Corporate Governance Code 2016.*” TNO ontwikkelt kennis op het gebied van onder andere mobiliteit, waaronder naar het veilig vervoer van mensen. In 2018 heeft TNO technisch onderzoek naar de oude Stint uitgevoerd.³

2.2 Rijtesten

IenW schrijft een aantal manoeuvres voor met betrekking tot de stabiliteit van het voertuig waar in ieder geval op ingegaan moet worden bij de beoordeling. Dit zijn:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- een plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

Algemeen:

- Er is één rijtest uitgevoerd, namelijk een test waarin de stabiliteit tijdens een uitwijkmanoeuvre is beoordeeld. Het is echter niet duidelijk waarom er voor deze specifieke rijtest gekozen is. Er wordt gesteld dat de uitvoering van additionele testen van de bestuurbaarheid van het voertuig niet nodig is aangezien de RDW al de testen “*zoals voorgeschreven in het besluit tot wijziging van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen*” heeft uitgevoerd. Daarbij wordt vermeld dat deze additionele testen naar oordeel



² TNO (2019). *Van krimp naar groei: Jaarverslag 2018*. TNO.

³ TNO (2018). *Technisch onderzoek Stint*. TNO 2018 R11484. TNO Automotive, Helmond.

van de RDW met positief resultaat zijn uitgevoerd. De resultaten van de RDW-testen worden niet nader toegelicht en er is ook geen referentie opgenomen naar een document op basis waarvan deze informatie geverifieerd kan worden. De enige referentie die is vermeld [6: TESTRAPPORT RDW-SPE-0090824, Testrapport Stint BSO – Lithium (NBABAX)] betreft de prestaties van het remsysteem en de voertuigstabiliteit. De resultaten daarvan worden echter ook niet nader toegelicht anders dan de conclusie dat de nieuwe Stint daaraan voldoet.

- De uitgevoerde test kan niet gelden als ‘plotselinge uitwijkmanoeuvre’. Het gaat hier om een dubbele rijbaanwisseling op een parcours, uitgezet met behulp van pylonen, dat op voorhand duidelijk zichtbaar is en waarop de bestuurder goed kan anticiperen.
- Op basis van de informatie in het rapport concluderen we dat de rijtest met één bestuurder is uitgevoerd. Hierdoor zijn de testen mogelijk onvoldoende representatief voor verschillende bestuurders (in termen van leeftijd, gewicht, lengte, rij- en verkeerservaring).
- De bestuurder (ervaring, leeftijd, gewicht, fysieke fitheid) die de rijtest heeft uitgevoerd wordt niet beschreven. Hierdoor is het lastig om in te schatten in hoeverre de bevindingen overeenkomen met de dagelijkse praktijk. Het rijgedrag van een zeer ervaren Stintbestuurder in het bezit van een rijbewijs B zegt bijvoorbeeld weinig over het rijgedrag van iemand die voor de eerste keer op een Stint rijdt en geen rijbewijs B heeft.
- De rijtesten zijn uitgevoerd bij daglicht, droog weer en op vochtig asfalt. Hierdoor zijn de testen mogelijk onvoldoende representatief voor andere omstandigheden (zoals nat wegdek en/of in het donker).

Specifiek:

- Bij de uitvoering van de rijtest is ervan uitgegaan dat de gewenste totale breedte van een tweerichtingsfietspad 3,4 m is, en de breedte van een rijstrook 1,7 m is. Deze maatvoering is niet in lijn met de aanbevolen breedtes bij een- en tweerichtingsfietspaden vastgesteld in de *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*,⁴ zie *Tabel 1* hieronder. De gewenste breedte is afhankelijk van de spitsuurintensiteiten. Wanneer de spitsuurintensiteiten niet beschikbaar zijn, zou de minimale aanbevolen breedte kunnen worden gebruikt. Dat is 2 m voor eenrichtingsfietspad en 2,5 m voor tweerichtingsfietspad.

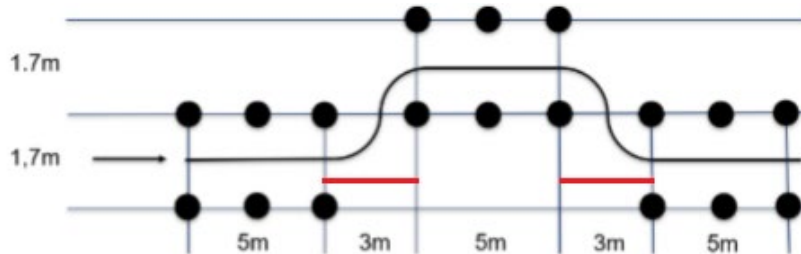
Tabel 1. Aanbevolen breedtes bij een- en tweerichtingsfietspaden.⁴

Eenrichtingsfietspad		Twee richtingsfietspad	
Spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fts/h)	Breedte (m)
0-150	2,00	0-50	2,50
150-750	2,50-3,00	50-150	2,50-3,00
>750	3,50-4,00	150-350	3,50-4,00
		>350	4,50

- Er is gekozen voor kortere transities dan bij de RDW-testen (3 m vs. 3,25 m), kleinere uitwijkbreedtes (1,7 m vs. 2,4 m) en een kleinere breedte van de tweede en derde doorgang (1,7 m vs > 2 m) (zie *Afbeelding 1*), maar het is niet duidelijk waarom er afgeweken is van de maten gebruikt door de RDW. Daarnaast wordt niet uitgelegd waarop de maten van de RDW-testen of de afwijkende maten gebruikt door TNO zijn gebaseerd en welke situaties in de praktijk hiermee worden nagebootst.



⁴ CROW (2016). *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*. ISBN 978-90-6628-657-3. CROW, Ede.



Afbeelding 1. Parcours van de rijtest met de uitwijkmanoeuvre.⁵

De rode lijnen (toevoeging SWOV) geven de lengte van de transitie aan.

- Er wordt vermeld dat “een vrij extreme stuuractie” nodig is om de uitwijkmanoeuvre op maximale snelheid (ongeveer 17 km/uur) te kunnen uitvoeren. Er wordt echter niet nader beschreven wat deze vrij extreme stuuractie inhoudt, met andere woorden om hoeveel graden stuuruitslag het ging.
- Het voertuig is getest in vier beladingscondities, waarvan er bij twee sprake was van overbelading die resulteerde in een totaalgewicht van respectievelijk 80 en 112 kg meer dan de toegestane maximummassa. In beide overbeladen condities is relatief veel kracht nodig om te sturen tijdens de uitwijkmanoeuvre. Ook kwam tijdens de manoeuvre een achterwiel los van de grond. “Het wordt aanbevolen om dit [het zware sturen] mee te nemen in de bestuurderstraining om overbelading te detecteren en de kans erop te minimaliseren”. Wij zijn van mening dat om overbelading te voorkomen technische oplossingen, in plaats van een subjectieve ervaring van een bestuurder, zouden moeten worden toegepast.
- De conclusie dat de rijtest in de overbeladen condities veilig kon worden uitgevoerd, kan ten onrechte de indruk wekken dat het veilig is om met een overbeladen voertuig te rijden. Dat is onwenselijk en zal in de externe communicatie over de test moeten worden vermeden.

2.3 Beantwoording vragen interactie bestuurder-voertuig en overig verkeer

IenW heeft een aantal vragen geformuleerd met betrekking tot het veilig gebruik van het voertuig (interactie met het voertuig en met overig verkeer). Dit zijn:

- Is het voertuig veilig door een ongeoeffende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de weg de veiligheid van medeweggebruikers?



⁵ Verschuren, R.M.A.F. (2020). Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint, TNO 2020 R10188, TNO Automotive, Helmond.

Algemeen:

- Er wordt in het rapport niet expliciet ingegaan op de hierboven gespecificeerde vragen.
- Wel worden verscheidene conclusies getrokken over interactie tussen de combinatie bestuurder-voertuig en het overige verkeer. Deze conclusies zijn echter niet gebaseerd op de rijtesten. Interactie van bestuurder-voertuig met overig verkeer kwam in de rijtesten niet aan bod.

Specifiek:

- Voor de conclusies met betrekking tot de afstemming van het voertuig op de bestuurder (Hoofdstuk 2 van het rapport) waren de Duurzaam Veilig-ontwerpprincipes ‘psychologica’ en ‘(bio)mechanica’ leidend. Toetsing aan ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig vormt echter slechts een van de drie fases van een goede verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen, zoals opgesteld door SWOV in haar *Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen*⁶. De tweede fase – toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten – is zoals hierboven vermeld niet uitgevoerd (zie vorige opmerking; zie hieronder voor onze opmerkingen over de derde fase: ‘monitoring en evaluatie’).
- Er wordt vermeld dat de interactie met andere weggebruikers kan worden “geïdentificeerd” door een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen. Bij de argumentatie wordt uitgegaan van de oude Stint in plaats van de vernieuwde Stint. Monitoring en evaluatie vinden plaats na een toelating van het voertuig op de openbare weg. Aangezien de vernieuwde Stint nog niet toegelaten is, kan de monitoring-en-evaluatiefase nog niet plaatsvinden zodat deze opmerking geen relevantie heeft.
- Er wordt geconcludeerd dat voor het beoogd gebruik, de vernieuwde Stint “een vergelijkbaar risicoprofiel [heeft] als een bakfiets met elektrische ondersteuning”. Deze conclusie is gebaseerd op een constatering dat deze voertuigen qua beschermingsniveau, afmetingen en massa vergelijkbaar zijn met andere lichte voertuigen zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. Echter: gezien het feit dat zowel voor de vernieuwde Stint als voor de elektrische bakfiets⁷ geen uitgebreide veiligheidsbeoordeling heeft plaatsgevonden, kunnen evenmin betrouwbare conclusies worden getrokken ten aanzien van het risicoprofiel van deze voertuigen. Overigens wordt er zowel in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid⁸ als in de *Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen*⁹ aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken om ook voor elektrische bakfietsen toelatingseisen te laten gelden. SWOV onderschrijft dit advies.



⁶ Goede, M. de, Christoph, M.W.T., Stelling-Kończak, A. & Aarts, L.T. (2019). *Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen: Verkeersveiligheidsbeoordeling van nieuwe aanvragen*. R-2019-9. SWOV, Den Haag.

⁷ Onlangs verschenen *Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen* uitgevoerd door Arcadis vond geen signalen op basis waarvan direct maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid van elektrische bakfietsen te waarborgen. De quick scan betreft echter een indicatief beeld van het gebruik van elektrische bakfiets op basis waarvan geen representatieve uitspraken kunnen worden gedaan. Voor deze quick scan zijn geen rijtesten uitgevoerd.

⁸ OVV (2019). *Veilig toelaten op de weg; Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint*. Onderzoeksraad voor Veiligheid, Den Haag.

⁹ Kalders, P., Reijndoudt, J., Vissers, L. & Soffers, E. (2019). *Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen*. Arcadis, Amersfoort.

3. Conclusie

Op basis van het veiligheidsrapport van TNO kan geen betrouwbare conclusie worden getrokken ten aanzien van de stabiliteit van de Stint bij de door IenW voorgeschreven manoeuvres. Belangrijkste reden hiervoor is dat er maar één rijtest is uitgevoerd, waarbij de beoordeelde uitwijkmanoeuvre niet als de voorgeschreven 'plotselinge uitwijkmanoeuvre' kan gelden. De overige verplichte rijproeven zijn helemaal niet uitgevoerd.

In het rapport is daarnaast niet ingegaan op de specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. Er worden wel algemene conclusies getrokken over het veilig gebruik van de Stint, maar deze zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing.

Overigens is SWOV nog steeds van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig.

Bijlage 1 Eisen aan de risicobeoordeling zoals geformuleerd door IenW

De vereiste inhoud van de risicobeoordeling van een bijzondere bromfiets en daarmee ook de Stint is door IenW in de Wijziging Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (IENW/BSK-2019/72137) als volgt geformuleerd:

“Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt. In het rapport moet in ieder geval worden ingegaan op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;*
- plotselinge uitwijkmanoeuvre;*
- het nemen van een bocht;*
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;*
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);*
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en*
- het op- en afrijden van een stoep.*

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?*
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?*
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?*
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?*
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om ‘misbruik’ te maken van het voertuig?*
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?*
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?”*

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: Fwd: 060.43303 Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint: aangevuld rapport
Datum: woensdag 20 mei 2020 16:33:13
Bijlagen: [TNO 2020 R10812 .pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Zoals verzocht in de bijlage het rapport met daarin aanvullende aandacht voor de geplaatste opmerkingen uit het eerste rapport.

De onderzoeker van TNO is in de cc bijgevoegd zodat er bij eventuele vragen snel gecommuniceerd zou kunnen worden.

Graag spreek ik de voortgang en bijhorend proces telefonisch door. Daarvoor zal ik via de whatsapp een verzoek doen.

Reactie zie ik graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
 +316 5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag, mei 20, 2020 1:03 PM

Aan: Edwin Renzen

cc: 5.1.2e

Onderwerp: 060.43303 Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint: aangevuld rapport

Geachte heer Renzen, beste Edwin,

Aangehecht is het aangevulde rapport van het project 060.43303 "Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint".

Met vriendelijke groet,

5.1.2e	T +31 (0)88 5.1.2e	
	M +31 (0) 5.1.2e	Location
Power Trains	E 5.1.2e	@tno.nl

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. TNO accepts no liability for the content of this e-mail, for the manner in which you use it and for damage of any kind resulting from the risks inherent to the electronic transmission of messages.

TNO PUBLIEK

Automotive Campus 30
5708 JZ Helmond
Postbus 756
5700 AT Helmond

www.tno.nl

T +31 88 5.1.2e
F +31 88 5.1.2e

TNO-rapport

TNO 2020 R10812

Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint

Datum 20 mei 2020

Auteur(s) 5.1.2e

Exemplaarnummer

Oplage

Aantal pagina's 20 (incl. bijlagen)

Aantal bijlagen 0

Opdrachtgever Stintum b.v.

Projectnaam Stintum - Onderzoek verkeersveiligheid

Projectnummer 060.43303

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belanghebbenden is toegestaan.

© 2020 TNO

TNO PUBLIEK

Samenvatting

In het kader van de toelating van de vernieuwde Stint als bijzondere bromfiets dient een onderzoek naar verkeersveiligheid uitgevoerd te worden, zoals omschreven in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Dit rapport beschrijft de bevindingen van dat onderzoek. Dit rapport is een aangevulde versie van rapport TNO 2020 R10188. In dit aangevulde rapport zijn de vragen beantwoord zoals opgenomen in de toelichting bij Artikel 4, lid 3 van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen [1]. Deze herziening is tot stand gekomen naar aanleiding van een verzoek van ministerie I&W [14]. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van het advies van de SWOV over de herziening van het kader toelating bijzondere bromfietsen [2]. Het SWOV adviseert om bij de verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen de volgende drie procedures toe te passen:

- 1 Toetsing aan de ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' van de 'Duurzaam Veilig-principes'. Bij deze toetsing door TNO is de beantwoording van de vragen uit de beleidsregel opgenomen.
- 2 Toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten.
- 3 Monitoring en evaluatie van de toelating van het voertuig op de openbare weg.

Uit het onderzoek komt het volgende naar voren:

- De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd. De bediening van remmen en gasgeven is nu vergelijkbaar met de bediening van een gewone bromfiets. De doseerbaarheid van het remmen is goed en vergelijkbaar met die van een gewone bromfiets.
- Het beschermingsniveau van de Stint is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen die voor hetzelfde doel gebruikt worden zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning.
- Het niveau van passieve veiligheid van de Stint is laag. Verkeersveiligheid kan alleen geborgd worden door het kiezen van veilige routes, zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer zodat de kans op een botsing met snelverkeer wordt geminimaliseerd.

De bestuurbaarheid is getoetst met behulp van een dubbele rijbaanwissel-manoeuvre. In alle beladingscondities was het mogelijk om de manoeuvre succesvol uit te voeren zonder training, d.w.z. zonder meerdere herhalingen voordat de test succesvol werd afgerond. Ook met overbelading kon de manoeuvre succesvol worden uitgevoerd.

Vóór het tragische ongeval 20 september 2018 in Oss is de Stint in zijn diverse verschijningsvormen een aantal jaren gebruikt zonder dat er aanleiding is geweest voor herziening van de aanwijzing, voor zover bekend bij TNO. In 2018 waren volgens opgave van de fabrikant ongeveer 2750 voertuigen verzekerd bij één verzekeraar. De schadefrequentie is volgens opgaaf van deze verzekeraar laag en afnemend gedurende de looptijd. De vernieuwde Stint voldoet op het gebied van remmen en besturing aan verordening 168/2013 en bedienbaarheid is vergelijkbaar met een gewone bromfiets.

De tekortkomingen van de oude Stint zoals beschreven in de technische analyse van de oude Stint [7] zijn in de vernieuwde Stint aantoonbaar zodanig gecorrigeerd

dat het inzetten van de vernieuwde Stint onder aanname van een gelijkblijvende vervoersomvang en gebruik conform de voorschriften niet leidt tot een hoger veiligheidsrisico, vergeleken met de situatie met de oude Stint in de periode 2012-2018. Het risico is verder gemitigeerd door de verplichte rijopleiding zoals opgenomen in het convenant tussen de Minister en de sectororganisaties [9].

Inhoudsopgave

	Samenvatting	2
1	Inleiding	5
1.1	Aanpak van het onderzoek	5
1.2	Definities	5
2	Toetsing Duurzaam Veilig principes.....	6
2.1	Beschrijving voertuig.....	6
2.2	Psychologica.....	6
2.3	Mechanica	7
2.4	Vragen van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen	7
3	Toetsing bestuurbaarheid	13
3.1	Voertuig	13
3.2	Instrumentatie	13
3.3	Uitvoering van de rijtesten	14
3.4	Bespreking testresultaten	15
4	Monitoring en evaluatie	16
5	Conclusie.....	17
6	Referenties	18
7	Ondertekening	20

1 Inleiding

In het kader van de toelating van de vernieuwde Stint als bijzondere bromfiets dient een onderzoek naar verkeersveiligheid uitgevoerd te worden, zoals omschreven in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, Artikel 4, lid 3 [1]. Stintum b.v. heeft TNO de opdracht gegeven om dit onderzoek uit te voeren. Dit rapport beschrijft de bevindingen van dat onderzoek.

1.1 Aanpak van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van het advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen van SWOV [2]. SWOV adviseert bij de verkeersveiligheidsbeoordeling van bijzondere bromfietsen de volgende drie procedures toe te passen:

- 1 Toetsing aan de ontwerpprincipes 'psychologica' en '(bio)mechanica' van de 'Duurzaam Veilig-principes'.
- 2 Toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten.
- 3 Monitoring en evaluatie van de toelating van het voertuig op de openbare weg, met name om factoren te monitoren die onbekend zijn zoals de gebruikersgroep van het voertuig en de interactie met andere weggebruikers.

In het advies worden de Duurzaam-Veilig ontwerpprincipes als volgt uitgelegd:

- 1 "Het psychologica-principe houdt in dat het ontwerp van het nieuwe voertuig optimaal moet zijn afgestemd op zowel de gebruiker als het verkeerssysteem. Dat betekent onder andere dat de bestuurder beschikt over de juiste rijvaardigheid en dat de bediening van het voertuig logisch en intuïtief is. Ook moeten andere weggebruikers het nieuwe voertuig als zodanig herkennen, weten hoe het zich gedraagt en welke gedrags- en verkeersregels daarbij horen."
- 2 "Het (bio)mechanica-principe betekent dat de massa, snelheid, richting en de mate van bescherming van het nieuwe voertuig aansluiten bij die van andere weggebruikers. Als dat niet het geval is, dan moeten ze van elkaar worden gescheiden of moet de snelheid beperkt worden."

1.2 Definities

- 'Stint': een vierwielig voertuig met een stapplateau voor de bestuurder boven de achteras en een plastic opbouw boven de vooras. In het geval van de 'BSO Stint', heeft deze opbouw twee zitbanken in lengterichting van het voertuig en is ingericht voor het vervoer van maximaal tien kinderen.
- 'Oude Stint': Het voertuig zoals beschreven in "BSO_Handleiding_Stint_2018-08_NL_(A4)" [3]. Voertuigen H304 en H731, beschreven in de Technische analyse van de Stint [7] behoren tot dit type.
- Vernieuwde Stint: Voertuig voor het vervoer van maximaal 10 kinderen, zoals beschreven in "Handleiding_Stint_2019_BSO_V2019-10" [4].

2 Toetsing Duurzaam Veilig principes

2.1 Beschrijving voertuig

Een BSO-Stint is een vierwielig voertuig met een stapplateau voor de bestuurder boven de achteras en een plastic opbouw of 'bak' boven de vooras. De opbouw is uitgerust met twee zitbanken in lengterichting van het voertuig die plaats bieden aan maximaal tien kinderen, zie figuur 1.



Figuur 1: Vernieuwde BSO-Stint

Kenmerkend voor de Stint is dat de bestuurder staat. Dit is afwijkend van andere lichte voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van kinderen, zoals bakfietsen; deze zijn voorzien van een zitplaats. De vernieuwde Stint is uitgerust met een bestuurderssteun die de bestuurder steun moet bieden tijdens het rijden. Het stuur is gemonteerd op een stuurkolom direct voor het stapplateau van de bestuurder. Het stuur heeft twee handvaten. Het rechterhandvat is de gashendel waarmee de snelheid van het voertuig kan worden geregeld. Ook zijn op de vernieuwde Stint twee remhendels gemonteerd die de schijfremmen op de voorwielen en trommelremmen op de achterwielen bedienen. Achterop de stuurkolom is de handrem gemonteerd. De bestuurder wordt met behulp van een akoestisch signaal gewaarschuwd als de handrem niet is bediend en de bestuurder niet op het stapplateau staat.

2.2 Psychologica

- De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een 'gewone' bromfiets: versnellen met de 'gashendel', remmen met de remhendels.

- De remvertraging is conform de Europese eisen [5],[6]. De doseerbaarheid van het remmen is goed en vergelijkbaar met die van een gewone bromfiets.
- De maximale acceleratie van de Stint is laag en het verloop van de acceleratie vanuit stilstand is soepel zodat bestuurders niet verrast worden door het wegrijdende voertuig.
- De activeringslogica van de aandrijving is zodanig dat het onmogelijk is om de Stint onbedoeld of per ongeluk in rijmodus te zetten. De aandrijving wordt onderbroken bij het bedienen van de noodknop maar bijvoorbeeld ook automatisch als geen bestuurder gedetecteerd wordt en bij een doorslappend wiel.
- Als er geen bestuurder op het stapplateau aanwezig is, is de aandrijving van de vernieuwde Stint altijd uitgeschakeld en is het voertuig vrij te bewegen. Dit gedrag is gewenst [7] en is conform het gedrag van vergelijkbare voertuigen. De bestuurder wordt herinnerd aan het bedienen van de handrem door een akoestisch signaal.
- Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurde het voertuig staande bestuurt. Een zitplaats is conform de vernieuwde beleidsregel [8]¹ niet toegestaan. Daarmee sluit de beleidsregel een bewezen veilige oplossing op voorhand uit. De bestuurderssteun levert echter een significante verbetering van de stabiliteit van de bestuurder, vergeleken met de oude Stint. Met de gekozen oplossing is het risico van “een onbestuurbaar voertuig doordat de bestuurder van het voertuig valt” [7] significant verminderd.
- Het Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang [9] schrijft voor dat bestuurders van de Stint “aantoonbaar en met goed gevolg een op de Stint gerichte rijvaardigheidstraining hebben afgerond”. Deze eis is ook in de handleiding van de vernieuwde Stint [4] opgenomen.

2.3 Mechanica

Het beschermingsniveau van de Stint is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen die voor hetzelfde doel gebruikt worden zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. De afmetingen en massa van de Stint en de maximale voertuigsnellheid is ook vergelijkbaar met deze voertuigen. Het niveau van passieve veiligheid van de Stint is laag doordat een veiligheidskooi ontbreekt en zal geen significante bescherming bieden bij een botsing met een snellere en zwaardere verkeersdeelnemer (zoals bijvoorbeeld een personenauto). Verkeersveiligheid kan alleen geborgd worden door het kiezen van veilige routes, zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer zodat de kans op een botsing met snelverkeer wordt geminimaliseerd. Het Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang [9] geeft richtlijnen voor deze veilige routes.

2.4 Vragen van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

In de toelichting bij Artikel 4, lid 3 van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen zijn een aantal vragen opgenomen die in de veiligheidsanalyse beantwoord dienen te worden:

¹ Althans volgens toelichting bij artikel 31b van het besluit tot wijziging van de Beleidsregel.

1. Is het voertuig veilig door een ongeoefende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
2. Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
3. Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
4. Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
5. Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?
6. Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
7. Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
8. Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

1. Is het voertuig veilig door een ongeoefende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?

Bij het beantwoorden van deze vraag wordt een 'ongeoefende bestuurder' en ook een 'ongetrainde bestuurder' gedefinieerd als een persoon die niet de op het voertuig gerichte theorie- en rijvaardigheidstraining heeft gevolgd maar die wel aan de overige in de handleiding [3] gestelde criteria voldoet en die ervaring heeft als bestuurder in het Nederlandse verkeer.

'Gebruiken' is geïnterpreteerd als 'besturen'. Voor het beantwoorden is daarom uitgegaan van de bediening van het voertuig en de aspecten van actieve veiligheid, dat wil zeggen de inrichtingen ter voorkoming van ongevallen. Passieve veiligheid (het mitigeren van de gevolgen van een ongeval) is bij het beantwoorden van deze vraag buiten beschouwing gelaten.

TNO beveelt aan om veilig gebruik op de openbare weg zo veel mogelijk te garanderen door ervoor te zorgen dat voor de bediening en besturing van het voertuig nauwelijks of geen oefening nodig is en het voertuig aan de wettelijke eisen voldoet. Dit is het geval indien er sprake is van het voldoen aan alle volgende voorwaarden:

- a. Het voertuig voldoet aan de eisen in de wegenverkeerswet [wegenverkeerswet 1994].
- b. Het bedieningsconcept is breed bekend bij de doelgroep (in dit geval Nederlandse bestuurders).
- c. Het snelheidspotentieel (rijsnelheid en acceleratievermogen) van het voertuig is laag.
- d. Het voertuig reageert voorspelbaar op de bediening in het gehele snelheidsbereik.
- e. Het voertuig heeft voldoende rolstabiliteit over het gehele snelheidsbereik voor alle beladingstoestanden.
- f. Het voertuig biedt voldoende steun aan de bestuurder bij het besturen van het voertuig onder de beoogde gebruiksomstandigheden (in dit geval rijden op de openbare weg).
- g. De bediening van het voertuig is voldoende beveiligd tegen verkeerd gebruik.

De Stint voldoet aan bovenstaande criteria. In aanvulling op deze eisen om het veilig gebruik zo veel mogelijk te kunnen garanderen is er de aanvullende

verplichting van een rijtraining, specifiek voor het gebruik van de Stint. Deze verplichting is opgenomen in het convenant tussen de Minister en de sectororganisaties [9] en is voor de verzekering van de nieuwe Stint ook opgenomen als voorwaarde.

Ad a.

De Stint voldoet aan de eisen uit de wegenverkeerswet. TNO stelt vast dat het bij haar aangeboden voertuig ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wat betreft afmetingen, bestuurbaarheid en verlichting aan EU 168/2013 voldoet [6].

Ad b:

De Stint wordt bestuurd door middel van een conventionele stuurstang, accelereren wordt bediend met een draaihendel rechts aan het stuur en het remmen wordt bediend door remhendels links en rechts aan het stuur. De bediening en besturing van de Stint is daarmee conventioneel en te vergelijken met de besturing van andere lichte (vierwielige) voertuigen.

Ad c.

Het snelheidspotentieel van de Stint is laag. De snelheid en de maximale acceleratie van de Stint is laag en het verloop van de acceleratie vanuit stilstand is soepel zodat bestuurders niet verrast worden door het weggrijdende voertuig. De snelheid van de Stint is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen (zie beantwoording van vraag 2).

Ad d.

Besturing en remvertraging voldoen aan verordening EU 168/2013 [6] en zijn afdoende voor het snelheidsbereik van de Stint.

Ad e.

Rolstabiliteit voldoet aan verordening EU 168/2013 [6] en is voldoende voor het snelheidsbereik van de Stint.

Ad f.

Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurder het voertuig staande bestuurt. In de evaluatie van de risicobeoordeling van de vernieuwde Stint [15] is beschreven: "Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een oneffen wegdek zijn de laterale bewegingen en rolbewegingen van het voertuig echter veruit dominant. Voor deze bewegingen levert de gekozen oplossing voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaartse versnelling van het voertuig beperkt is".

Ad g.

Het voertuig is naar oordeel voldoende afgezekerd tegen verkeerd gebruik. Een voorbeeld is de bestuurderdetectie die de aandrijving uitschakelt als de bestuurder niet meer aanwezig is. De activeringslogica is zo gemaakt dat de kans op onbedoeld activeren van de aandrijving na deze gebeurtenis nagenoeg nihil is.

2. Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?

De maximumsnelheid van het voertuig is ongeveer 17 km/u. Tot deze snelheid gedraagt het voertuig zich voorspelbaar en stabiel (zie antwoord op vraag 1). Deze maximum snelheid is vergelijkbaar met de gemiddelde snelheid die gereden wordt met gewone fietsen (15 km/u) en fietsen met elektrische ondersteuning (17 km/u) [17]. Met deze maximumsnelheid is de snelheidsvariatie met andere gebruikers op het fietspad laag wat de verkeersveiligheid bevordert.

3. Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?

Door het beperkte passieve beschermingsniveau van de Stint (zie paragraaf 2.3) is het gewenst zoveel mogelijk gebruik te maken van het fietspad of bromfietspad. Artikel 5 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) schrijft de plaats op de weg voor, voor fietsers en snorfietsen. Krachtens Lid 3 van dat artikel mag de Stint ook van een onverlicht fietspad gebruik maken. Verder bepaalt lid 9 van dat artikel dat een aangewezen bromfiets zoals de Stint gebruik mag (blijven) maken van het fietspad in het geval dat andere snorfietsen de rijbaan moeten gebruiken. Dit artikel biedt daarmee de mogelijkheid zoveel mogelijk van het fietspad gebruik te maken wat de kans op botsingen met snelverkeer verkleint.

4. Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?

Naar oordeel van TNO staan geen van de artikelen van RVV 1990 een veilig gebruik van de Stint in de weg. De Bijzondere Bromfiets dient in beginsel aan alle voorschriften uit Verordening nr. 168/2013 te voldoen, tenzij de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen afwijkende permanente eisen geeft over een onderwerp. Daarnaast geeft RVV 1990 voorschriften voor de plaats op de weg voor elk type voertuig. Ervan uitgaande dat de permanente eisen uit Regeling Voertuigen, Verordening 168/2013 en de verkeersregels uit RVV 1990 in samenhang met elkaar zijn opgesteld, kan er van worden uitgegaan dat er met een Bijzondere Bromfiets die voldoet aan de permanente eisen, veilig kan worden deelgenomen wanneer gebruik wordt gemaakt van de voorgeschreven plaats op de weg.

Artikel 27 van het reglement stelt dat “fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, op het voetpad of in de berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen”. Dit artikel biedt de mogelijkheid om de Stint op een veiligere plaats te parkeren dan de rijbaan bij het in-, en uitstappen van kinderen.

5. Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?

De bestuurders van het voertuig zijn personeel van kinderdagverblijven die met goed gevolg de op het voertuig gerichte theorie- en rijvaardigheidstraining heeft gevolgd. De bestuurders van de Stint zijn verplicht om met goed gevolg deze rijvaardigheidstraining af te leggen voordat het voertuig mag worden bestuurd. Deze verplichting komt voort uit het convenant dat gesloten is tussen De Minister van Infrastructuur en Milieu en Brancheorganisatie Kinderopvang, Branche organisatie Maatschappelijke Kinderopvang en Belangen vereniging van Ouders in de Kinderopvang [9].

6. Hoe eenvoudig is het om ‘misbruik’ te maken van het voertuig?

De fabrikant heeft een risicoanalyse uitgevoerd waarbij diverse vormen van misbruik is geanalyseerd. Zie de risicoanalyse [17] uitgevoerd door de fabrikant.

Een aantal misbruikscenario's die opgenomen zijn in deze risicoanalyse:

- Overbelading van het voertuig; De in dit rapport uitgevoerde rijtest (hoofdstuk 3) toont aan dat het voertuig ook bij forse overbelading stabiel en voorspelbaar gedrag laat zien in een uitwijkmanoeuvre.
- Het sneller laten rijden van het voertuig (opvoeren): Voor opvoeren zal het voertuig technisch gewijzigd moeten worden. Binnen de huidige elektrische (met name de boorspanning) en mechanische (met name motorconstante en overbrenging) parameters zal het voertuig niet significant sneller kunnen rijden.
- Het overbruggen van veiligheidsinrichtingen zoals bestuurderdetectie of andere veiligheden is in principe uitvoerbaar door een technisch onderlegd persoon. Overbruggen van de schakelaars levert echter weinig toegevoegde waarde: De aangebrachte veiligheden (bestuurderdetectie, waarschuwing handrem, afschakelen aandrijving bij remmen) hinderen de bestuurder niet tijdens normaal gebruik en hinderen de bestuurder niet in het uitvoeren van de rijtaak.
- De Stint is volgens de fabrikant voorzien van een beveiligingsinrichting tegen onrechtmatig gebruik die voldoet aan VN/ECE Reglement nr. 62 "Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen met een motorfietsstuur, wat de beveiliging tegen onrechtmatig gebruik betreft"

7. Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?

Gebruikers met (tijdelijke) lichamelijke beperkingen aan benen en armen (slecht ter been, letsel) en bijvoorbeeld mensen met evenwichtsstoornissen. Deze gebruikers kunnen waarschijnlijk zichzelf niet voldoende op het voertuig stabiliseren tijdens het rijden op de Stint.

8. Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Voor het beantwoorden van deze vraag wordt een vergelijking gemaakt met de 'oude Stint; de voertuigen H304 en H731 uit het technische onderzoek van TNO [7] zijn voorbeelden van dit voertuig. De vernieuwde Stint is wat betreft constructie, afmetingen en rijgedrag nagenoeg identiek aan de oude Stint. Figuur 2 toont de nieuwe en oude Stints. Vergeleken met de oude Stint is de bediening van de vernieuwde Stint meer in lijn gebracht met de bediening van een gewone bromfiets. Verder is de remvertraging nu conform Europese eisen en levert de bestuurderssteun een significante verbetering van de stabiliteit van de bestuurder. Daarmee is de vernieuwde Stint naar oordeel van TNO veiliger dan de oude Stint. Dat laat onverlet dat beide voertuigen vergelijkbaar zijn en dat het gebruik en de interactie met medeweggebruiker van de oude Stint representatief is voor de nieuwe versie.



Figuur 2: Nieuwe Stint (links op de foto's) en oude Stint (rechts op de foto's)

De oude Stint is (in diverse verschijningsvormen) van 2012 tot 2018 gebruikt zonder dat er aanleiding is geweest voor herziening van de aanwijzing, voor zover bekend bij TNO. Uit verzekeringsgegevens is het schadeverleden van de oude Stint af te leiden. In 2018 zijn volgens opgave van de fabrikant ongeveer 2750 voertuigen verzekerd. Volgens opgave van de fabrikant zijn al deze voertuigen verzekerd bij één verzekeraar. De schadefrequentie is volgens opgave van deze verzekeraar laag en afnemend gedurende de looptijd. Het schadeverloop heeft geen aanleiding gegeven tot significante premiestijgingen [12].

Er is in het kader van de aanwijzing van het eerste model Stint in 2011 wel een veiligheidsonderzoek uitgevoerd door SWOV [11]. Daarin wordt gesteld dat de Stint het best was te vergelijken met een bakfiets. De breedte van de Stint zou in relatie tot het overige verkeer consequenties kunnen hebben voor de veiligheid maar stelt ook: “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”.

Het gebruik van de Stint is erop gericht om vervoersbewegingen van auto's en busjes bij scholen en kinderdagverblijven te reduceren. In vergelijking met de situatie dat kinderen vervoerd worden met auto's en busjes is de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie bij het ophalen en wegbrengen van kinderen bij gebruik van de Stint beter.

3 Toetsing bestuurbaarheid

In het kader van de toelating van de vernieuwde Stint als bijzondere bromfiets is het voertuig door de RDW getest. De prestaties van het remsysteem en de voertuigstabiliteit voldoen volgens het testrapport [6], waarbij wordt uitgegaan van reguliere eisen uit verordening EU 168/2013 [5]. Additioneel heeft de RDW de testen uitgevoerd zoals voorgeschreven in het besluit tot wijziging van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen [8]. Deze additionele testen zijn naar oordeel van de RDW met positief resultaat uitgevoerd [6]. Naar mening van TNO is daarom een additionele toetsing van de bestuurbaarheid van dit voertuig niet nodig. Desalniettemin is in het kader van dit onderzoek de bestuurbaarheid van de vernieuwde Stint getest, wederom middels een uitwijkmanoeuvre. De interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving zoals voorgesteld in het advies [2] is niet aan bod gekomen in de rijtesten. Dit aspect wordt echter besproken in het volgende hoofdstuk.

3.1 Voertuig

De testen zijn uitgevoerd op voertuig met chassisnummer XRZNBABAXLN000001. Figuur 1 toont het geteste voertuig. Dit is het voertuig dat ter keuring is aangeboden aan de RDW. Voor de testsessie zijn de batterijen opgeladen met de bijgeleverde lader. De prestaties van het voertuig gaven geen aanleiding om aan de conditie van de batterijen te twifelen. De conditie van de accu's is niet gemeten.

Het voertuig is getest in vier beladingscondities; zie onderstaande tabel. Het opgegeven leeggewicht is 235 kg, opgegeven maximaal totaalgewicht is 565 kg (toelaatbare belading is 330 kg). De belading van het voertuig bestond uit accu's, aangebracht op het zitvlak van de zitbanken. De belading was (zoveel mogelijk) symmetrisch verdeeld over beide zitbanken.

nr	beladingsconditie	Totaalgewicht [kg]	Overbeladen [kg]	vooras [kg]	achteras [kg]
1	voertuig met bestuurder en instrumentatie	342	--	130	212
2	volbeladen	575	10	325	250
3	overbeladen 1	646	80	376	270
4	overbeladen 2	678	112	376	302
	Leeg voertuig	233	--	122	111

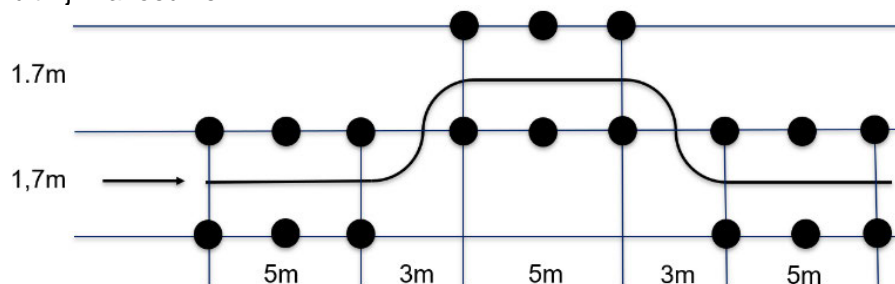
3.2 Instrumentatie

Type meting	Meetinstrument	nummer	kalibratie
Snelheid en Video	Racelogic Video Vox 20Hz	TUI 60150507	n.v.t.
Gewicht	Intercomp SW500	0528MA15006 (TASS International)	geldig tot 09-2020

3.3 Uitvoering van de rijtesten

De bestuurbaarheid is getoetst met behulp van een dubbele rijbaanwissel. Hiervoor is gekozen vanwege de eenduidige definitie van de manoeuvre en vanwege het feit dat vergelijkbare manoeuvres worden toegepast voor het karakteriseren van de dynamische rijprestaties van personenauto's [10]. De door de RDW gebruikte uitwijkmanoeuvre is gebaseerd op deze norm maar aangepast voor de lagere voertuigsnelheid van de Stint.

Voor de testen in dit rapport is gebruikt gemaakt van een uitwijkmanoeuvre met een totale breedte van 3.4 m, overeenkomend met de gewenste breedte van een tweebaans fietspad. De lengte van de transities van de linker naar de rechterbaan en vice-versa zijn zo gekozen dat een vrij extreme stuuractie nodig is om de uitwijkmanoeuvre te maken als het voertuig op maximale snelheid is (ongeveer 17 km/u). De lengte van de transities is kleiner dan bij de RDW test (3.0 m vs. 3.25 m), de uitwijkbreedte minder (1.7 m vs. 2.4 m) en de breedte van de tweede en derde doorgang kleiner (1.7 m vs. >2 m). De breedte van de baanvakken komt overeen met de breedte van een rijstrook op het fietspad. Bovendien heeft de bestuurder minder vrijheid om een ideaal pad te kiezen voor het nemen van de uitwijkmanoeuvre.



Figuur 3: Double lane change

De manoeuvre is uitgevoerd bij maximale voertuigsnelheid met gashendel constant 'vol gas'. De metingen zijn uitgevoerd op het terrein van TNO in Helmond bij droog weer. De testen zijn uitgevoerd op vochtig asfalt. Figuur 3 toont de Stint met beladingsconditie 1 in de uitwijkmanoeuvre.



Figuur 4: Rijtest Stint

3.4 Bespreking testresultaten

In alle beladingscondities was het mogelijk om de manoeuvre succesvol uit te voeren zonder training, d.w.z. zonder meerdere herhalingen voordat de test succesvol werd afgerond. Bij de testen met beladingsconditie 1 trad een licht wegglijden over de voorwielen op (onderstuur) maar dit gedrag was eenvoudig te corrigeren. Dit gedrag is waarschijnlijk veroorzaakt door de suboptimale gripcondities van het vochtig wegdek.

In de volbeladen toestand (ladingsconditie 2) was de benodigde stuurkracht duidelijk hoger door de grotere belading van de vooras. Ook trad het wegglijden over de voorwielen niet of nauwelijks meer op. Het voertuig rolde meer over de lengteas tijdens de uitwijkmanoeuvre dan in lichtbeladen toestand.

Twee overbeladen condities zijn ook getest; een overbelading van 80 kg en een overbelading van ruim 110 kg. In beide beladingscondities is de vooras overbeladen: ongeveer 75 kg overbelading op een max. vooraslast van 300 kg. Hierdoor rolde het voertuig nog meer over de lengteas waarbij een achterwiel loskwam van de grond. Door het doorspinnen van het loskomende wiel werd de aandrijving uitgeschakeld waardoor de voertuigsnelheid afnam in het vervolg van de manoeuvre. De test kon in alle gevallen veilig worden uitgevoerd. Door de overbelading van de vooras was relatief veel kracht nodig om te sturen in deze manoeuvre. Het zware sturen kan als aanwijzing dienen voor de bestuurder om de belading van het voertuig aan te passen. Het wordt aanbevolen om dit mee te nemen in de bestuurderstraining om overbelading te detecteren en de kans op overbelading tijdens gebruik te minimaliseren.

4 Monitoring en evaluatie

SWOV stelt in haar advies [2] voor om na toelating van een voertuig een fase van monitoring en evaluatie in te bouwen om mogelijke invloedsfactoren te identificeren die onbekend zijn zoals de gebruikersgroep van het voertuig en de interactie met andere weggebruikers.

Het tragische ongeval van 20 september 2018 in Oss is de directe aanleiding geweest voor het intrekken van de aanwijzing van de oude Stint in zijn diverse verschijningsvormen. Naar aanleiding van het ongeval is TNO gevraagd een technisch onderzoek uit te voeren. Dat onderzoek [7] bracht tekortkomingen aan het licht. Niettemin is de oude Stint (in diverse verschijningsvormen) van 2012 tot 2018 gebruikt zonder dat er aanleiding is geweest voor herziening van de aanwijzing, voor zover bekend bij TNO. Uit de verzekeringsgegevens van de 'oude' Stint is af te leiden dat het veiligheidsrisico aanvaardbaar is gebleken.

De nieuwe Stint zal voor hetzelfde doel worden ingezet. Aan het gebruikersprofiel en de inzet zal weinig tot niets veranderen. Ook de constructie, afmetingen, stuurgedrag en de rijsnelheid zijn niet veranderd. De nieuwe Stint is daarmee vergelijkbaar met de 'oude' Stint. De nieuwe Stint is wel op een aantal punten significant verbeterd en voldoet onder meer wat betreft remvertraging, bestuurbaarheid, afmetingen en verlichting aan de Europese richtlijnen [6].

5 Conclusie

TNO concludeert op basis van het haar ter beschikking gestelde voertuig en de beschikbare documentatie dat de vernieuwde Stint voldoet op het gebied van remmen en besturing aan verordening 168/2013 en op basis van de in dit rapport beschreven testen dat de bediening van het voertuig vergelijkbaar is met die van een gewone bromfiets. De tekortkomingen van de oude Stint zoals beschreven in de technische analyse van de oude Stint [7] zijn in de vernieuwde Stint aantoonbaar zodanig gecorrigeerd dat het inzetten van de vernieuwde Stint onder aanname van een gelijkblijvende vervoersomvang en gebruik conform de voorschriften niet leidt tot een hoger veiligheidsrisico, vergeleken met de situatie met de oude Stint in de periode 2012-2018. Het risico is verder gemitigeerd door de verplichte rijopleiding zoals opgenomen in het convenant tussen de Minister en de sectororganisaties [9].

6 Referenties

- [1] Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, BWBR0035848, Geldend van 02-05-2019
- [2] Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen, SWOV, Rapport R-2019-9
- [3] Gebruikershandleiding BSO, BSO_Handleiding_Stint_2018-08_NL_(A4), Versie: 2018-08
- [4] Gebruikershandleiding Stint BSO 2019, Handleiding_Stint_2019_BSO_V2019-10, Versie: 2019-10
- [5] Verordening (EU) Nr. 168/2013 van het Europees parlement en de raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers
- [6] TESTRAPPORT RDW-SPE-0090824, Testrapport Stint BSO – Lithium (NBABAX).
- [7] Technisch onderzoek Stint, TNO rapport 2018 R11484, 12 december 2018
- [8] Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 26 april 2019, nr. IENW/BSK-2019/72137, tot wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen in verband met aanscherping van het toelatingskader, Staatscourant 2019, 24423
- [9] Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang, Staatscourant 16 juli 2019, Nr. 38237)
- [10] ISO 3888-2:2011 Passenger cars — Test track for a severe lane-change manoeuvre — Part 2: Obstacle avoidance
- [11] Verslag veiligheidsonderzoek STINT, SWOV, OZ-nummer: CI 0.03.09.4, 8 november 2011
- [12] Mailwisseling 28 en 29 januari 2020; 'Overzicht schadeverloop Stints periode 2012-2018' **5.1.2e**, Steijnborg Assurantiën B.V.; Edwin Renzen, Stintum b.v. en **5.1.2e**, TNO
- [13] Quick Scan Veiligheid Elektrische Bakfietsen, ARCADIS D10002135:24, 22 november 2019
- [14] Brief Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, IenW/BSK-2020/77444, 22 april 2020.

- [15] Evaluatie van de risicobeoordeling in het kader van de toelating van de vernieuwde Stint, TNO 2019 R12151, 16 december 2019.
- [16] Elektrische fietsen en speed-pedelects, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, rapport R-2016-7, 2016
- [17] 20200128 RISK ASSESSMENT Stint 4, Risicobeoordeling uitgevoerd door de fabrikant van de Stint conform de machinerichtlijn 2006/42/EC
- [18] Voorbeeld polis Stint 2020 2021, Steijnborg Assurantiën B.V.

7 Ondertekening

Helmond, 20 mei 20120

TNO

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets
Datum: maandag 25 mei 2020 17:10:00
Bijlagen: [image002.png](#)
Prioriteit: Hoog

5.1.2e,

Na afstemming met 5.1.2e wil ik aangeven dat we geen bezwaar hebben tegen het feit dat onze aanbiedingsbrief en het rapport gedeeld worden met de tweede kamer (vermoedelijk toch aan de WOB onderhevig). Wel achten we het noodzakelijk dat het net als in het kader van een WOB verzoek de documenten worden gescand en dat namen van onze medewerkers niet leesbaar in de documenten voorkomen, dit om de privacy van de medewerkers te garanderen.

Mijn voorstel zou zijn dat jullie een gecensureerd document aanleveren en wij de jurist (nu in mijn team) die ook mee heeft gewerkt aan het WOB ten aanzien van Stint, vraag om dit even te controleren. Is dit een werkbare oplossing mede gezien de tijd.

Verder wil ik aandacht vragen dat we ook Stint op de hoogte brengen.

Hoor het graag even van je.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring

T +31 5.1.2e

E 5.1.2e @RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

From: 5.1.2e - BSK

Sent: woensdag 20 mei 2020 19:17

To: 5.1.2e

Subject: RE: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Ha 5.1.2e,

Goed punt! Zou ik bijna over het hoofd hebben gezien.

Ok, fijn.

buiten de reikwijdte!

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: woensdag 20 mei 2020 17:21

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: Re: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

5.1.2e,

Zal met 5.1.2e afstemmen, hou er rekening mee dat ik je nog een gecorrigeerde versie heb gestuurd.

5.1.2e

Vehicles Regulation & Admission Division – Type Approval Department



P.O. [Box 777](#)
[2700 AT Zoetermeer](#)
[Netherlands](#)
Tel. [+31 79-5.1.2e](#)
Mob [+31 5.1.2e](#)
Website: [www.rdw.nl](#)

Op 20 mei 2020 om 17:16 heeft [5.1.2e](#) - BSK
<[5.1.2e](#) [@minienw.nl](#)> het volgende geschreven:

Ha [5.1.2e](#)

We gaan weer richting besluitvorming voor de Minister. Ik verwacht dat de minister zal vragen of jullie brief en rapport kunnen toesturen aan de TK. Hoe zitten jullie daarin? Kunnen we dat toesturen aan de TK?

Kunnen jullie me **uiterlijk dinsdag 26 mei** iets laten weten?

Dank vast!

Mvg.,

[5.1.2e](#)

Van: [5.1.2e](#) <[5.1.2e](#) [@rdw.nl](#)> **Namens** [5.1.2e](#)

Verzonden: maandag 17 februari 2020 16:55

Aan: [5.1.2e](#) - BSK <[5.1.2e](#) [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Beste [5.1.2e](#),

Zoals [5.1.2e](#) met jou heeft afgesproken, ontvang je, namens hem, hierbij de digitale versie van de brief en het rapport.

Vanwege de omvang van het rapport, sturen we het alleen digitaal toe.

Met vriendelijke groet,

Namens [5.1.2e](#)

[5.1.2e](#)

Divisie Toezicht & Beoordeling

, Europaweg 205, 2711 ER Zoetermeer

✉ Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer

☎ (+31) 6 [5.1.2e](#)

@ [5.1.2e](#) [@rdw.nl](#)

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - DGB; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e ; 5.1.2e ;
Onderwerp: 3rd 2nd Opinion
Datum: donderdag 18 juni 2020 14:42:33

Beste 5.1.2e en 5.1.2e ;

Hierbij zoals afgesproken ons rapport met aanbiedingsbrief.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e
5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e
5.1.2e @swov.nl / 5.1.2e @swov.nl
<http://www.swov.nl>
t: @5.1.2e
l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
De 5.1.2e
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie 5.1.2e/205103
Uw referentie
Project E20.09

Onderwerp Aanvullende reactie SWOV op nieuwe TNO-veiligheidsrapport
Datum 18 juni 2020
Telefoon (070) 5.1.2i
Bijlage Bijlage A – Aanvullende reactie SWOV op nieuwe TNO-veiligheidsrapport

Geachte 5.1.2e ,

Hierbij stuur ik u de door u gevraagde reactie van SWOV op het aangepaste TNO-veiligheidsrapport TNO 2020 R10812 d.d. 20 mei 2020.

Hoogachtend,

5.1.2e

5.1.2e
5.1.2e

Notitie

Onze referentie	Bijlage A bij 5.1.2e/205103	Onderwerp	Aanvullende reactie SWOV op nieuwe TNO-veiligheidsrapport
Uw referentie		Datum	18 juni 2020
Project	E20.09	Auteur(s)	5.1.2e

Veiligheidsanalyse Stint: nieuwe versie TNO-rapport

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft SWOV gevraagd om het aangepaste TNO-veiligheidsrapport TNO 2020 R10812 d.d. 20 mei 2020 op korte termijn van een reactie te voorzien. Het aangepaste TNO-rapport betreft een aangevulde versie van het TNO veiligheidsrapport TNO 2020 R10188 d.d. 10 februari 2020 dat door SWOV op 7 april 2020 van een second opinion is voorzien en waarin (o.a.) het volgende is opgemerkt: *"In het rapport is daarnaast niet ingegaan op de specifieke vragen¹ met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. Er worden wel algemene conclusies getrokken over het veilig gebruik van de Stint, maar deze zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing."*

1. Aanpak

Zoals door IenW verzocht beperken we ons in onze reactie tot het bezien óf deze specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer naar onze mening inhoudelijk relevant zijn beantwoord (d.w.z. of de gepresenteerde antwoorden daadwerkelijke antwoorden op de vragen zijn). Vanuit ons expertoordeel plaatsen we hierbij, zonder naar volledigheid te streven, enkele opmerkingen bij de antwoorden. We willen benadrukken dat we de werkzaamheden, die door TNO zijn uitgevoerd om de vragen te beantwoorden, niet hebben beoordeeld.



¹ De vragen zijn opgenomen in de toelichting op de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

(<https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2019-05-02>):

1. Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
2. Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
3. Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
4. Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
5. Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?
6. Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
7. Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
8. Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?"

2. Resultaten

2.1 Algemeen:

Alle vragen zijn inhoudelijk relevant beantwoord. De antwoorden zijn beargumenteerd en er wordt verwezen naar relevante publicaties en/of reglementen/verordeningen. De gebruikte begrippen zijn afgebakend of gedefinieerd.

2.2 Specifieke opmerkingen:

- Bij de beantwoording van vraag 3¹ wordt ingegaan op de mogelijkheid voor de Stint om gebruik te maken van het fietspad of een fiets-/bromfietspad. Er wordt gesteld dat *“door het beperkte passieve beschermingsniveau van de Stint, het gewenst [is] om zoveel mogelijk gebruik te maken van het fietspad of bromfietspad.”* Er wordt niet ingegaan op het – vooralsnog wettelijk toegestane – gebruik van de rijbaan. Daarover heeft SWOV in 2019 het volgende opgemerkt²: *“Het is daarbij denkbaar om de toelating te koppelen aan speciale bepalingen, waaronder een verbod van gebruik op andere plaatsen dan het fietspad of wegen waar een snelheidslimiet van maximaal 30 km/uur geldt (en die snelheid idealiter ook door de weginrichting wordt afgedwongen).”*
- Bij de beantwoording van vraag 8¹ wordt ingegaan op de schadefrequentie van de oude Stint: *“Uit verzekeringsgegevens is het schadeverleden van de oude Stint af te leiden. In 2018 zijn volgens opgave van de fabrikant ongeveer 2750 voertuigen verzekerd. Volgens opgave van de fabrikant zijn al deze voertuigen verzekerd bij één verzekeraar. De schadefrequentie is volgens opgave van deze verzekeraar laag en afnemend gedurende de looptijd.”* Het wordt hierbij niet gespecificeerd wat “laag” inhoudt en waarmee deze schadefrequentie werd vergeleken om tot deze classificatie te komen.
- Het is verder opmerkelijk dat zowel de beantwoording van vraag 8¹ (zie ook de opmerking hierboven) als de algemene conclusie over de veiligheid van de nieuwe Stint aan het eind van het rapport gebaseerd zijn op een vergelijking met de oude Stint. Gezien de twijfels over de veiligheid van dat voertuig, is de oude Stint ons inziens geen goed referentievoertuig. De nieuwe Stint zal juist vergeleken moeten worden met een eerder toegelaten (relatief) veilig voertuig.

3. Conclusie

De aangepaste versie van het TNO-rapport bevat inhoudelijk relevante antwoorden op de vragen over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer die in de eerdere versie van het rapport onbeantwoord bleven. Onze belangrijkste kritiekpunten op het aangepaste rapport betreffen het gebruik van de oude Stint als een referentievoertuig voor de nieuwe Stint, en de mogelijkheid voor de nieuwe Stint om gebruik te maken van de rijbaan.

Het aangepaste TNO-rapport en deze snel uitgevoerde beoordeling daarvan door SWOV zijn het logische gevolg van een tussensituatie: enerzijds wordt er gewerkt aan een nieuw kader voor het systematisch inventariseren van risico's van innovatieve voertuigen voor de verkeersveiligheid, terwijl tegelijkertijd fabrikanten de mogelijkheid hebben om nieuwe voertuigen te laten beoordelen op basis van het bestaande kader. De acht door het ministerie gestelde vragen zijn relevant, maar bedacht moet worden dat (1) het niet



² zie de [Aanbiedingsbrief d.d. 2 april 2019](#) bij rapport R-2019-9 [Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen](#)

vaststaat of ze voldoende zijn en (2) het door de aard van de vragen niet goed mogelijk is om de antwoorden erop op wetenschappelijk verantwoorde wijze te beantwoorden.

Gezien de algemene aard van het verzoek van de minister is het niet mogelijk om vast te stellen of de conclusies in het rapport gegrond zijn en of de nieuwe Stint veilig aan het verkeer kan deelnemen. Zoals eerder aangegeven³, is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een te toetsen voertuig.



³ zie *Second opinion risicobeoordeling Stint* d.d. 12 november 2019 en *Second opinion veiligheidsanalyse Stint* d.d. 7 april 2020

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: opzet brief aan SWOV m.b.t. 2nd opinion
Datum: vrijdag 26 juni 2020 13:26:44
Bijlagen: [image002.jpg](#)
[image003.png](#)

Dank voor jullie reacties - stel ik op prijs! **buiten verzoek**

Peter

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 13:24
Aan: 5.1.2e - BSK ; Peter van der Knaap
Onderwerp: RE: opzet brief aan SWOV m.b.t. 2nd opinion

Hoi 5.1.2e (en 5.1.2e),
 De oproep van 5.1.2e onderin kan ik alleen maar onderschrijven. Dus al je daar prijs op stelt, kunnen we het zeker al hebben over de vragen die je hebt en onze beider beelden bij het nieuwe toelatingskader. Ik maak hier graag tijd voor. Dat kan bijvoorbeeld vandaag tussen 14u en 15u of anders maandag tussen 11u en 12u. Geef maar een seintje als je dit prettig zou vinden.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 12:38
Aan: Peter van der Knaap
CC: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: opzet brief aan SWOV m.b.t. 2nd opinion

Beste 5.1.2e,

Het klopt dat je nog documenten van me te goed had. Die stuur ik hierbij aan je toe, net als de aangepaste brief (eigenlijk alleen een zin, zodat duidelijker is dat we van de SWOV alleen een second opinion vragen op de veiligheidsrapportage van de aanvrager – en dus niet een second opinion op de uitkomsten van de RDW. Dat lijkt op de visie die je weergeeft: RDW doet voertuigtechniek (en CoP), SWOV adviseert over de bredere verkeersveiligheidscontext.

De andere – meer fundamentele – opmerkingen over de wijze van vraagstelling en de beantwoording delen we hetzelfde ongemak: het kader is tussentijds, maar is wel vigerend en er lopen enkele aanvragen. Ik heb het idee dat die dubbelrol in dit geval niet perse problematisch is, omdat in de relatie met het uitvoeren van beide taken geen conflicterende belangen spelen. Het is Hierdoor alsof we enerzijds moeten roeien met de riemen die we hebben en tegelijkertijd betere riemen bouwen. Het lijkt eerder lastig te worden wanneer we niet meer zouden kunnen roeien, omdat we de betere riemen nog niet hebben.

Ten slotte, ik denk dat het verstandig is om elkaar goed op te blijven zoeken wanneer zaken niet duidelijk zijn, zodat we geen hierdoor geen onnodige wrijving krijgen. Wat dat betreft was onze afstemming over deze e-step van deze week best een goed voorbeeld.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Rijnstraat 8 | Den Haag (naast station Den Haag Centraal)
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
 DG Mobiliteit | directie Wegen en Verkeersveiligheid
 M +31(0)6 5.1.2e
 E 5.1.2e @minienw.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>
Verzonden: vrijdag 26 juni 2020 11:55
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: Re: opzet brief aan SWOV m.b.t. 2nd opinion
 Beste 5.1.2e;

Ik zou nog wat documenten ontvangen van je, maar gelet op de discussie deze week rond het beoordelingskader kom ik al eerder op de lijn.

Vooropgesteld: dank voor je begrip voor ons ongemakkelijke gevoel tijdens deze tussenperiode. Daarbij hebben we ook nog eens een dubbelrol: als uitvoerder van steeds weer second opinions en als opsteller van een deel van het beoordelingskader.

Over dat laatste: op aanraden van de Onderzoeksraad voor Veiligheid moet er een integrale risicobeoordeling komen door een onafhankelijk testinstituut. Onze visie daarbij is: dat zou de RDW moeten zijn, met SWOV in de rol van adviseur. Die risicobeoordeling bevat een technisch deel, dat doet RDW, en een gedrags-/verkeersdeel. Aan dat laatste deel werken wij nu en dat vergt zorgvuldigheid: we zijn van diverse partijen afhankelijk en niet eindverantwoordelijk voor het totaal.

Ik meen dat het in ons beider belang is om duidelijkheid te krijgen over (a) de duur van de tussenperiode en (b) het regime voor de tussentijd. Collega's van mij hebben daarover binnenkort overleg met 5.1.2e en ik maak een afspraak met 5.1.2e en/of 5.1.2e.

Overigens: zoals ik in een eerdere brief aan de minister heb geschreven, meen ik dat het nieuwe beoordelingskader starkes voor alle innovatieve voertuigen alsnog zou moeten worden toegepast. Alle toelatingen in de tussensituatie zouden wat ons betreft tijdelijk moeten zijn. Dit lijkt mij een wezenlijk punt in de communicatie richting importeurs en fabrikanten. In het licht daarvan voel ik niet veel voor het weer uitvoeren van een second opinion.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: woensdag 24 juni 2020 10:46

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Re: opzet brief aan SWOV m.b.t. 2nd opinion

Even bellen, 5.1.2e: 06-5.1.2e. Ik heb vier argumenten om dit nu niet te doen zo.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 23 juni 2020 17:18

Aan: Peter van der Knaap <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: opzet brief aan SWOV m.b.t. 2nd opinion

Beste 5.1.2e,

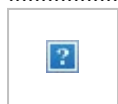
Zoals we vanochtend per telefoon hebben besproken: er loopt een aanvraag van een fabrikant die een aanwijzing als bijzondere bromfiets wil krijgen. De RDW heeft rijproeven uitgevoerd en kijkt op dit moment naar informatie o.b.v. vragen die zij hebben gesteld aan de fabrikant (over conformity of production e.d.). De minister wil echter dat de veiligheidsrapporten van de aanvrager worden voorzien van een second opinion door de SWOV. Daarom heb ik een opzet voor een brief gemaakt die we naar jullie willen sturen. Kun je met deze formuleringen uit de voeten (m.n. even de vraag of je voor eind volgende week meer kunt zeggen over planning en begroting e.d.).

Ik ben benieuwd naar evt. opmerkingen.

Alvast bedankt voor de reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | Den Haag (naast station Den Haag Centraal)

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

DG Mobiliteit | directie Wegen en Verkeersveiligheid

M +31(0)6 5.1.2e

E 5.1.2e @minienw.nl

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Risico-inventarisatie Stint
Datum: woensdag 8 juli 2020 10:36:37
Bijlagen: image001.png

Beste 5.1.2e,

Dank voor je bericht.

Zoals je weet maak ik me zorgen over de e-bakfiets met acht kinderen. Ik zal bij de aanbieding van onze risico-inventarisatie, waarin dit type voertuig in figureert, mijn standpunt dat het convenant van Stint-toepassing erop van toepassing zou moeten zijn in de aanbiedingsbrief verwoorden en vervolgens ook openbaar maken.

Het leek me goed dit voorafgaand aan je gesprek met de minister te laten weten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 8 juli 2020 10:15

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Risico-inventarisatie Stint

Hoi 5.1.2e,

Ontzettend dank dat jullie dit zo helder op een rijtje hebben gezegd. Dat zijn duidelijke uitgangspunten en randvoorwaarden die ik ook prima kan toelichten in het gesprek met de minister om 16u. Ik heb onderin nog enkele aanvullende vragen opgenomen om zeker te stellen dat we met elkaar hetzelfde beeld hebben van de gemaakte afspraken. Wil je daar nog een blik op werpen?

Gr.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag 8 juli 2020 09:15

Aan: 5.1.2e - BSK

CC: 5.1.2e ; Peter van der Knaap ; 5.1.2e ; 5.1.2e

Onderwerp: Risico-inventarisatie Stint

Goedemorgen 5.1.2e,

Na intern overleg zijn we tot de conclusie gekomen dat op basis van de huidige stand van zaken het haalbaar voor ons zou moeten zijn om eind september een risico-inventarisatie voor de Stint gereed te hebben op basis van de richtlijn die 21 augustus a.s. zal worden opgeleverd. We geven daarbij graag de volgende voorwaarden en uitgangspunten mee:

- We gaan hierbij, specifiek mbt Corona, uit van de huidige situatie. Mochten er door toedoen van Corona mensen uitvallen, werkzaamheden moeten worden uitgesteld, zullen we de planning daarop moeten aanpassen.
 - ➔ Niemand kan uiteraard tot het onmogelijke gehouden als er zich onverwachte situaties voordoen. Daar zijn we het over eens.
- Om een deadline van eind september te kunnen halen zullen andere werkzaamheden moeten wijken. Ik wil hier expliciet het project S20.01D Verkeersveiligheidsbalans vermelden. Het product voor dit project is eerder uitgesteld van Q2 naar begin Q4. Dit zal moeten worden uitgesteld naar eind Q4. Bij deze het verzoek om hier een akkoord van IenW voor te krijgen. Verder zal moeten blijken of de inzet van andere experts binnen SWOV nog zal leiden tot het opschorten van werkzaamheden voor IenW. Mocht dat het geval zijn, zullen we jullie hierover zsm informeren.
 - ➔ Ik begrijp dat er keuzes moeten gemaakt worden in de prioritering. Kunnen we afspreken dat – mochten dit de planning van andere trajecten beïnvloeden – jullie dit inderdaad bij ons aangeven en we dit dan met elkaar bespreken om te bezien wat wenselijk/mogelijk is?
 - ➔ Wie is bij ons contactpersoon voor de Verkeersveiligheidsbalans? Dan kan ik intern nagaan of hier iets misgaat als dit later komt.
- We zouden de opdracht graag op basis van nacalculatie uitvoeren omdat we dit traject nog niet eerder hebben uitgevoerd. Ik zal wel een grove inschatting maken van de kosten, zodat jullie een beeld hebben van wat jullie kunnen verwachten.
 - ➔ Ik denk dat ik dan een welkooptraject moet starten. Een grove inschatting van de kosten in de vorm van een offerte zou mij inderdaad helpen. Wanneer verwacht je deze inschatting klaar te hebben? Ik begrijp het goed dat die risico-inventarisatie Stint dus niet meer is in te passen in het budget voor het opstellen van de risico-beoordeling?
- Zoals ik tijdens ons gesprek al meldde is het twijfelachtig of het deel dat in samenwerking met de RDW moet worden opgesteld (rijtesten) op tijd (dwz voor de oplevering van de richtlijn) zal zijn gespecificeerd. Aangezien de RDW al een aantal rijtesten met de Stint heeft uitgevoerd, waaronder de testen die we hoogstwaarschijnlijk zullen voorschrijven in de richtlijn, zullen we ons bij de risico-inventarisatie voor de Stint beperken tot een expertbeoordeling. Er worden dus geen rijtesten uitgevoerd voor onze inventarisatie.
 - ➔ Ok, als jullie inschatten dat het opleveren van een gedegen risico-inventarisatie niet in de weg staat, kan ik dat volgen.
- We willen graag met (een deel van) de experts de Stint zien. We zijn hierbij afhankelijk van de RDW aangezien ik er vanuit ga dat zij nog steeds een exemplaar hebben staan. Daarnaast willen we ook snel kunnen schakelen met de RDW over andere informatie mbt hun technische beoordeling. Graag ontvangen we de contactgegevens van de persoon die hier over gaat bij de RDW om dit soort zaken (snel) te kunnen afstemmen.
 - ➔ Ik weet niet zeker of de RDW nog een exemplaar heeft staan. Dat betwijfel ik eigenlijk. De contactpersoon is 5.1.2e

Ik geef er de voorkeur aan om vanaf nu de term risico-inventarisatie (in plaats van risicobeoordeling) te gebruiken omdat we met nadruk geen conclusies of adviezen (oordelen) aan bevonden risico's zullen verbinden.

Check!


Ik hoor graag of je in bovenstaande kunt vinden!

Groeten, 5.1.2e

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag
T (070) 5.1.2e
M (06) 5.1.2e
E 5.1.2e@swov.nl
I www.swov.nl
5.1.2e



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Melden incidenten in kader van Machinerichtlijn (graag reactie uiterlijk 6-7)
Datum: maandag 13 juli 2020 13:39:14

Goedemiddag 5.1.2e,

Mooi dat we het rapport hebben, dank daarvoor.

De Inspectie SZW heeft geen rol voor wat betreft de toelating, is ook niet onze rol in het CE-stelsel.

Het is de verantwoordelijkheid van de fabrikant om een machine in de handel te brengen die voldoet aan de wettelijke vereisten.

Het is wel fijn om vanwege de politieke gevoeligheid op de hoogte te blijven van het proces van toelating (I&W/RDW), want er worden wellicht vragen gesteld aan Inspectie SZW over onze rol in dit proces.

Mocht de RDW in hun beoordeling nog vragen hebben over de machinerichtlijn, dan horen we dat natuurlijk graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Afdeling Beleidsondersteuning

Inspectie SZW | Directie Analyse Programmering en Strategie (APS)

Postbus 90801 | 2509LV | DEN HAAG

Tel: 06-5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 9 juli 2020 14:57

Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Melden incidenten in kader van Machinerichtlijn (graag reactie uiterlijk 6-7)

Goedemiddag 5.1.2e,

Ja, er ligt inderdaad al een rapport van de RDW. Als ik me niet vergis, is er ook tijdens de beoordeling door de RDW contact geweest met collega's van jullie. In bijlage tref je het rapport van de RDW. Omdat dit rapport deel uitmaakt van de lopende aanvraag, wil ik je wel vragen dit rapport als vertrouwelijk te bestempelen en niet breder te verspreiden.

Ik ben wel even in de war door je verzoek omdat je eerder aangaf dat er niets meer loopt t.a.v. de nieuwe Stint vanuit jullie. Zijn jullie voornemens om nog een check te doen op dit rapport of willen jullie dit rapport uitsluitend om jullie eigen dossier over de Stint te vervolledigen? Ik ga uit van dat laatste, maar daar krijg ik graag een expliciete bevestiging van.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>

Verzonden: dinsdag 7 juli 2020 09:27

Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e@minienw.nl; 5.1.2e - BSK

<5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>

Onderwerp: RE: Melden incidenten in kader van Machinerichtlijn (graag reactie uiterlijk 6-7)

Urgentie: Hoog

Goedemorgen 5.1.2e,

Je hebt aangegeven dat er vandaag een gesprek plaatsvindt met beleid lenW en de minister over de aanvraag van de fabrikant m.b.t. de nieuwe Stint. Wij zitten met de volgende vragen: 1- Licht er dan al een rapport van de RDW voor? En zo ja, kan dit rapport, voordat er definitieve

besluitvorming plaatsvindt, met ons in concept worden gedeeld? Tot op heden hebben wij nog niets voorbij zien komen.

Voor de Inspectie SZW is het wenselijk als het advies van de RDW zekerheidshalve met ons wordt gedeeld. In verband met kennis en kunde over de Mrl en om te voorkomen dat tussen de betrokken diensten achteraf (d.w.z. na toelating op de openbare weg) verschillen van inzicht bestaan over een en hetzelfde product. Daarom zijn de samenwerkingsafspraken gemaakt.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Afdeling Beleidsondersteuning

Inspectie SZW | Directie Analyse Programmering en Strategie (APS)

Postbus 90801 | 2509LV | DEN HAAG

Tel: 06-5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 2 juli 2020 18:20

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>; 5.1.2e - BSK

<5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>

Onderwerp: RE: Melden incidenten in kader van Machinerichtlijn (graag reactie uiterlijk 6-7)

Hoi 5.1.2e,

Gek dat ik die mail niet meer kon terugvinden, maar fijn dat jij dat wel kon ;-)

Dankjewel voor de snelle actie!

Gr.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@inspectieszw.nl>

Verzonden: donderdag 2 juli 2020 15:47

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK

<5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>

Onderwerp: RE: Melden incidenten in kader van Machinerichtlijn (graag reactie uiterlijk 6-7)

Goedemiddag 5.1.2e,

Zie bijlage voor het antwoord dat een tijd geleden is gegeven.

T.a.v. de dubbelcheck kan ik namens 5.1.2e het volgende meegeven.

Klopt dat er t.a.v. de nieuwe Stint en Mrl er niets loopt vanuit de Inspectie SZW. Ten aanzien van de oude Stint zal de Inspectie SZW nog contact opnemen met de fabrikant, omdat hij t.a.v. de oude Stints aanpassingen heeft gedaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Afdeling Beleidsondersteuning

Inspectie SZW | Directie Analyse Programmering en Strategie (APS)

Postbus 90801 | 2509LV | DEN HAAG

Tel: 06-5.1.2e

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 2 juli 2020 08:29

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>

cc: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Melden incidenten in kader van Machinerichtlijn (graag reactie uiterlijk 6-7)

Hoi 5.1.2e ,

Zie onderstaande. Ik geloof dat je me hier wel een antwoord hebt gegeven. Ik kan dit alleen niet terugvinden in mijn mailbox. Dus bij voorbaat excuus dat ik je deze vraag nogmaals stel. Lukt het jou om me uiterlijk begin volgende week (maandag 6 juli) te laten weten hoe dit precies in zijn werk gaat?

De reden dat ik het vraag is dat we waarschijnlijk volgende week met onze minister de toelatingsaanvraag voor de nieuwe Stint bespreken. Ik vind het prettig dat ik dan de feiten goed op een rijtje heb.

En in het kader van de dubbelcheck. Mijn beeld is dat er verder niets loopt aan jullie kant in relatie tot de nieuwe Stint en de Machinerichtlijn. Klopt dat?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: dinsdag 18 februari 2020 11:52

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@InspectieSZW.nl>

cc: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Melden incidenten in kader van Machinerichtlijn - graag uiterlijk 21/2 reactie

Hoi 5.1.2e ,

Even een hele korte vraag. Is er ook een vorm van verplichting voor de fabrikant om incidenten met hun machines te melden bij de inspectie? Voorziet de Machinerichtlijn daarin?

Ik neem even de Stint als voorbeeld. Incidenten met de Stint zijn in het verleden gemeld bij de arbeidsinspectie SZW, ik neem vanuit de werkgever omdat de incidenten plaatsvonden in het kader van een arbeidsrelatie. Vandaar mijn vraag of er ook verplichtingen voor de fabrikant gelden.

Reden dat ik het vraag is dat ik even scherp te krijgen in welke mate we vinger aan de pols houden op het moment er in incidenten plaatsvinden als we de Stint weer zouden toelaten tot de weg.

Dank vast!

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
 Aan: 5.1.2e - BSK
 CC: 5.1.2e
 Onderwerp: 5.1.2e Aanvraagprocedure Stint: follow-up
 Datum: dinsdag 14 juli 2020 14:29:16

Hallo 5.1.2e

5.1.2e zit tot 5 uur in videocalls (waaronder één met jou).

Over het derde punt kan ik nog toevoegen dat vooruitlopen op de inhoud nu niet mogelijk is, maar over de vorm kunnen we al redelijk wat delen. 5.1.2e zal je hierover apart mailen.

Zijn jouw vragen nu voldoende beantwoord?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

-

5.1.2e

SWOV Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62, Den Haag

Postbus 9311, 2509 AC Den Haag

T 070 - 5.1.2e

I www.swov.nl | KvK 4115138

Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 14:15

Aan: 5.1.2e - BSK

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Ha 5.1.2e,

Even kort, bulletseguis 5.1.2e vult wellicht nog aan:

- In par. 3. Conclusie geven we inderdaad eerst twee kritiekpunten op de TNO veiligheidsrapportage, daarna schetsen we de problemen van de tusensituatie en niet goed te beantwoorden vragen. De opmerking is toegevoegd om te verklaren waarom we de specificatie "bij het door u overlegde veiligheidsrapport" hebben weggehaald. Omdat onze kanttekeningen niet alleen over het veiligheidsrapport gaan maar ook (vooral) over de aard van het verzoek van de minister en de timing (voor ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risico-beoordeling). De inhoud van onze brief van 18 juni is correct.
- 5.1.2e: wellicht kan jij naar onze suggestie kijken? (ik zit in calls tot 17 uur);
- Wij geven advies over de helft van de methodiek (nl. interactie) en daarna moet het o.i. vastgesteld worden door IenW, met wellicht ook nog een consultatieronde. Als het volledige toelatingskader gereed is weten we waartegen we kunnen toetsen (wat vinden we bijv. gezamenlijk een acceptabel veiligheidsniveau, referentievoertuig, welke voertuigen vallen hieronder enz.), en dan kunnen we volgens die vastgestelde procedure voertuigen aan het kader toetsen. Maar dat duurt nog 2-3 jaar.
- "Ons" gedeelte (de methode voor een risico-inventarisatie) is al eerder klaar en kunnen we toepassen op de Stint (eind september).
- 5.1.2e: wellicht kan jij naar onze suggestie kijken? (ik zit in calls tot 17 uur);
- Vind ik lastig te beoordelen: hangende punt is de plaats op de weg – een BSO bus of bakfiets of Stint met meerdere kinderen moet je niet op een 50 km rijbaan willen. 5.1.2e zal in overleg met 5.1.2e hier nader op terugkomen vanmiddag.

Groet,

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62

2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e

5.1.2e [@swov.nl](mailto:5.1.2e@swov.nl) 5.1.2e [@swov.nl](mailto:5.1.2e@swov.nl)

<http://www.swov.nl>

t: 5.1.2e

I: <https://nl.linkedin.com/5.1.2e>

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @miniernw.nl>

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 13:37

Aan: Peter van der Knaap 5.1.2e @swov.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e @SWOV.nl>

Onderwerp: RE: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Ha 5.1.2e

Dank voor jullie reactie.

N.a.v. de opmerkingen in de brief aan de Kamer/fabrikant:

- Ik schrok van de opmerking dat jullie kanttekeningen niet zagen op het veiligheidsrapport van TNO, maar op het beleidskader aan sich. In jullie brief aan ons van 18 juni zag ik toch nog een kanttekening op het gebruik van de oude Stint als referentievoertuig bijvoorbeeld. Komen jullie daarvan terug en is jullie oordeel dat dit een deugdelijk veiligheidsrapport is? Hier moeten we echt geen verwarring over hebben tussen elkaar, dus duidelijkheid op dit punt stel ik op prijs.
- In de lijn van het vorige een vraag over de volgende zin 5.1.2e

Ik begrijp dat nu dat ziet op het beschikbaar hebben van het nieuwe toelatingskader en niet zozeer op de nieuwe methodiek om die risico-inventarisatie. Klopt dat?

- In de verwachting dat uit de risico-inventarisatie nog dingen komen die we eigenlijk nu al niet weten? Dat hangt samen met mijn vraag eerder vandaag naar hoe ik me zo'n risico-inventarisatie moet voorstellen (zie bijlage)?

Lukt het jullie om voor Jan te reageren op deze vragen. Mag kort en als belien handiger is, is dat uiteraard ook prima.

Mvg,

5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl>

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 11:36

Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @miniernw.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e @SWOV.nl>

Onderwerp: RE: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

En de brief voor Stintum, wederom met dank aan 5.1.2e

Let op onze opmerkingen tav de verwachtingen in september: het wordt een inventarisatie van risico's, geen integraal advies.

Mijn idee: als de minister wil toelaten, dan kan dat in combinatie met het uitsluiten van onveilige routes/plaatsen op de weg. Dat kan door strakkere afspraken in het convenant of door een gesloten-verklaring. Toelating zou tijdelijk moeten zijn.

Maar enfin: dit alles is conform onze eerdere communicatie.

Jij ook dank voor het sparen. 5.1.2e!

Met groet,

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62

2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e

5.1.2e [@swov.nl](mailto:5.1.2e@swov.nl) 5.1.2e [@swov.nl](mailto:5.1.2e@swov.nl)

<http://www.swov.nl>

t: 5.1.2e

I: <https://nl.linkedin.com/5.1.2e>

Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 11:14

Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @miniernw.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e @SWOV.nl>

Onderwerp: RE: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Beste 5.1.2e

Hierbij vast met dank aan mijn collega 5.1.2e onze suggesties bij de Kamerbrief, waarvoor trouwens dank!

Tweede brief volgt zsm.

Groet,

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62

2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e

5.1.2e [@swov.nl](mailto:5.1.2e@swov.nl) 5.1.2e [@swov.nl](mailto:5.1.2e@swov.nl)

<http://www.swov.nl>

t: 5.1.2e

I: <https://nl.linkedin.com/5.1.2e>

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @miniernw.nl>

Verzonden: maandag 13 juli 2020 18:05

Aan: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl>

Onderwerp: RE: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Ha 5.1.2e

Inmiddels zijn dit de versies waarmee we werken. Zien jullie hier nog bezwaartelijke dingen in?

Is het werkbaar voor jullie om vandaag of uiterlijk morgenochtend vroeg te reageren?

Ik zou de brieven graag vandaag kunnen afronden zodat het morgen allemaal uit kan.

Dank in ieder geval voor het sparen vandaag. Dat helpt enorm.

Mvg,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: maandag 13 juli 2020 16:14

Aan: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl>

Onderwerp: RE: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Ha 5.1.2e

Hierbij de suggesties voor aanpassingen in beide brieven in tracks. Volgens mij sluiten de gebruikte formuleringen nu beter aan bij de inhoud van de verschillende 'producten' die jullie hebben opgeleverd en nog gaan opleveren. In de brief aan de Tweede Kamer blijf ik wel op hoofdlijnen omdat ik het niet nodig vind om de TK alle details van het procedureerloop mee te geven, maar ze moeten wel een goed beeld hebben van wat wel/niet aan jullie is gevraagd.

Ben jij het eens met deze aangepaste formuleringen?

Mvg

5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl>

Verzonden: maandag 13 juli 2020 10:27

Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @miniernw.nl>

Onderwerp: RE: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Ha 5.1.2e,

Kunnen we even bellen over beide brieven? Ik ben bereikbaar via 06 5.1.2e of 070 5.1.2e.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minierw.nl>

Verzonden: maandag 13 juli 2020 09:29

Aan: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl>

Onderwerp: Re: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Hi 5.1.2

Dank voor de update. Als ik kan helpen met het verduidelijken, geef dat gerust aan. Het viel me in dit stukje bijvoorbeeld op dat er onder punt A wordt gesproken over een opdracht van oktober m.b.t. de risicobeoordeling. Jullie offerte voor die opdracht was van 29 oktober 2019 en de formele bevestiging is op 16 januari 2020 aan het SWOV toegestuurd. De Kamerbrief ziet in niet daarop, maar uitsluitend – in algemene zin – op de verzoeken aan jullie om mee de veiligheidsrapporten te beoordelen in het kader van de aanvraag. Dat zijn inderdaad verschillende verzoeken geweest te beginnen met het eerste verzoek om mee te leven op het rapport van Prodrive Academy. Daar wordt ook naar verwezen in deze Kamerbrief omdat we eind december 2019 de Tweede Kamer hier ook al hadden over geïnformeerd. Wellicht helpt deze verduidelijking.

Mvg,

5.1.2

Van: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl>

Verzonden: maandag 13 juli 2020 09:17

Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minierw.nl>

Onderwerp: Re: Aanvraagprocedure Stint: follow-up



Ha 5.1.2:

Wij komen straks op de lijn, maar verduidelijking is nodig over de soorten verzoeken die wie wanneer hebben gekregen. Ik heb 5.1.2 en 5.1.26 ook even ingeseind.

Groet,

5.1.2

5.1.2e

SWOV

+31(6) 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minierw.nl>

Verzonden: Friday, July 10, 2020 2:05:14 PM

Aan: Peter van der Knaap 5.1.2e @swov.nl>

CC: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minierw.nl>

Onderwerp: Aanvraagprocedure Stint: follow-up

Goedemiddag 5.1.2

Ik begreep dat 5.1.2 bij jou al had aangekondigd dat we de fabrikant en de TK willen informeren over het vervolg in de procedure m.b.t. de aanvraag van de Stint.

Naar aanleiding daarvan tref je bijgaand:

1. Concept Kamerbrief.
2. Conceptbrief aan de fabrikant
3. Concept met antwoorden op mogelijke vragen

Wij jij een blik op deze stukken werpen en kijken of we jullie standpunt goed verwoord hebben? Ik ben zo dicht mogelijk gebleven bij de woorden uit jullie brieven en bij de afspraken die we met elkaar hebben gemaakt. Wat dat laatste betreft, vraag ik ook specifiek jouw aandacht op de termijnen die ik noem. Die stemmen overeen volgens mij met hetgeen we met elkaar via de mail hebben afgesproken, maar toch nog even het verzoek om een dubbelcheck daarop.

Deze stukken gaan zo meteen al naar de minister zodat zij ook vast kan lezen, maar ze weet dat we dit nog kortsluiten met SWOV. De beoogde verzending van de stukken is aankomende maandag of dinsdag. Daarom hoop ik dat het lukt om zo snel mogelijk jouw reactie te hebben (uiterlijk maandag in de ochtend).

Mocht dit niet lukken, geef dan een seintje.

Dank alvast!

Mvg,

5.1.2

De bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit het gebruik van elektronisch verzenden van berichten. This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e; Peter van der Knaap; 5.1.2e; 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Risico-inventarisatie Stint
Datum: dinsdag 14 juli 2020 15:24:44
Bijlagen: image001.png

Hai 5.1.2e,

Excuus, deze mail is er inderdaad doorheen geglipt. Wat we in de rapportage van een risico-inventarisatie zullen beschrijven is:

1. De bevonden risico's en een inschatting van de relatieve ernst van deze risico's.
2. Indien van toepassing, mogelijke maatregelen om de relevant bevonden risico's te mitigeren.

De vorm van het rapport zal overeenkomstig zijn met de eerdere notitie die we opleverden mbt een inventarisatie van gebruiks- en gebruikerseisen voor LEV's.

SWOV geeft dus geen advies over toelating. Maar dat deden we ook niet in het rapport over de waterstofbus (en eerdere rapporten over proeven met zelfrijdende voertuigen): RDW besliste daar over het verlenen van een ontheffing. Overigens ging het hier om veel kleinere risico's omdat het hier om een tijdelijke proef gaat (en niet om een algemene toelating op de openbare weg).

Wat betreft je vraag ten aanzien van het 'aanvullende advies': het lijkt me inderdaad goed om binnenkort met elkaar af te stemmen hoe we hier invulling aan zullen geven.

Groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 08:20

Aan: 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e

CC: 5.1.2e - BSK

Onderwerp: FW: Risico-inventarisatie Stint

Hoi 5.1.2e,

Deze is er vast in alle mails omtrent dit onderwerp doorheen geglipt. Lukt het onderstaande vraag vandaag te beantwoorden? Dan weet ik ook meteen wat we ongeveer kunnen gaan verwachten als jullie die risico-inventarisatie van de Stint opstellen.

Ik zat ook al even vooruit te denken m.b.t. andere aanvragen dan de Stint. De minister heeft de Tweede Kamer toegezegd bij elke aanvraag aanvullend advies van de SWOV te vragen. Als ik het nu goed heb begrepen, is dat dan eigenlijk zo'n risico-inventarisatie die we jullie voortaan zullen vragen. Ik denk dat het goed is om ergens in de komende 2 weken dan met elkaar te overleggen hoe zo'n uitvraag aan jullie moet komen te luiden want het gaat dan niet langer om een second opinion op een veiligheidsrapport. Ik laat daartoe nog een overleg inplannen.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: woensdag 8 juli 2020 14:10

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e - DGMI

Onderwerp: RE: Risico-inventarisatie Stint

Hoi 5.1.2e,

Dank voor je aanvullingen. Duidelijk.

Punt van uitstel van de Verkeersveiligheidsbalans naar eind Q4 is akkoord.

Tot slot nog één resterende vraag. In ons gesprek gaf je dat de SWOV geen advies zal opleveren in die zin dat de SWOV niet zal zeggen of een aanvraag tot toelating tot de weg zal worden goedgekeurd. Dat begrijp ik natuurlijk omdat bijvoorbeeld ook het advies van de RDW belangrijk is om een besluit te kunnen nemen over de aanvraag. Ik gaf aan dat ik in de manier waarop de risico-inventarisatie wordt beschreven, dezelfde werkwijze proef als bij het rapport van de SWOV over de waterstofbus (zie bijlage). Ik neem dan aan dat zo'n risico-inventarisatie wel gepaard gaat met een conclusie naar het voorbeeld van pagina 19 in dit rapport om ons richting te geven over het te nemen besluit. Heb ik dat goed?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: woensdag 8 juli 2020 10:50

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <b.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: Re: Risico-inventarisatie Stint

Hai 5.1.2e,

Hieronder mijn reactie (in rood) op je vragen.

Groet, 5.1.2e

overlap met 120

overlap met 120

Van: 5.1.2e - BSK
Aan: "Edwin Renzen"
Onderwerp: Tussenbericht betreffende uw aanvraag tot aanwijzing van de Stint Bus als bijzondere bromfiets
Datum: donderdag 16 juli 2020 10:00:00
Bijlagen: [Tussenbericht Stint.pdf](#)
[Aanvullende reactie SWOV op nieuwe TNO-veiligheidsrapport.pdf](#)

Beste heer Renzen,

Bijgaand treft u een brief met een toelichting over de stand van zaken van uw aanvraag en het advies van de SWOV van 18 juni waarnaar wordt verwezen.
Bij vragen kunt u uiteraard met mij contact opnemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Afdeling Verkeersveiligheid

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

.....
M 06 5.1.2e
5.1.2e [@minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw
.....

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De heer Renzen
Stintum Holding B.V.
P.C. Staalweg 50
3721TJ Bilthoven

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/139220

Datum 16 juli 2020
Betreft Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing
als bijzondere bromfiets

Geachte heer Renzen,

Hierbij informeer ik u bij wijze van tussenbericht over uw aanvraag tot aanwijzing van de Stint Bus als bijzondere bromfiets van 10 oktober 2019.

Ik heb u bij brief van 9 maart 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/35761 geïnformeerd dat ik conform artikel 5, eerste lid, van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna de SWOV) heb gevraagd advies te geven over het veiligheidsrapport van TNO ("Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint") dat u mij bij e-mail van 11 februari 2020 heeft toegestuurd. Dit rapport is opgesteld door TNO met als kenmerk 060.43303.

Het advies van de SWOV (Second opinion veiligheidsanalyse Stint) heb ik op 7 april 2020 ontvangen en heb ik op 24 april met u gedeeld per email. De aanvankelijke conclusie van de SWOV luidde onder meer dat op basis van het veiligheidsrapport van TNO geen betrouwbare conclusie kan worden getrokken ten aanzien van de stabiliteit van de Stint Bus bij de door IenW voorgeschreven manoeuvres. Belangrijkste reden hiervoor is dat er maar één rijtest is uitgevoerd, waarbij de beoordeelde uitwijkmanoeuvre niet als de voorgeschreven plotselinge uitwijkmanoeuvre kan gelden. De overige verplichte rijproeven, zoals beschreven in de toelichting bij het Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 26 april 2019, tot wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen in verband met aanscherping van het toelatingskader (Stcrt. 2019, 24423), zijn helemaal niet uitgevoerd. Het veiligheidsrapport moet daarnaast volgens het voornoemde Besluit ook ingaan op de interactie tussen de bestuurder, het voertuig en het overige verkeer. Specifiek dient het rapport antwoord te geven op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?

- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
16 juli 2020

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/139220

Dat heeft TNO volgens de SWOV onvoldoende gedaan: de vragen met betrekking tot de interactie tussen bestuurder, Stint Bus en ander verkeer zijn verplicht te behandelen en zijn niet door TNO beantwoord. Hierover concludeert de SWOV dat er in het veiligheidsrapport niet expliciet wordt ingegaan op de hierboven gespecificeerde vragen. Wel worden verscheidene conclusies getrokken over interactie tussen de combinatie bestuurder-voertuig en het overige verkeer. Deze conclusies zijn echter niet gebaseerd op de rijtesten. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken bovendien argumenten en een gedegen onderbouwing, aldus SWOV.

Bij brief van 22 april 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/77444 heb ik u bericht dat ik de SWOV aanvullende informatie had toegestuurd over de door de RDW uitgevoerde rijproeven waarnaar TNO heeft verwezen naar aanleiding van het SWOV-advies van 7 april 2020. Naar aanleiding hiervan, concludeert SWOV bij brief van 21 april 2020 aanvullend op hun advies van 7 april jl. het volgende. De RDW-testen nemen het bezwaar van de SWOV op het TNO-rapport weg voor zover het de stabiliteit van het voertuig betreft. Het veiligheidsrapport moet volgens de SWOV ook ingaan op de interactie tussen de bestuurder, de Stint Bus en het overige verkeer. Dat heeft TNO onvoldoende gedaan.

Onder verwijzing naar deze opmerkingen van SWOV heb ik u bij genoemde brief van 22 april 2020 verzocht hierop in te gaan en het TNO-veiligheidsrapport aan te (doen) vullen. Op 20 mei 2020 heb ik van u een aangepast TNO-rapport ontvangen. Naar aanleiding daarvan heb ik op 2 juni 2020 de SWOV gevraagd om de aanvullingen in het veiligheidsrapport te beoordelen. Daarop heb ik op 18 juni 2020 een reactie ontvangen van SWOV die u bijgaand aantreft. Hierin schrijft de SWOV onder meer het volgende:

"De aangepaste versie van het TNO-rapport bevat inhoudelijk relevante antwoorden op de vragen over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer die in de eerdere versie van het rapport onbeantwoord bleven. Onze belangrijkste kritiekpunten op het aangepaste rapport betreffen het gebruik van de oude Stint als een referentievoertuig voor de nieuwe Stint, en de mogelijkheid voor de nieuwe Stint om gebruik te maken van de rijbaan.

Het aangepaste TNO-rapport en deze snel uitgevoerde beoordeling daarvan door SWOV zijn het logische gevolg van een tussensituatie: enerzijds wordt er gewerkt aan een nieuw kader voor het systematisch inventariseren van risico's van innovatieve voertuigen voor de verkeersveiligheid, terwijl tegelijkertijd fabrikanten de mogelijkheid hebben om nieuwe voertuigen te laten beoordelen op basis van het bestaande kader.

De acht door het ministerie gestelde vragen zijn relevant, maar bedacht moet worden dat (1) het niet vaststaat of ze voldoende zijn en (2) het door de aard van de vragen niet goed mogelijk is om de antwoorden erop op wetenschappelijk verantwoorde wijze te beantwoorden.

Gezien de algemene aard van het verzoek van de minister is het niet mogelijk om vast te stellen of de conclusies in het rapport gegrond zijn en of de nieuwe Stint veilig aan het verkeer kan deelnemen. Zoals eerder aangegeven, is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een te toetsen voertuig."

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
16 juli 2020

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/139220

Bovenstaande kritische reactie van de SWOV brengt met zich mee dat vooralsnog een belangrijk advies ontbreekt om een besluit te kunnen nemen op uw aanvraag. In reactie op het rapport "Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van een ongeval met een Stint" van de Onderzoeksraad voor Veiligheid is aan de Tweede Kamer gemeld dat nu bij iedere aanvraag voor een aanwijzing als bijzondere bromfiets de SWOV een aanvullend advies wordt gevraagd. Dit advies is bindend voor de besluitvorming. SWOV kijkt naar de beoogde functie van het voertuig in relatie tot het veilig gebruik in het verkeer en de interactie met andere weggebruikers. Richting de Tweede Kamer heb ik over dit rapport van de OvV nogmaals onderstreept dat onafhankelijke experts, zoals de SWOV, tijd en ruimte moeten krijgen om gedegen onderzoek uit te voeren. Daarom wordt de SWOV de ruimte geboden om deze nieuwe risicobeoordeling te finaliseren, zodat de SWOV een betrouwbare risico-inventarisatie kan uitvoeren over het door u aangeboden voertuig. SWOV heeft ambtelijk aangegeven te verwachten 21 augustus de benodigde methodiek in concept gereed te hebben die vervolgens wordt toegepast op het aangevraagde voertuig waarna eind september een advies ten aanzien van uw aanvraag aan het ministerie uitgebracht wordt.

Een besluit op uw aanvraag tot aanwijzing als bijzondere bromfiets ligt dan ook pas in de rede nadat de SWOV op basis van de door hen op te stellen methodiek de risico's die gekoppeld zijn aan het gebruik van het door u aangeboden voertuig in het verkeer, in beeld heeft gebracht. Een besluit wordt genomen op basis van en wordt afgewogen tegen de gronden uit artikel 20b, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Dat betekent dat wordt getoetst aan zowel de voertuigveiligheid als de verkeersveiligheid. Ten behoeve van deze beoordeling zijn zowel de bevindingen en adviezen van de RDW als de SWOV nodig, om hierover een besluit te kunnen nemen. Het is op basis daarvan mijn streven om u uiterlijk begin oktober meer definitief te kunnen berichten.

Als u vragen heeft over uw aanvraagprocedure, dan kunt u deze sturen aan

5.1.2e @minienw.nl.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
Namens deze,

5.1.2e ,

5.1.2e

5.1.2e

Notitie

Onze referentie	Bijlage A bij 5.1.2e/205103	Onderwerp	Aanvullende reactie SWOV op nieuwe TNO-veiligheidsrapport
Uw referentie		Datum	18 juni 2020
Project	E20.09	Auteur(s)	5.1.2e

Veiligheidsanalyse Stint: nieuwe versie TNO-rapport

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft SWOV gevraagd om het aangepaste TNO-veiligheidsrapport TNO 2020 R10812 d.d. 20 mei 2020 op korte termijn van een reactie te voorzien. Het aangepaste TNO-rapport betreft een aangevulde versie van het TNO veiligheidsrapport TNO 2020 R10188 d.d. 10 februari 2020 dat door SWOV op 7 april 2020 van een second opinion is voorzien en waarin (o.a.) het volgende is opgemerkt: *“In het rapport is daarnaast niet ingegaan op de specifieke vragen¹ met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. Er worden wel algemene conclusies getrokken over het veilig gebruik van de Stint, maar deze zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van deze algemene conclusies ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing.”*

1. Aanpak

Zoals door IenW verzocht beperken we ons in onze reactie tot het bezien óf deze specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer naar onze mening inhoudelijk relevant zijn beantwoord (d.w.z. of de gepresenteerde antwoorden daadwerkelijke antwoorden op de vragen zijn). Vanuit ons expertoordeel plaatsen we hierbij, zonder naar volledigheid te streven, enkele opmerkingen bij de antwoorden. We willen benadrukken dat we de werkzaamheden, die door TNO zijn uitgevoerd om de vragen te beantwoorden, niet hebben beoordeeld.



¹ De vragen zijn opgenomen in de toelichting op de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

(<https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2019-05-02>):

1. Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
2. Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
3. Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
4. Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
5. Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?
6. Hoe eenvoudig is het om ‘misbruik’ te maken van het voertuig?
7. Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
8. Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?”

2. Resultaten

2.1 Algemeen:

Alle vragen zijn inhoudelijk relevant beantwoord. De antwoorden zijn beargumenteerd en er wordt verwezen naar relevante publicaties en/of reglementen/verordeningen. De gebruikte begrippen zijn afgebakend of gedefinieerd.

2.2 Specifieke opmerkingen:

- Bij de beantwoording van vraag 3¹ wordt ingegaan op de mogelijkheid voor de Stint om gebruik te maken van het fietspad of een fiets-/bromfietspad. Er wordt gesteld dat *“door het beperkte passieve beschermingsniveau van de Stint, het gewenst [is] om zoveel mogelijk gebruik te maken van het fietspad of bromfietspad.”* Er wordt niet ingegaan op het – vooralsnog wettelijk toegestaan – gebruik van de rijbaan. Daarover heeft SWOV in 2019 het volgende opgemerkt²: *“Het is daarbij denkbaar om de toelating te koppelen aan speciale bepalingen, waaronder een verbod van gebruik op andere plaatsen dan het fietspad of wegen waar een snelheidslimiet van maximaal 30 km/uur geldt (en die snelheid idealiter ook door de weginrichting wordt afgedwongen).”*
- Bij de beantwoording van vraag 8¹ wordt ingegaan op de schadefrequentie van de oude Stint: *“Uit verzekeringsgegevens is het schadeverleden van de oude Stint af te leiden. In 2018 zijn volgens opgave van de fabrikant ongeveer 2750 voertuigen verzekerd. Volgens opgave van de fabrikant zijn al deze voertuigen verzekerd bij één verzekeraar. De schadefrequentie is volgens opgave van deze verzekeraar laag en afnemend gedurende de looptijd.”* Het wordt hierbij niet gespecificeerd wat “laag” inhoudt en waarmee deze schadefrequentie werd vergeleken om tot deze classificatie te komen.
- Het is verder opmerkelijk dat zowel de beantwoording van vraag 8¹ (zie ook de opmerking hierboven) als de algemene conclusie over de veiligheid van de nieuwe Stint aan het eind van het rapport gebaseerd zijn op een vergelijking met de oude Stint. Gezien de twijfels over de veiligheid van dat voertuig, is de oude Stint ons inziens geen goed referentievoertuig. De nieuwe Stint zal juist vergeleken moeten worden met een eerder toegelaten (relatief) veilig voertuig.

3. Conclusie

De aangepaste versie van het TNO-rapport bevat inhoudelijk relevante antwoorden op de vragen over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer die in de eerdere versie van het rapport onbeantwoord bleven. Onze belangrijkste kritiekpunten op het aangepaste rapport betreffen het gebruik van de oude Stint als een referentievoertuig voor de nieuwe Stint, en de mogelijkheid voor de nieuwe Stint om gebruik te maken van de rijbaan.

Het aangepaste TNO-rapport en deze snel uitgevoerde beoordeling daarvan door SWOV zijn het logische gevolg van een tussensituatie: enerzijds wordt er gewerkt aan een nieuw kader voor het systematisch inventariseren van risico's van innovatieve voertuigen voor de verkeersveiligheid, terwijl tegelijkertijd fabrikanten de mogelijkheid hebben om nieuwe voertuigen te laten beoordelen op basis van het bestaande kader. De acht door het ministerie gestelde vragen zijn relevant, maar bedacht moet worden dat (1) het niet



² zie de [Aanbiedingsbrief d.d. 2 april 2019](#) bij rapport R-2019-9 [Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen](#)

vaststaat of ze voldoende zijn en (2) het door de aard van de vragen niet goed mogelijk is om de antwoorden erop op wetenschappelijk verantwoorde wijze te beantwoorden.

Gezien de algemene aard van het verzoek van de minister is het niet mogelijk om vast te stellen of de conclusies in het rapport gegrond zijn en of de nieuwe Stint veilig aan het verkeer kan deelnemen. Zoals eerder aangegeven³, is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een te toetsen voertuig.



³ zie *Second opinion risicobeoordeling Stint* d.d. 12 november 2019 en *Second opinion veiligheidsanalyse Stint* d.d. 7 april 2020

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - DGB
Onderwerp: Re: Aangepaste offerte morgen
Datum: donderdag 23 juli 2020 17:16:43
Bijlagen: [image001.png](#)
[E20.17 Herziene offerte SWOV risico-inventarisatie BSO-Bus 23 juli 2020-1.pdf](#)

Hai 5.1.2e,

Bijgaand de aangepaste offerte.
Ik heb de volgende aanpassingen gedaan:

- 'prijs en betaling': hier is de offertecalculatie genoemd als max prijs die SWOV niet kan overschrijden zonder voorafgaand overleg.
- punt 3 onder 'verantwoordelijkheden' is aangepast (formulering)
- bij punt 2 onder 'uitgangspunten' is 'eind september' gewijzigd in '21 augustus'

In de prijs is niets gewijzigd.

Ik hoop dat ik alle besproken punten zo te pakken heb. Mochten er toch nog vragen, opmerkingen zijn, hoor ik dat graag.

Groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 23 juli 2020 15:27

Aan: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Aangepaste offerte morgen

Hoi 5.1.2e,

Wil je de offerte nog even aanhouden? Inkoop gaat het opvragen.

Dat zou moeten helpen t.b.v. de snelheid.

Ondertussen zijn we alles op de rit aan het zetten. Het bedrag blijft nog steeds hetzelfde neem ik aan?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 15:15

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Aangepaste offerte morgen

Hallo 5.1.2e,

Even ter info: jullie ontvangen morgen de aangepaste offerte van ons.

Groet, 5.1.2e

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidehouthoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T (070) 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

E 5.1.2e@swov.nl

I www.swov.nl

5.1.2e

[Redacted signature block]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v. 5.1.2e

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Onze referentie 5.1.2e /205123

Uw referentie -

Project E20.17

Onderwerp Herziene offerte SWOV "Risico-inventarisatie BSO-Bus"

Datum 23 juli 2020

Telefoon (070) 5.1.2e

Geachte 5.1.2e ,

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft SWOV gevraagd een risico-inventarisatie voor de BSO-Bus uit te voeren.

De kosten voor de uitvoering van deze opdracht bedragen 5.1.1c

Indien u nog vragen mocht hebben naar aanleiding van dit voorstel, dan kunt u contact opnemen met 5.1.2e (tel: 070-35.1.2e of e-mail: 5.1.2e @swov.nl).

Wij hopen met dit voorstel aan uw verwachtingen te voldoen.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

5.1.2e

5.1.2e

Herziene offerte

Risico-inventarisatie BSO-Bus

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v. 5.1.2e

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Onze referentie 5.1.2e/205123

Uw referentie -

Project E20.17

Datum 23 juli 2020

Contactpersoon SWOV 5.1.2e

Email

Telefoon

5.1.2e

5.1.2e

(070) 5.1.2e

@SWOV.nl

SWOV

Op 10 oktober 2019 heeft producent Stintum voor de vernieuwde Stint ('BSO bus') bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een aanvraag ingediend tot aanwijzing van de BSO Bus als bijzondere bromfiets. Daarbij is, naast een technische keuring door de RDW, het volgende vereist: *"Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer"* (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2019-05-02#Paragraaf2>). De fabrikant heeft achtereenvolgens door twee verschillende partijen een risicobeoordeling laten uitvoeren en aan het ministerie voorgelegd. Op basis van deze risicobeoordelingen en een second opinion daarvan door SWOV heeft de minister besloten de Stint vooralsnog niet toe te laten. In aanvulling op de bestaande risicobeoordelingen heeft het ministerie van IenW SWOV verzocht een risico-inventarisatie voor de BSO-bus uit te voeren.

1. Waarom SWOV

SWOV wil gehoor geven aan dit offerteverzoek omdat het een vraag betreft die alleen goed kan worden beantwoord op basis van onafhankelijke deskundigheid op het terrein van verkeersveiligheid.

Daarnaast is SWOV eerder in 2020 gevraagd advies uit te brengen over een richtlijn voor de uitvoer van een risico-inventarisatie van Licht elektrische voertuigen (LEV's) ten aanzien van het gebruik van het voertuig (interactie mens-voertuig-omgeving) in het verkeer. Deze methodiek zal eind augustus 2020 in conceptvorm klaar zijn en kan toegepast worden toegepast op deze aanvraag.

2. Aanpak

De risico-inventarisatie wordt uitgevoerd op basis van een expert-beoordeling. De inventarisatie bestaat uit de volgende onderdelen.

- **1: Bekijken en ervaren van BSO-bus door (externe) experts**
- **2: Individuele risico-inventarisatie door (externe) experts**
Op basis van een gezamenlijke informatiesessie en bestaande documentatie (testrapporten RDW, informatie fabrikant, beeldmateriaal) beschrijven alle experts individueel de door hen geïdentificeerde risico's.
- **3: Gezamenlijke bespreking door de (externe) experts**
Op basis van stap 2 worden de door de experts beschreven risico's besproken. Er wordt een totaaloverzicht gemaakt van de door de experts relevant bevonden risico's.
- **4: Scoring risico's**
De experts geven een inschatting van de ernst van de risico's, zoals opgesteld in stap 3.
- **5: rapportage**
Er wordt een rapportage opgesteld met daarin een overzicht van de geïdentificeerde risico's en een kwalitatieve beschrijving van de ernst daarvan.

De voor dit onderzoek benodigde gegevens zullen conform het bij SWOV vigerende informatiebeveiligingsbeleid worden behandeld. SWOV is ISO27001/NEN7510 gecertificeerd.

3. Beoogde resultaten

Het resultaat is een SWOV rapport met daarin beschreven:

- Een beschrijving van het voertuig
- Een overzicht van de door de expert bevonden risico's
- Voor elk risico de door de experts toegekende ernst van dit risico

4. Verantwoordelijkheden

SWOV is binnen dit onderzoek verantwoordelijk voor:

- het selecteren en uitnodigen van de experts.
- het uitvoeren en begeleiden van de expertbeoordeling.
- de rapportage.

IenW is verantwoordelijk voor:

- het aanleveren van de aanvraag van de fabrikant van de BSO-bus met het verzoek tot (her)aankwijzing van de BSO-bus als bijzondere bromfiets (uiterlijk 5 augustus).
- het aanleveren van de meest recente informatie (technische informatie zoals aangeleverd door de fabrikant aan de RDW, afmetingen van het voertuig; de beoogde gebruikers van het voertuig zoals beschreven door de fabrikant) van de fabrikant over het te toetsen voertuig (uiterlijk 5 augustus 2020)
- het verzoek aan Stintum B.V. om tijdig een BSO-bus aan SWOV beschikbaar te stellen (uiterlijk 10 augustus 2020).
- de RDW rapporten met daarin de beschrijving van de uitvoer en resultaten van de technische keuringen en rijtesten (uiterlijk 5 augustus 2020).

5. Uitgangspunten

- SWOV gaat uit van de huidige (Corona-)situatie, waarbij een fysieke bijeenkomst mogelijk is. Mocht de situatie veranderen en werkzaamheden moeten worden gewijzigd en/of uitgesteld, zal de opzet en planning daarop moeten worden aangepast.
- De methode (Richtlijn risico-inventarisatie LEV's) op basis waarvan de in deze offerte beschreven activiteiten wordt gebaseerd is nog in ontwikkeling en is pas 21 augustus 2020 in conceptvorm gereed. Het kan dus zo zijn dat de uiteindelijke methode die voor de risico-inventarisatie van LEV's wordt vastgelegd en vastgesteld afwijkt van de voor deze opdracht toegepaste methode.
- Een onderdeel van de in ontwikkeling zijnde methode is de uitvoer van rijtesten. Dit onderdeel valt niet onder verantwoordelijkheid van SWOV en is geen onderdeel van deze offerte.
- SWOV is bij de uitvoer van het project afhankelijk van informatie van derden en het tijdig beschikbaar zijn van een BSO-bus. Mocht de benodigde informatie en/of BSO-bus niet tijdig beschikbaar zijn, zal de planning daarop moeten worden aangepast.

6. Planning en rapportage

Indien de opdracht uiterlijk 3 augustus 2020 wordt verstrekt, kan het rapport 30 september 2020 aan de opdrachtgever worden geleverd.

7. Prijs en betaling

5.1.1c

De vaststelling van de definitieve kosten is afhankelijk van de precieze invulling, benodigde tijd voor de verschillende onderdelen en deelnemende experts en vindt plaats op basis van nacalculatie tegen de geldende tarieven. Het maximum bedrag van 5.1.1c zal niet worden overschreden zonder voorafgaand overleg met de opdrachtgever.

De betaling van bovengenoemd bedrag geschiedt na afronding van de gevraagde bijdrage.

8. Voorwaarden

De opdrachtgever wordt eigenaar van alle gegevens en resultaten die door middel van dit project zijn verkregen, zoals vastgelegd in de rapportages.

In geval van het gebruik van delen van de rapportage of van gegevens uit de rapportage door de opdrachtgever vindt bronvermelding plaats.

SWOV heeft het recht de gegevens en resultaten van het project dienstbaar te maken aan het onderwijs en de wetenschapsbeoefening.

De opdrachtgever heeft het recht tot één jaar na aflevering van het product van het project schriftelijk bezwaar te maken tegen openbaarmaking. Na dat jaar, of nadat door de opdrachtgeverschriftelijk toestemming tot openbaarmaking is verleend, heeft SWOV het recht de resultaten van het project openbaar te maken.

Tenzij binnen 30 dagen na levering van het product schriftelijk van het tegendeel blijkt, is met het product voldaan aan de opdracht.

9. Geldigheidstermijn

Deze offerte heeft een geldigheid van 2 weken na dagtekening.

Den Haag, 23 juli 2020

5.1.2e

5.1.2e

VERTROUWELIJK

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e
Onderwerp: Re: Aangepaste offerte morgen
Datum: donderdag 23 juli 2020 19:36:23
Bijlagen: image001.png

Hai 5.1.2e,

Prima, ik wacht het bericht van jullie inkoop af en zal dan de offerte met aangepaste datum versturen.

Groet 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 23 juli 2020 17:41

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e - DGB

Onderwerp: RE: Aangepaste offerte morgen

Ha 5.1.2e,

Dit is inderdaad conform hetgeen we hebben besproken. Ik begreep van inkoop (zie mail hieronder) dat zij de formele aanvraag voor een offerte gaan doen.

Dat komt de snelheid van het proces ten goede. Dus zodra dat verzoek komt, kan je de offerte (met aangepaste datum dan) die kant opsturen.

Ik heb aan onze kant al het nodig in werking gesteld om één en ander vlot door te geleiden.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: donderdag 23 juli 2020 17:17

Aan: 5.1.2e - BSK

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e - DGB

Onderwerp: Re: Aangepaste offerte morgen

Hai 5.1.2e,

Bijgaand de aangepaste offerte.

5.1.2i

-
-
-

Ik hoop dat ik alle besproken punten zo te pakken heb. Mochten er toch nog vragen, opmerkingen zijn, hoor ik dat graag.

Groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 23 juli 2020 15:27

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: Aangepaste offerte morgen

Hoi 5.1.2e,

Wil je de offerte nog even aanhouden? Inkoop gaat het opvragen.

Dat zou moeten helpen t.b.v. de snelheid.

Ondertussen zijn we alles op de rit aan het zetten. Het bedrag blijft nog steeds hetzelfde neem ik aan?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 15:15

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Aangepaste offerte morgen

Hallo 5.1.2e,

Even ter info: jullie ontvangen morgen de aangepaste offerte van ons.

Groet 5.1.2e

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T (070) 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

E 5.1.2e@swov.nl

I www.swov.nl

5.1.2e

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Tussenbericht betreffende uw aanvraag tot aanwijzing van de Stint Bus als bijzondere bromfiets
Datum: donderdag 23 juli 2020 23:25:20
Bijlagen: [Bijlage 2 Artikel 4 en toelichting op de beleidsregel.pdf](#)

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Dank voor uw bericht. Ik heb uw email doorgestuurd naar TNO met vragen over de opmerkingen van SWOV.

In de bijlage van deze mail is bijgevoegd aan welke criteria het rapport van TNO diende te voldoen. De vermenging van de beoordeling van SWOV met adviezen over hoe een beleidsregel op te stellen en daarnaar verwijzend naar eigen (SWOV) correspondentie komt erg vreemd over op mij. Vooral de relevantie van deze opmerkingen is voor mij niet te plaatsen. Ook lijkt het mij dat "een inschatting" waarom gevraagd wordt ook niet de bedoeling kan hebben gehad om dit wetenschappelijk te toetsen.

De onderstaande geel gearceerde zaken diende te worden geadresseerd, als minimale eis. TNO heeft de ruimte genomen om wat zij als relevant zagen toe te voegen. Verder merk ik op dat SWOV concludeert dat aan de vereisten (die hieronder staan) voldaan is. De beredenering dat om reden van een reactie van SWOV een ander kader gecreëerd moet worden vind ik niet in overeenstemming met de vereisten uit de beleidsregel.

Vooraf onderstaand onderdeel heeft betrekking op het rapport van TNO:

Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. **Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt.** In het rapport moet in ieder geval ingegaan worden op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeïnde bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?
- Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Ondertussen hebben wij elkaar gesproken. Daarbij zijn wij op de hoogte geraakt dat het nieuwe toetsingskader gecreëerd wordt. Wij hopen dat het doel van het nieuwe kader, dat ingevoegd wordt in de bestaande beleidsregel waaronder wij al een aanvraag ingediend hebben oktober jl. (?), leidt tot aanwijzing als bijzondere bromfiets. Op basis van de doorlopen keuringen en met het voldoen aan de vereisten zoals deze momenteel in de beleidsregels staan, is dit momenteel het geval!

Graag hoor ik uw reactie over het doorsturen van het SWOV rapport dat aangemerkt was als vertrouwelijk. Aangezien dit een reactie was op het stuk van TNO ben ik er vanuit gegaan dat deze binnen de

vertrouwelijkheid past. Mocht dit een verkeerde aanname zijn dan verneem ik graag of ik de reactie van SWOV alsnog mag doorsturen, maar dan met uw toestemming.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6 5.1.2e

T: +31(0)30 5.1.2e

www.stintum.com

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 16 juli 2020 10:01

Aan: Edwin Renzen

Onderwerp: Tussenbericht betreffende uw aanvraag tot aanwijzing van de Stint Bus als bijzondere bromfiets

Beste heer Renzen,

Bijgaand treft u een brief met een toelichting over de stand van zaken van uw aanvraag en het advies van de SWOV van 18 juni waarnaar wordt verwezen.

Bij vragen kunt u uiteraard met mij contact opnemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Afdeling Verkeersveiligheid

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 06 5.1.2e

5.1.2e [@minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen 02-05-2019**Artikel 4**

3. Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.

Toelichting**ARTIKELSGEWIJS DEEL, Onderdeel D**

Het eerste en tweede lid van artikel 4 zijn zodanig aangepast dat duidelijker is dat een bijzondere bromfiets geen typegoedkeuringsplichtig voertuig als bedoeld in Verordening (EU) nr. 168/2013 mag zijn, maar dat de eisen die aan dergelijke voertuigen worden gesteld wel degelijk van belang zijn voor de beoordeling van de veiligheid van het voertuig. De aanvrager moet dus expliciet omschrijven aan welke eisen van de verordening niet kan worden voldaan door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken en aantonen hoe een vergelijkbaar veiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt bereikt als bij voertuigen waarop Verordening (EU) nr. 168/2013 van toepassing is. Deze eisen kunnen worden geraadpleegd in de zogenaamde “Wijze van keuren L1e-L7e (Verordening 168/2013)” op de website van de RDW. Voor het aantonen van een vergelijkbaar veiligheidsniveau moet een risicobeoordeling worden gemaakt. Daarbij kan gebruikgemaakt worden van een risicobeoordeling volgens de methodiek van ISO 26262-3:2018, hoofdstuk 7. In de risicobeoordeling moet worden ingegaan op de risico's van het niet voldoen aan de in Verordening (EU) nr. 168/2013 gestelde eisen. Daarbij gaat het om de mechanica en elektronica van het voertuig.

Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt. In het rapport moet in ieder geval ingegaan worden op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting?
- Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: Re: Verzoek IG: Invloed elektromagnetische velden op functioneren Stint
Datum: donderdag 30 juli 2020 15:04:37

Ja is voorzien van EMC rapport op voertuig niveau

buiten reikwijdte

5.1.2e

Vehicles Regulation & Admission Division – Type Approval Department



P.O. [Box 777](#)
[2700 AT Zoetermeer](#)
[Netherlands](#)
 Tel. [+31 79-5.1.2e](#)
 Mob [+31 6-5.1.2e](#)
 Website: [www.rdw.nl](#)

Op 30 jul. 2020 om 14:53 heeft 5.1.2e - BSK het volgende geschreven:

Hoi 5.1.2e, 5.1.2e,

In het kader van de dubbelcheck. Mijn beeld is dat de RDW ook heeft gekeken naar de EMC bij jullie beoordeling van de nieuwe Stint. Klopt dat?

Ik wil dus weten of onderstaande info nog tot aanvullingen moet leiden op het rapport dat de RDW ons heeft toegestuurd met jullie bevindingen naar aanleiding van jullie beoordeling.

Mvg.,

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - ILT >
 Datum: donderdag 30 jul. 2020 9:34 AM
 Aan: 5.1.2e - BSK >, 5.1.2e - BSK >
 Onderwerp: FW: Verzoek IG: Invloed elektromagnetische velden op functioneren Stint

Heren,

Kennen jullie het onderstaande verzoek? Is dat bij beleid al opgepakt?

Grt 5.1.2e

Van: 5.1.2e - ILT >
Verzonden: woensdag 29 juli 2020 15:16
Aan: 5.1.2e - ILT >; 5.1.2e - ILT >
Onderwerp: FW: Invloed elektromagnetische velden op functioneren Stint

Ha 5.1.2e en 5.1.2e,

Zie bijgevoegde mail aan 5.1.2e.
Was cv aan minister.
Heb het van die kant nog niet langs zien komen.
Misschien jullie wel.

@ 5.1.2e: wil jij eens (laten) nagaan of de collega's van de beleidsafdeling dit verzoek kennen?
@ 5.1.2e: dit zat bij de afdeling van 5.1.2e; kun jij onze visie (van toen?) ophalen?

Vriendelijke groet

5.1.2e

Van: 5.1.2e - ILT >
Datum: dinsdag 28 jul. 2020 1:55 PM
Aan: 5.1.2e - ILT >
Onderwerp: FW: Invloed elektromagnetische velden op functioneren Stint

Bij afwezigheid van 5.1.2e doorgestuurd aan 5.1.2e.

5.1.2e

T 070 5.1.2e
M 06 5.1.2e

Van: 5.1.2e >
Verzonden: dinsdag 28 juli 2020 13:51
Aan: 5.1.2e - ILT >
CC: 5.1.2e >; 5.1.2e >; 5.1.2i@onderzoeksraad.nl;
5.1.2e - DBO >; 5.1.2e @swov.nl; 5.1.2i
5.1.2i@om.nl
Onderwerp: Invloed elektromagnetische velden op functioneren Stint

Geachte 5.1.2e,

Na bijna 2 jaar onderzoek komt het Openbaar Ministerie (OM) tot de teleurstellende conclusie dat de oorzaak van het ongeluk met de Stint bij de spoorwegovergang in Oss op 20 september 2018 niet is te achterhalen. Ook de invloed van elektromagnetische velden op het functioneren van de Stint is niet aangetoond.

Dit lijkt mij een wat voorbarige conclusie.

In opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zijn de elektromagnetische velden rondom de spoorwegovergang in Oss uitgebreid gemeten door DEKRA Certification B.V. in samenwerking met Agentschap Telecom [1]. In een separaat memo licht Agentschap Telecom het DEKRA testrapport in begrijpelijke termen toe en komt met een aantal concrete aanbevelingen [2].

Een belangrijke conclusie uit het memo van Agentschap Telecom is:

“Het is met name interessant vast te stellen of de Stint immuun is voor elektrische velden, met een veldsterkte van minimaal 97,7 V/m in het frequentiegebied tussen 5 Hz en 400 kHz. Deze waarden liggen namelijk buiten de frequentieband van de geldende normen waarnaar in het productonderzoek is gekeken.”

Bij mijn weten is dit aanvullende immuniteitsonderzoek van de Stint nog niet uitgevoerd. Ik heb dit besproken met diverse collega's uit het EMC (Elektro-Magnetische Compatibiliteit) vakgebied, o.a. 5.1.2e van de Universiteit Twente, en zij delen mijn zorg dat deze sterke laagfrequent velden in de buurt van de spoorwegovergang de oorzaak kunnen zijn van het op hol slaan van de Stint.

Mijn verzoek aan u is om dit binnen uw Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat te bespreken en alsnog het aanvullende immuniteitsonderzoek van de Stint te laten uitvoeren. Dit is ook van belang voor een veilige toelating van de nieuwe, verbeterde Stint (BSO Bus) op de weg.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

5.1.2e

E-mail: 5.1.2e @home.nl

Mobiel: +31 6 5.1.2e

<https://www.linkedin.com/in/5.1.2e>

Referenties

[1]

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2019/01/18/bijlage-2-meetrapport-elektromagnetische-velden-rond-het-spoor>

[2]

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/01/18/bijlage-3-duiding-meetrapport-elektromagnetische-velden-rond-het-spoor-door-agentschap-telecom/bijlage-3-duiding-meetrapport-elektromagnetische-velden-rond-het-spoor-door-agentschap-telecom.pdf>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Aan: 'Edwin Renzen' <5.1.2e@stint.nl>
Onderwerp: RE: Tussenbericht betreffende uw aanvraag tot aanwijzing van de Stint Bus als bijzondere bromfiets
Datum: 30.07.2020 17:39:36 (+0200)

Geachte heer Renzen, beste Edwin,

Dank voor uw reactie. Zoals u schrijft, hebben we elkaar inderdaad intussen gesproken.

In dat gesprek heb ik u toegelicht hoe het proces er de komende tijd uit komt te zien. De SWOV zal in ieder geval nog contact met u opnemen over het ter beschikking stellen van het testvoertuig. De contactpersoon bij SWOV is 5.1.2e (5.1.2e@swov.nl – 06-5.1.2e).

Wat betreft uw vraag over uw initiatief m.b.t. het doorsturen van het stuk van de SWOV aan TNO begrijp ik uit uw mail dat dit al is gebeurd. Dus het verzoek om mijn toestemming lijkt me daarmee niet meer relevant.

Verder heeft u me in ons gesprek nog gevraagd naar wat er gebeurt met de aanvraag als het faillissement wordt aangevraagd, en er wordt een doorstart gemaakt door een andere partij? Ik verwijs hiervoor naar artikel 44b van de Beleidsregel. Een aanwijzing is, net als een typegoedkeuring, niet overdraagbaar. Deze werkt alleen ten opzichte van de geadresseerde van de aanwijzing, oftewel de aanvrager. Wanneer de productie van een bepaald type voertuig zou worden overgenomen door een andere (rechts)persoon, is voor de toelating van nieuwe voertuigen een nieuwe aanwijzing vereist. Dit brengt met zich mee dat dat een wijziging van identiteit van de aanvrager ook de aanvraagprocedure wijzigt.

Mvg.,

5.1.2e

overlap met 130

overlap met 130

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: FW: Verzoek IG: Invloed elektromagnetische velden op functioneren Stint
Datum: maandag 3 augustus 2020 08:50:29

5.1.2e,

Onderstaand het relevante deel van de reactie op je vraag over EMC (zie vooral het groen gemarkeerde deel). Daarmee is de vraag beantwoord of de genoemde test uitgevoerd is, niet dus omdat deze niet vereist is. 5.1.2e kan jouw vervolgvraag niet beantwoorden omdat daartoe ook bij hem een dergelijke detailkennis ontbreekt, daarvoor zou Dekra bevestigd moeten worden , maar gezien het feit dat de bandbreedte waar de vraagsteller het over heeft (ver) buiten de in R10 voorgeschreven range ligt lijkt het onwaarschijnlijk dat de uit resultaten van de voorgeschreven tests iets zinvols af te leiden is over de door de vraagsteller genoemde bandbreedte. M.i. is de vraag van de vraagsteller hiermee beantwoord.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

RDW
 Afdeling Procesbeleid
 Europaweg 205
 Postbus 777
 2700 AT Zoetermeer
 M +31 6 5.1.2e
 E 5.1.2e @rdw.nl
 I www.rdw.nl

Hallo 5.1.2e

Aangaande jouw vraag... ik zie ook dat de vragensteller zelf al het volgende aangeeft: *“Het is met name interessant vast te stellen of de Stint immuun is voor elektrische velden, met een veldsterkte van minimaal 97,7 V/m in het frequentiegebied tussen 5 Hz en 400 kHz. Deze waarden liggen namelijk buiten de frequentieband van de geldende normen waarnaar in het productonderzoek is gekeken.”*. Daarmee lijkt jouw vraag eigenlijk al beantwoord.

Anyway, in R.10 worden in de paragrafen 6.2 t/m 6.9. diverse test ranges en limieten aangegeven. Hierbij gaan de paragrafen 6.2.t/m 6.4. over testen m.b.t. voertuig ('vehicle'). De paragrafen 6.5 t/m 6.9 gaan over testen m.b.t. onderdelen ("Electrical/electronic sub-assembly", kortweg "ESA"). Voor jouw vraag zijn primair de paragrafen 6.2. t/m 6.4 de focus, omdat deze over voertuigen gaan. De paragrafen 6.2. ('broadband') en 6.3. ('narrowband') gaan over uitstraling ('radiation') van voertuigen. En tenslotte gaat paragraaf 6.4. over immuniteit ('immunity') van het voertuig.

Voor wat betreft het laatste, dus de immuniteit van voertuigen ('immunity of vehicles'), worden in paragraaf 6.4 zowel de test frequentieband ('frequency range') als de pertinente test limietwaarden ('vehicle immunity type approval limits') gegeven. Betreffende jouw vraag is het m.i. dus deze frequentieband ('frequency range') dus hetgeen waar het om draait. Paragraaf 6.4. luidt als volgt:

6.4. Specifications concerning immunity of vehicles to electromagnetic radiation

6.4.1. Method of testing

The immunity to electromagnetic radiation of the vehicle representative of its type shall be tested by the method described in Annex 6.

6.4.2. Vehicle immunity type approval limits

6.4.2.1. If tests are made using the method described in Annex 6, the field strength shall be 30 volts/m rms (root mean

squared) in over 90 per cent of the 20 to 2,000 MHz frequency band and a minimum of 25 volts/m rms over the whole 20 to 2,000 MHz frequency band.

6.4.2.2. The vehicle representative of its type shall be considered as complying with immunity requirements if, during the tests performed in accordance with Annex 6, there shall be no degradation of performance of "immunity related functions", according to paragraph 2.1. of Annex 6.

De frequentieband ('frequency range'), welke in paragraaf 6.4. van UN Regulation No. 10 wordt gegeven, bedraagt: 20 – 2000 MHz. Daarmee ligt dus het - door de vraagsteller genoemde - testgebied tussen 5 Hz en 400 KHz, ook m.i. inderdaad (ver) buiten het testgebied die in de internationale geharmoniseerde eisen (R.10 in deze) is vastgelegd.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: [Nieuwenhuizen, C. van \(Cora\) - DBO](#)
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Reactie op brief "Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere bromfiets, 16 juli 2020, IENW/BSK-2020/139220"
Datum: woensdag 5 augustus 2020 13:23:58
Bijlagen: [image001.png](#)
[200803_Brief stand van zaken aanwijzing BSO Bus.pdf](#)

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

In de bijlage vindt u onze reactie op uw brief van 16 juli 2020 over de stand van zaken rondom de beoordeling van de Stint bus.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de Minister van IenW mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Per e-mail verstuurd aan: 5.1.2e @minienw.nl, cc: 5.1.2e @minienw.nl

Bilthoven, 4 augustus 2020.

Betreft: tussenrapportage 'Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Op 16 juli 2020 heeft uw ministerie mij op de hoogte gesteld dat het ministerie nog geen besluit zal nemen op de aanvraag tot aanwijzing van de BSO Bus als bijzondere bromfiets van 10 oktober 2019. Er wordt gesteld dat er een belangrijk advies ontbreekt en dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna de SWOV) de gelegenheid krijgt om een nieuwe risicobeoordeling te ontwikkelen. Aan de hand daarvan kan pas volgens de SWOV een betrouwbare risico-inventarisatie uitgevoerd worden.¹

Er is met grote verbazing kennis genomen van dit besluit. Zowel door ons als fabrikant, maar ook door de kinderopvangorganisaties die al meer dan een jaar wachten op een besluit op de aanvraag. De verbazing is groot omdat elke stap in dit proces is genomen in afstemming met uw ministerie. Waar nodig is de door uw ministerie gevraagde informatie aangeleverd en is door ons alle mogelijke medewerking geboden. Dit alles om u in de gelegenheid te stellen over alle benodigde informatie te beschikken voor het nemen van een besluit.

Pas nu, meer dan een jaar na inwerkingtreding van de beleidsregel, wordt aangegeven dat voor het veiligheidsrapport schijnbaar niet de beleidsregel gevolgd moet worden, maar een onbekende nog te ontwikkelen methodiek. Desalniettemin is er wel de afgelopen 8 maanden door uw ministerie keer op keer gesteld dat de beleidsregel leidend is voor het nemen van een besluit. De daarin gestelde vragen over het gebruik van het voertuig in het verkeer zijn ook volgens de SWOV relevant beantwoord.²

Duidelijkheid

Zover wij weten is de achtergrond voor de beslissing tot uitstel en het uitwerken van een nieuwe methodiek al sinds eind 2019 bij u bekend. Op 16 oktober 2019 heeft u in reactie op het OVV-rapport (veilig toelaten op de weg) aan de Tweede Kamer laten weten dat de SWOV bij iedere aanvraag om aanvullend advies wordt gevraagd en dat de "SWOV zal kijken naar de beoogde functie van het voertuig in relatie tot het veilig gebruik in het verkeer en de interactie met andere weggebruikers."³ Er is door uw ministerie besloten dat te doen in de vorm van een 'second opinion' over het door ons aangeleverd veiligheidsrapport. Deze veiligheidsrapporten zijn allemaal in afstemming met uw ministerie opgesteld.

Al in de eerste 'second opinion', van november 2019, stelt de SWOV van mening te zijn dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig. Dit heeft u ook met de Tweede Kamer gedeeld.⁴ Dit heeft niet geleid tot een ander verzoek van uw ministerie over de te gebruiken methodiek en invulling van het veiligheidsrapport.

¹ Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere bromfiets, 16 juli 2020, IENW/BSK-2020/139220.

² Ibid, p. 2.

³ OVV rapport Veilig toelaten op de weg, 16 oktober 2019, IENW/BSK-2019/192715

⁴ Stand van zaken beoordeling aanvraag Stint, 19 december 2019, IENW/BSK-2019/268935.

In de reactie op het OVV-rapport en de eerste ‘second opinion’ is aan uw ministerie gevraagd waar de veiligheidsrapporten aan moesten voldoen en welke informatie deze moesten bevatten. Hier werd door uw ministerie vastgehouden aan de in de beleidsregel genoemde voorwaarden en dat deze voldoende waren voor het nemen van een besluit.

In afstemming met uw ministerie zijn er dan ook nog twee nieuwe rapporten door TNO aangeleverd, welke onder meer de in de beleidsregel gestelde vragen beantwoorden. In reactie op deze rapporten heeft de SWOV telkens aangegeven van mening te zijn geen advies te kunnen geven. Dat is geen enkele keer een aanleiding geweest om ons als aanvrager te vragen om andere informatie of onderzoeken.

Beleidsregel

Op basis van de voor ons beschikbare informatie voldoet de BSO Bus aan alle eisen die er in de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets worden gesteld. Zowel de door de RDW gekeurde technische als aan de overige in de beleidsregel gestelde eisen.

Daarbij stelt TNO vast dat de in 2018 door hun geconstateerde ‘tekortkomingen’, wat voor u de reden was om de oude Stint definitief van de weg te halen, in de BSO Bus aantoonbaar gecorrigeerd zijn.⁵

De SWOV stelt nog enkele kanttekeningen bij het door TNO opgestelde veiligheidsrapport. Deze “betreffen het gebruik van de oude Stint als referentievoertuig, en de mogelijkheid voor de nieuwe Stint om gebruik te maken van de rijbaan.”⁶ Beide kanttekeningen brengen naar onze mening geen nieuwe informatie naar voren welke niet eerder is besproken of al bekend was bij de uitwerking van de beleidsregel.

De SWOV is van mening dat een nieuw voertuig alleen vergeleken mag worden met een eerder toegelaten (relatief) veilig voertuig, maar sluit hierbij, in tegenstelling tot 2011,⁷ een vergelijking met een elektrische bakfiets en de oude Stint uit. Hierbij wordt er onvoldoende gekeken naar het doel van de vraagstelling. Deze is namelijk: welke invloed heeft het gebruik van de bijzondere bromfiets op andere verkeersdeelnemers.

Daarom is het kader van dit veiligheidsrapport, wat niet gaat over de technische veiligheidseisen, maar alleen over de veiligheid van het voertuig in relatie tot ander verkeer, TNO van mening dat zowel de elektrische bakfiets als de oude Stint naar gebruik, afmeting, massa en snelheid vergelijkbaar zijn. Ook de OVV maakt deze soortgelijke vergelijking tussen de oude Stint en een elektrische bakfiets.⁸

Beide type voertuigen zijn een langere tijd op de weg geweest, of worden nog dagelijks gebruikt. Dit geeft een belangrijke indicatie hoe het gebruik van de BSO Bus de veiligheid van medeweggebruikers beïnvloedt.⁹

Het mogelijk gebruik van de rijbaan door een bijzondere bromfiets is geen nieuw gegeven. Dit is bij de uitwerking van de beleidsregel en de gesprekken daarover in de Tweede Kamer ruim aan de orde gekomen. Om dit zorgpunt van de SWOV te ondervangen heeft u, ondersteund door de Tweede Kamer met een breed gedragen motie,¹⁰ een convenant gesloten met de brancheverenigingen in de kinderopvang.¹¹

In het gesloten convenant zijn maatregelen genomen om het vervoer zo veilig mogelijk te organiseren. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheden die de Nederlandse infrastructuur biedt en ter voorkoming dat andere ‘minder veilige’ alternatieven worden gekozen.¹² Zo is afgesproken medewerkers die de BSO Bus besturen te verplichten om met goed gevolg een rijvaardigheidstraining af te ronden en is afgesproken maximaal gebruik te maken van:

- fietspaden die zijn gescheiden van wegen voor snelverkeer;
- wegen met een maximum snelheid van 30 km/u;
- kruisingen die zijn voorzien van verkeersregelininstallaties.

⁵ TNO-rapport: Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint, 20 mei 2020, TNO 2020 R10812, p. 17.

⁶ Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere bromfiets, 16 juli 2020, IENW/BSK-2020/139220.

⁷ Verslag veiligheidsrapport STINT, SWOV, OZ-nummer: CI 0.03.09.4, 8 november 2011.

⁸ OVV rapport: Veilig toelaten op de weg, lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint, oktober 2019, p. 26.

⁹ TNO-rapport: Verkeersveiligheidsonderzoek vernieuwde Stint, 20 mei 2020, TNO 2020 R10812, p. 7, 11, 12, 16.

¹⁰ Motie van de leden Gijs van Dijk en Schonis over het afsluiten van een afdwingbaar convenant met de kinderopvangbranche (29398-693), 25 april 2019.

¹¹ Herziening toelatingskader Bijzondere bromfietsen, 26 februari 2019, IENW/BSK-2019/30975, p. 7.

¹² Convenant Minister van Infrastructuur en Waterstaat / Sectororganisaties kinderopvang.

Voortgang

Ondertussen is elke redelijke te verwachten termijn voor de aanvraag al lang gepasseerd. In de brief van 16 juli 2020 wordt aangegeven dat de SWOV op 21 augustus de benodigde methodiek voor de risicobeoordeling in concept gereed denkt te hebben, dat deze eind september een advies kan geven en dat u er naar streeft om uiterlijk begin oktober een besluit te kunnen nemen. Dat betekent dat de aanvraagprocedure voor de BSO Bus uiteindelijk 12 maanden gaat duren.

Ondanks deze zoveelste vertraging, nieuwe aangekondigde onderzoeken en continue onduidelijkheid over het kader waar de BSO Bus aan moet voldoen rest ons niets anders dan voortgang te blijven betrachten. Dit doen we vanuit onze verantwoordelijkheid naar de kinderopvangorganisaties die nog steeds aangeven een enorm probleem te hebben zolang de BSO Bus niet is aangewezen.

Om de voortgang en het vertrouwen in het aanvraagtraject te behouden vragen is het belangrijk om meer inzicht te krijgen in het nieuw te doorlopen traject. Hiervoor vragen wij u strak toe te zien dat er:

1. **Scherp toezicht gehouden wordt op de afgesproken en gecommuniceerde deadlines.** De redelijke te verwachten termijn voor de procedure tot aanwijzing van een bijzondere bromfiets is al ver gepasseerd. Als fabrikant zijn al veel kosten gemaakt voor alle onderzoeken, keuringen e.d. Elk dag extra vertraging brengt nog meer kosten met zich mee en dit is niet veel langer houdbaar.
2. **Zo snel als mogelijk meer duidelijkheid geboden wordt over de nieuw te ontwikkelen methodiek.** Al meer dan een jaar na de inwerkingtreding van de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets zal de BSO Bus getoetst worden aan een nieuwe nog te ontwikkelen methodiek. Op dit moment weten wij niet aan welke voorwaarden de BSO Bus moet voldoen, welke te behalen criteria doorslaggevend zijn en hoe hierop wordt getest. Juist vanuit het oogpunt van een duidelijk toetsbaar kader is het belangrijk dat deze methodiek openbaar wordt gemaakt zodat partijen daar rekening mee kunnen houden.
3. **Geen dubbele (rij)proeven uitgevoerd worden.** In het kader van de door TNO opgestelde veiligheidsrapporten heeft de RDW de in de beleidsregel gevraagde rijproeven uitgevoerd waarbij werd gekeken naar de stabiliteit van het voertuig. In haar reactie stelt de SWOV vast dat de door de RDW uitgevoerde rijproeven het bezwaar over het rapport over de stabiliteit van het voertuig wegnemen.¹³ Omwille van de voortgang en de expertise van de RDW, vragen wij deze en andere al uitgevoerde rijproeven niet nogmaals door de SWOV over te laten doen.
4. **Een mogelijkheid wordt geboden voor ons als fabrikant aanwezig te zijn bij de rijproeven.** Vertrouwen in het advies van organisaties is belangrijk en kan versterkt worden door bij uitvoering van testen en keuringen de aanvrager of een onafhankelijke derde mee te laten kijken met de uitvoering daarvan. Dit geldt met name voor onderdelen waar de beoordeling altijd een mate van subjectiviteit kent, zoals risicobeoordelingen. Deze mogelijkheid is in voorliggende aanvraagprocedure ook door de RDW geboden.

In het gehele proces tot aanwijzing hebben we altijd geprobeerd de gevraagde informatie zo snel mogelijk beschikbaar te stellen. Dit blijven we doen. Daarbij stellen we veel vertrouwen in de tot stand gekomen beleidsregel als vast kader en de expertise van uw ministerie wat er nodig is om tot een besluit te komen.

We hopen dat u ons op korte termijn de duidelijkheid kan bieden die juist in dit proces zo noodzakelijk is en nu volledig ontbreekt.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
Stint Urban Mobility
5.1.2e@stint.nl
M: +31(0)6-**5.1.2e**

¹³ Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere bromfiets, 16 juli 2020, IENW/BSK-2020/139220, p.2.

Van: 5.1.2e - BSK
Aan: "Edwin Renzen"
Onderwerp: RE: Voortgang
Datum: maandag 10 augustus 2020 14:41:00

Goedemiddag Edwin,

Ik stel voor dat we woensdag even stilstaan bij jouw vragen tijdens ons telefoongesprek. In algemene zin kan ik je wel vast melden dat het aan de SWOV is om te bepalen wat zij nodig/relevant achten om de risico-inventarisatie uit te voeren.

Het is verder niet aan mij om in te gaan op inhoud van deze methodiek en de wijze waarop de SWOV deze methodiek zal toepassen in relatie tot de aanvraag. Het opstellen en toepassen van deze methodiek, alsook de op basis daarvan uit te brengen advisering, doet de SWOV volledig onafhankelijk. Tijdens ons eerdere gesprek gaf je inderdaad aan dat je er prijs op zou stellen bij rijproeven aanwezig te zijn. Omwille van wat ik hierboven aanstip, kan ik me voorstellen dat je je visie op de noodzaak van jouw aanwezigheid bij een rijproef deelt met de SWOV zelf.

Mvg.,

5.1.2e

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>
Verzonden: vrijdag 7 augustus 2020 13:15
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: Voortgang

Goedemiddag 5.1.2e,

Woensdag (5 augustus) hebben wij de Stint – het keuringsvoertuig – neergezet met SWOV. Deze week en volgende week gaat ernaar gekeken worden hoorde ik. Goed te zien dat het onderwerp serieus wordt genomen en het momenteel iets voor lijkt te lopen op de aangegeven tijdslijnen.

Betekent dit dan ook dat er duidelijkheid is welke methodiek de SWOV gaat hanteren, aangezien ze komende week al beginnen? En is het mogelijk dat wij deze methodiek ontvangen? Dan weten we waar naar gekeken gaat worden.

Is trouwens alle relevante informatie m.b.t. het doorlopen traject van keuringen bekend bij SWOV? Het RDW rapport zou in ieder geval bekend moeten zijn want die is met het TNO rapport meegezonden. Mogelijk kunnen we op basis van de methodiek nog aanvullende informatie verstrekken, zodat de SWOV alles heeft wat ze nodig hebben.

Daarbij zijn we nog niet uitgenodigd nog om aanwezig te zijn bij de testen zoals we dat besproken hadden. Weet je daar meer over?

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
+316 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: Re: Informatie risico-inventarisatie voor fabrikant
Datum: maandag 10 augustus 2020 20:57:44
Bijlagen: image001.png

Hai 5.1.2e,

Dat klopt, de Stint (BSO-bus) staat inmiddels bij ons. Wij hebben nu alle benodigde stukken in ons bezit. De certificaten van type-goedgekeurde producten zijn niet nodig voor de risico-inventarisatie, aangezien dit onder de technische expertise van de RDW valt en wij deze dus niet zullen en kunnen beoordelen.

We hebben de opdrachtbevestiging vanuit IenW nog niet. Heb je enig idee wanneer we die kunnen verwachten?

Groeten, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: maandag 10 augustus 2020 10:57

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Informatie risico-inventarisatie voor fabrikant

Hoi 5.1.2e,

Van de fabrikant begreep ik dat hij inmiddels de Stint bij jullie heeft aangeboden. Mooi dat dit loopt.

Hebben jullie verder alle benodigde stukken van ons om die risico-inventarisatie te kunnen doen?

Ik wil even zeker stellen dat jullie niet nog ergens op wachten van mijn kant. In dat verband daarom de expliciete vraag of jullie ook de certificaten willen krijgen (zie mailtje hieronder)?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 30 juli 2020 20:03

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Informatie risico-inventarisatie voor fabrikant

Hoi 5.1.2e,

Ok, dank. Dat is helder. Ik begreep nu van de fabrikant dat hij het al had gedeeld. Dat was me niet duidelijk. Dus fijn dat jullie daar geen bezwaar bij hadden.

Ik voeg een voorbeeldje toe van zo'n certificaat. Dat maakt het gelijk duidelijk aan wat voor soort documenten je moet denken (zie bijlage).

Ow, ik had gezegd jullie hem zouden bellen. Maar ik bedenk me nu dat ik jullie helemaal geen nummer heb doorgegeven. Zijn nummer is: 06 23 74 42 76.

Excuus voor het misverstand. Ik heb ook jouw contactgegevens met hem gedeeld vandaag. Als jij er volgende week niet bent, lijkt het me dan wel handig dat je morgen met hem belt om die afspraak te maken. Dan staat die vast.

Mijn stelregel is dat ik mensen niet in hun vakantie lastig val ;-). Is er iemand anders met wie ik (en waar nodig inkoop) kan schakelen voor het geval dat nodig is in jouw afwezigheid?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: donderdag 30 juli 2020 19:52

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: Re: Informatie risico-inventarisatie voor fabrikant

Hai 5.1.2e,

Dank voor de informatie.

Nog in reactie op je eerdere vraag of wij bezwaar zouden hebben tegen het verstrekken van onze second opinion over het TNO rapport aan TNO: hier hebben wij geen bezwaar tegen. Dank voor het vooraf polsen bij ons.

Ik weet eerlijk gezegd niet wat je bedoelt met: *al die documenten betreffende typegoedgekeurde producten die zijn gebruikt..*

Als je dit nog kunt toelichten, kan ik vast je vraag beantwoorden.

Dan nog iets: ik heb nog geen e-mail of telefoontje van de fabrikant van de BSO-bus gehad over het beschikbaar stellen van een exemplaar.

Heb jij wellicht een idee wanneer we dat kunnen verwachten?

Komende week ben ik met vakantie. Dringende vragen kan ik wel beantwoorden, maar dan weet je dat je een out-of-office van me krijgt.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 30 juli 2020 18:20

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: RE: Informatie risico-inventarisatie voor fabrikant

Hoi 5.1.2e,

Dank nog hiervoor. Ik had ook nog even overleg met onze juristen hierover. Hun advies om dit niet te verstrekken en de contacten heel sec te houden. Dus ik heb dit niet gedeeld.

Bij de documenten die ik je doorstuurde had ik nog de vraag of jullie al die documenten betreffende typegoedgekeurde producten die zijn gebruikt, ook wilden hebben? Kan je me dat nog laten weten?

Verder hoop ik hier morgen nog wat meer te horen over waar we nu staan met het inkooptraject. Men is er druk mee bezig.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: maandag 27 juli 2020 12:41

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: Informatie risico-inventarisatie voor fabrikant

Hai 5.1.2e,

Dank voor de documenten die je vanochtend stuurde.

Bijgaand een (openbaar) SWOV rapport dat kan worden gebruikt om de fabrikant van de BSO-bus een indruk te geven van wat SWOV voor de BSO-bus gaat doen. Het bijgevoegde rapport betreft een risico-inventarisatie van een zelf rijdend voertuig. De opzet van de methode die hier is toegepast voor het identificeren van de risico's door experts geeft een idee van de opzet van de methode die zal worden toegepast voor de risico-inventarisatie van bijzondere bromfietsen. Let wel, het gaat hier om een heel ander soort voertuig, dus de aard en de inhoud van de gedefinieerde risico's zal niet overeenkomen met die van bijzondere bromfietsen.

Groeten, 5.1.2e

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T (070) 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

E 5.1.2e@swov.nl

I www.swov.nl

5.1.2e



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020
Datum: vrijdag 14 augustus 2020 15:47:13

Hai 5.1.2e,

Wij doen ons uiterste om de afgesproken einddata te halen en derden te bewegen tijdig de overeengekomen afspraken na te komen. De NB stond er vooral in omdat we bij sommige deadlines in mijn beleving niet het primaire aanspreekpunt zijn. Zie hieronder mijn reactie in groen.

Ik hoop dat ik je hiermee heb kunnen geruststellen. Zo niet, of als er zaken nog onvoldoende duidelijk zijn, plan ik graag een kort overleg in voor komende week.

Groeten, 5.1.2e

- **21 augustus** (*richtlijn in concept klaar voor het onderdeel expertbeoordeling*)
- **7 september** (*overleg met de RDW*) – hou die inderdaad maar aan want het lijkt mij ook handig dat jij als opsteller van de richtlijn er inderdaad bij bent.
- **16 september** (*oplevering concept richtlijn, inclusief onderdeel rijtesten*) Het gaat alleen om een korte beschrijving in het rapport van de rijtesten die door de RDW zullen worden uitgevoerd. Aangezien dit onderdeel onder verantwoordelijkheid valt van de RDW gaan we ervan uit dat de RDW hiervoor de uiteindelijke protocollen opstelt [**Opmerking 5.1.2e**: *is het dan verstandig om dat in de bijeenkomst met de RDW op 7/9 ook te expliciteren?* **Reactie 5.1.2e**: **Dat zullen we op 7 september expliciet maken**]. We verwachten dus na de bijeenkomst met de RDW niet lang nodig te hebben voor een eventuele aanpassing, toevoeging in het rapport wat betreft dit onderdeel.
- **4 september?** (*deadline reactie lenW en fabrikanten*). Ik zou zeggen dat twee weken reactietermijn voldoende moet zijn. Maar aangezien jullie het contact met de fabrikanten voeren en deze deadline ook afhankelijk is van jullie eigen capaciteit, lijkt het me meer aan jullie om deze datum vast te stellen.

[**Opmerking 5.1.2e**: mijn beeld was dat wij namen van fabrikanten bij jullie zouden aanleveren en dat jullie dit dan zouden voorleggen bij de fabrikanten. In de offerte was ook specifiek een bedrag begroot voor het consulteren van stakeholders (waaronder fabrikanten) namelijk (zie fase 2 van de offerte). Stemt dit ook nog steeds overeen met hoe jullie dit willen aanpakken? En parallel kan je dan ook de conceptrichtlijn aan ons voorleggen.

Als je dan twee weken als reactietermijn neemt, te beginnen vanaf het moment dat er een volledige concept richtlijn ligt, zitten we op 30 september. Of kan gewoon die conceptrichtlijn van 21/8 al worden voorgelegd? Dan snap ik de termijn van 4 september wel en dat lijkt me prima. **Reactie 5.1.2e** In de aanvullende offerte van 27 maart 2020 staat over het onderdeel 'stakeholders' het volgende:

De aanpassingen in activiteiten binnen offerte MG/EH/195139 zijn als volgt:

5.1.2i

Vandaar mijn veronderstelling dat jullie het contact met de fabrikanten voeren. Maar laten we gewoon met elkaar afstemmen wat het meest praktisch en zuiver is. Voor mijn gevoel zou het het beste zijn als jullie het initiële verzoek bij de fabrikanten neerleggen. Vervolgens kunnen wij de verdere communicatie met de fabrikanten voeren ten aanzien van het eventuele commentaar. Maar ik hoor het graag als jullie hier een ander idee over hebben.

Tav de termijn: ik dacht inderdaad in eerste instantie aan parallelle trajecten voor lenW en de fabrikanten. Maar nav je reactie betwijfel ik inderdaad of dit praktisch is. Wellicht krijgen fabrikanten dan een methode onder ogen die procedureel nog wordt aangescherpt. Dat zou niet wenselijk zijn. Met dat in ogenschouw nemend komen we inderdaad op **30 september**.

Tot slot, eerder had ik van jou begrepen dat het verstandig is ook de RDW formeel om een reactie te vragen. Zit dat ook nog ergens in het proces ingebouwd? Dat zit bij mijn weten nog niet in het proces. Maar dit heeft ook betrekking op de algemene procedure. Is het een idee dit in te brengen in de werkgroep?

- **30 september** ik neem dit ruim om twee redenen: 1. het is lastig te voorzien welke (soort) commentaren er gaan komen vanuit de fabrikanten en hoeveel tijd het gaat kosten om te beslissen wat ermee gedaan wordt 2. Parallel hieraan zijn we bezig met de risico-inventarisatie van de BSO-bus, hetgeen (mij:) ook veel tijd kost. (vaststelling definitieve richtlijn). **Reactie 5.1.2e**: Probleem is wel dat dit dan twee weken moet opschuiven naar **14 oktober** ivm de verwerking van eventuele commentaren. Dat is niet zozeer voor ons een probleem maar wellicht wel voor jullie?

Prima.

Van: 5.1.2e - BSK

Verzonden: donderdag 13 augustus 2020 08:52

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e - DGB ; 5.1.2e - BSK

Onderwerp: RE: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hoi 5.1.2e,

Dank je voor de planning. Ik vind het belangrijk dat we die goed scherp in beeld hebben met elkaar. Wat dat betreft merk ik dat ik wel zorg heb over je 'NB'. Net als bij beleid maken, ben je inderdaad soms afhankelijk van derden om bepaalde deadlines te halen. Dat is niet altijd makkelijk. Echter, het gevolg van die afhankelijkheid kan dan niet simpelweg zijn dat deadlines meteen gaan schuiven. Dan vind ik het van belang dat er het nodige wordt gedaan om die derden er dan zodanig toe te bewegen dat deadlines wel worden gehaald, bijvoorbeeld door tijdig met elkaar afspraken over wat je wanneer je verwacht van die partijen. Ik verwacht wel dat dit gebeurt, maar zoals dit hier nu zo staat opgenomen als disclaimer krijg ik als opdrachtgever nog niet het gevoel dat dat het geval is.

Ik heb nog een paar vragen/aanvullingen toegevoegd onderin. Wil je daar nog een blik op werpen?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag 12 augustus 2020 21:05

Aan: 5.1.2e - BSK

CC: 5.1.2e - BSK ; 5.1.2e ; 5.1.2e - DGB ; 5.1.2e -

BSK

Onderwerp: Re: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hai 5.1.2e,

Mijn oprechte excuses voor de trage reactie. Er liepen even te veel zaken door elkaar **Buiten Reikwijdte** heen. Hieronder mijn voorstel voor de verdere invulling van de planning. NB, SWOV is bij de planning afhankelijk van de input van derden. Als we reacties en/of informatie niet tijdig ontvangen, zal de planning hierop moeten worden aangepast.

Ter info: tijdens de SWOV kwaliteitstoets is aan de orde gekomen dat 'Richtlijn' geen goede benaming is voor ons rapport. Omdat dit wordt geassocieerd met al vastgestelde (EU) richtlijnen. Ons rapport is niet de richtlijn zelf. De in het rapport gepresenteerde methode zou wel in een richtlijn opgenomen kunnen worden. Vandaar vanaf nu de term 'methode'.

- **21 augustus** (richtlijn in concept klaar voor het onderdeel expertbeoordeling)
- **7 september** (overleg met de RDW) – hou die inderdaad maar aan want het lijkt mij ook handig dat jij als opsteller van de richtlijn er inderdaad bij bent.

- **16 september** (oplevering concept richtlijn, inclusief onderdeel rijtesten) Het gaat alleen om een korte beschrijving in het rapport van de rijtesten die door de RDW zullen worden uitgevoerd. Aangezien dit onderdeel onder verantwoordelijkheid valt van de RDW gaan we ervan uit dat de RDW hiervoor de uiteindelijk protocollen opstelt [Opmerking 5.1.2e: is het dan verstandig om dat in de bijeenkomst met de RDW op 7/9 ook te expliciteren? Reactie 5.1.2e: Dat zullen we op 7 september expliciet maken]. We verwachten dus na de bijeenkomst met de RDW niet lang nodig te hebben voor een eventuele aanpassing, toevoeging in het rapport wat betreft dit onderdeel.
- **4 september?** (deadline reactie IenW en fabrikanten). Ik zou zeggen dat twee weken reactietermijn voldoende moet zijn. Maar aangezien jullie het contact met de fabrikanten voeren en deze deadline ook afhankelijk is van jullie eigen capaciteit, lijkt het me meer aan jullie om deze datum vast te stellen. [Opmerking 5.1.2e: mijn beeld was dat wij namen van fabrikanten bij jullie zouden aanleveren en dat jullie dit dan zouden voorleggen bij de fabrikanten. In de offerte was ook specifiek een bedrag begroot voor het consulteren van stakeholders (waaronder fabrikanten) namelijk (zie fase 2 van de offerte). Stemt dit ook nog steeds overeen met hoe jullie dit willen aanpakken? En parallel kan je dan ook de conceptrichtlijn aan ons voorleggen. Als je dan twee weken als reactietermijn neemt, te beginnen vanaf het moment dat er een volledige concept richtlijn ligt, zitten we op 30 september. Of kan gewoon die conceptrichtlijn van 21/8 al worden voorgelegd? Dan snap ik de termijn van 4 september wel en dat lijkt me prima. Reactie 5.1.2e: In de aanvullende offerte van 27 maart 2020 staat over het onderdeel 'stakeholders' het volgende:

De aanpassingen in activiteiten binnen offerte MG/EH/195139 zijn als volgt:

5.1.2i

Vandaar mijn veronderstelling dat het contact met de fabrikanten hebben. Maar laten we gewoon met elkaar afstemmen wat het meest praktisch en zuiver is. Voor mijn gevoel zou het het beste zijn als jullie het initiële verzoek bij de fabrikanten neerleggen. Vervolgens kunnen wij de verdere communicatie met de fabrikanten voeren ten aanzien van het eventuele commentaar. Maar laat het weten als jullie hier een ander idee over hebben.

Tav de termijn: ik dacht inderdaad in eerste instantie aan een parallelle trajecten voor IenW en de fabrikanten. Maar nav je reactie betwijfel ik inderdaad of dit praktisch is. Wellicht krijgen fabrikanten dan een methode onder ogen die procedureel nog wordt aangescherpt. Dat zou niet wenselijk zijn. Met dat in ogenschouw komen we inderdaad op **30 september**.

Tot slot, eerder had ik van jou begrepen dat het verstandig is ook de RDW formeel om een reactie te vragen. Zit dat ook nog ergens in het proces ingebouwd?]

- **30 september** ik neem dit ruim om twee redenen: 1. het is lastig te voorzien welke (soort) commentaren er gaan komen vanuit de fabrikanten en hoeveel tijd het gaat kosten om te beslissen wat ermee gedaan wordt 2. Parallel hieraan zijn we bezig met de risico-inventarisatie van de BSO-bus, hetgeen (mij:) ook veel tijd kost. (vaststelling definitieve richtlijn). Reactie 5.1.2e: Probleem is wel dat dit dan twee weken moet opschuiven naar **14 oktober** ivm de verwerking van eventuele commentaren. Dat is niet zozeer voor ons een probleem maar wellicht wel voor jullie.

Prima.

Ik hoor graag je reactie!

Groeten, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 11 augustus 2020 17:34

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hoi 5.1.2e,

Is het al gelukt om onderstaande planning verder te concretiseren?

Gr.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: dinsdag 28 juli 2020 09:53

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Re: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hai 5.1.2e,

Helemaal helder zo. Ik begrijp dat jullie graag een concrete planning willen voor alle onderdelen. Ik ga dat intern afstemmen en kom daar snel bij jullie op terug. Mij lijkt het goed ook nog aan de planning 'reactie RDW' toe te voegen. Wij beschrijven in de richtlijn de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de RDW en de andere partijen. Die verdeling zal voor de RDW geen verrassing zijn maar het is wel zo netjes om hier ook een formeler akkoord op te krijgen van de RDW.

Groeten, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 28 juli 2020 09:26

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hoi 5.1.2e,

Duidelijk. Ik herinner me inderdaad dat je het punt van de rijtesten inderdaad al had gemeld.

Zo krijgt de planning goed vorm:

- **21 augustus** (richtlijn in concept klaar voor het onderdeel expertbeoordeling)
- **7 september** (overleg met de RDW) – hou die inderdaad maar aan want het lijkt mij ook handig dat jij als opsteller van de richtlijn er inderdaad bij bent
- **PM** (oplevering concept richtlijn, inclusief onderdeel rijtesten)
- **PM** (deadline reactie lenW en fabrikanten)
- **PM** (vaststelling definitieve richtlijn)

Wil je de PM'en nog invullen? De reden waarom ik graag een heldere planning heb, is dat team LEV aan het toewerken is naar een outline in oktober. Daar hebben ze een planning voor gemaakt. En dan wil ik ook goed kunnen inschatten hoe de planning van dit traject zich verhoudt tot onze eigen planning. Het zou namelijk mooi zijn als we bij het toesturen van de outline aan de Tweede Kamer het vaststellen van deze richtlijn als een resultaat kunnen neerzetten op weg naar het nieuwe nationale toelatingskader.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: maandag 27 juli 2020 21:08

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Re: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hai 5.1.2e,

Inderdaad goed dit nog even scherp te krijgen:

- Korte stand van zaken mailen op 10, 11 augustus is prima.
- Ik heb eerder aangegeven dat het deel van de 'rijtesten' (waarvoor RDW verantwoordelijk gaat zijn, maar wel onderdeel is van de risico-inventarisatie) niet 21 augustus gereed zou zijn, doordat daarvoor onvoldoende afstemming met de RDW heeft kunnen plaatsvinden. RDW heeft nu aangegeven op zijn vroegst 24 augustus een afspraak te kunnen inplannen op testcentrum Lelystad. **Buiten Reikwijdte Buiten Reikwijdte**) dus heb verzocht of dit ook 7 september kan, omdat het me handig lijkt als ik daar zelf bij aanwezig kan zijn.
- Voor het onderdeel 'expertbeoordeling' is de richtlijn op 21 augustus wel compleet.

Het opstellen van de definitieve richtlijn kan inderdaad pas als het onderdeel 'rijtesten' is gedefinieerd. Ik verwacht dat we dit redelijk snel kunnen doen na afloop van de bijeenkomst op 7 september. Een alternatief is nog om de RDW te verzoeken de bijeenkomst toch op 24 augustus te laten plaatsvinden en mijn collega's de honneurs te laten waarnemen.

Hopelijk is het zo voldoende helder. Zo niet, laten we morgen dan even met elkaar bellen.

Groeten, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 27 juli 2020 19:10

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @swov.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @SWOV.nl>

Onderwerp: RE: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hoi 5.1.2e,

Nu ga ik toch twijfelen of we dit inderdaad voldoende helder met elkaar hebben afgesproken. Dus goed dat je een nadere toelichting vraagt. De conceptrichtlijn zou 21/8 beschikbaar moeten zijn. Ik vind het prettig om nog ergens tussen nu en de 21e een formeel moment vast te leggen waarop we vanuit jullie een korte stand van zaken krijgen of alles nog op de rit zit. Wat mij betreft kan dat ook via de mail als dat makkelijker is. Is het een idee dat jij 5.1.2e een korte stand van zaken mailt rond 10 of 11 augustus?

Verder zag ik dat je het had over een afspraak met de RDW op 7 september. Ik dacht dat er 7 augustus stond. Dat roept bij mij wel nog enkele vragen op:

- Kan dan nog wel steeds een conceptrichtlijn op de 21^e worden opgeleverd?
- En wat betekent dit voor het bevragen van de fabrikanten over de uitvoerbaarheid van de richtlijn en het vaststellen van een definitieve richtlijn? Kan dat pas na het overleg met de RDW?

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @swov.nl>

Verzonden: maandag 27 juli 2020 12:48

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @SWOV.nl>

Onderwerp: Re: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hai 5.1.2

Ik heb niet helemaal scherp wat je met het onderstaande punt bedoelt.

Ik kijk of het lukt om 10 of 11 augustus een overleg te organiseren om ons bij te praten over de stand van zaken de risico-beoordeling;

Bedoel je wat betreft het algemene kader of onze richtlijn? En waarover bijpraten? 10 dagen erna ligt de concept-richtlijn bij jullie. Wellicht is dit aan de orde geweest hoor tijdens ons gesprek, maar ik ben het even kwijt....

10 aug wordt trouwens lastig omdat we dan een eerste bijeenkomst hebben mbt de risico-inventarisatie van de BSO-bus.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 27 juli 2020 10:31

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @swov.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - BSK <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @SWOV.nl>

Onderwerp: RE: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Hoi collega's,

Ik zag nog een paar deadlines die niet correct waren. Die heb ik aangepast (zie onderin). Graag aandacht voor de deadlines die deze week verlopen.

Paar aanvullingen verder die we volgens mij ook hadden besproken:

■ Ik kijk of het lukt om 10 of 11 augustus een overleg te organiseren om ons bij te praten over de stand van zaken de risico-beoordeling;

■ Ik kijk of op 7 of 8 september een overleg lukt over een tussenstand m.b.t. het traject van de risico-inventarisatie naar de BSO-bus.

Verder zal ik deze week de stukken toesturen die horen bij de aanvraag. Het inkooptraject is inmiddels al van start gegaan en de urgentie is duidelijk. Inkoop gaat hier met spoed achteraan. Ik heb daarvoor mensen ingeschakeld.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: vrijdag 24 juli 2020 12:39

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Onderwerp: Re: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Dank voor het overzicht 5.1.2e.

Ter info mbt het op een na laatste actiepunt: inmiddels is er op 7 september een hele dag overleg ingepland tussen RDW en SWOV op het TCL. Op basis daarvan wordt de invulling van de rijtesten verder ingevuld en afgestemd tussen RDW en SWOV.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 24 juli 2020 11:56

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Onderwerp: Afspraken en acties SWOV risico-inventarisatie Stint 22-07-2020

Beste collega's,

Bij deze ontvangen jullie de afspraken en acties van ons overleg op 22 juli.

- De Algemene richtlijn/risicobeoordeling wordt nog steeds op 21 augustus opgeleverd.

- Als de methodiek klaar is, is advies gewenst vanuit SWOV op de risico-inventarisatie.

Afspraak: reactie op beleidsontwikkeling/methodiek en aanvraag risicobeoordeling worden in twee aparte stromen aan IenW teruggekoppeld. 5.1.2i

- Testproces: dit wordt beschreven in de richtlijn die op 21 augustus wordt verwacht, maar fabrikant is niet op de hoogte op de manier waarop er getest wordt. Hoe gaat SWOV de fabrikant betrekken? Triviaal beoordeling: het is niet een kwestie van een schroefje aandraaien. Toch is er wel de behoefte om te laten weten wat er gaat gebeuren. We zoeken naar een logisch moment om de fabrikant te betrekken, denk bijvoorbeeld aan een Stint aanleveren bij SWOV voor beoordeling. Een mogelijke constructie: 5.1.2e neemt kader waterstof-bus door en geeft aan wat de fabrikant kan negeren, zodat 5.1.2e dit kan doorsturen naar fabrikant Stint. De elektrische bakfiets (risico-inventarisatie) kan eventueel ook, maar hier gaat SWOV intern nog naar kijken. Uiterlijk 29 augustus juli verwachten we een antwoord van SWOV op welke manier ze informatie gaan verstrekken aan fabrikant en met welke voorwaarden. Actie 5.1.2e

- Voor de duidelijkheid: de Risico-inventarisatie doet SWOV en op basis van dit neemt M een besluit (eindoordeel). Het is wel belangrijk wat de RDW en SWOV zelf vinden. Als SWOV vindt dat een voertuig overduidelijk niet veilig is, dan moet dat ook worden gemeld aan IenW.

Afspraak: in het rapport een slotvorm met beoordeling/advies richting IenW. **Afspraak:** toelichting op het rapport (face to face) wordt ook opgenomen in de offerte. Er zijn twee opties: concept – toelichting – definitief of definitief – toelichting. SWOV kijkt naar een manier die prettig werkt en koppelt op 29 juli augustus terug aan IenW. Actie 5.1.2e IenW kijkt ook intern naar een juridisch verantwoorde constructie. Actie 5.1.2e

- **Afspraak** aanleveren voertuig: IenW is niet verantwoordelijk voor het aanleveren van het voertuig. IenW is wel verantwoordelijk voor het contacteren van de fabrikant, zodat ze het voertuig tijdig aanleveren. In dit geval uiterlijk 10 augustus. Contactpersoon bij SWOV is: 5.1.2e. De gegevens van 5.1.2e mogen gedeeld worden met de fabrikant. SWOV is niet verantwoordelijk voor het niet op tijd aanleveren van een voertuig, de risico-inventarisatie loopt hierdoor wel vertraging op. Actie 5.1.2e

- Aanvraagdossier, inventarislijst en stukken Stint die in bezit zijn van IenW deelt 5.1.2e met SWOV. Actie 5.1.2e

- De planning: op 3 augustus begint SWOV met de opdracht, maar het inkoopproces is vertraagd binnen en IenW. De opdrachtbrief komt hierdoor later dan 3 augustus binnen. IenW gaat z.s.m. aan de slag met het inkooptraject om ervoor te zorgen dat de opdrachtbrief op tijd binnen is bij SWOV. 5.1.2e regelt de inkoopvorm. Actie 5.1.2e Verder wordt de aanpak van de

financiering intern besproken.

- De kosten: Graag plafondbedrag opnemen in de offerte. **Actie 5.1.2e**
- Vertraging RDW: afstemming rijtesten is vertraagd: **5.1.2e** neemt contact op met **5.1.2e** van de RDW en geeft IenW een terugkoppeling over de planning. Gebrek aan urgentie is nog steeds aanwezig. **5.1.2e** heeft inmiddels gebeld met **5.1.2e**. Als er nog moeilijkheden zijn met contact leggen, graag **5.1.2e** tijdig informeren. **Actie 5.1.2e**
- De definitieve offerte graag uiterlijk 23 juli aanleveren bij **5.1.2e**. **Actie 5.1.2e**

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Afdeling Verkeersveiligheid
Rijnstraat 8
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M 06-**5.1.2e**

5.1.2e @minienw.nl
.....

www.rijksoverheid.nl
.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: [Edwin Renzen](#)
Cc: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Bijzondere bromfiets
Datum: vrijdag 14 augustus 2020 20:30:52

Geachte mijnheer Renzen, beste Edwin,

Dank voor uw bericht. 5.1.2e zal begin volgende week contact met u opnemen om antwoord te geven op uw vragen.

Vriendelijke groeten, 5.1.2e

Van: Edwin Renzen
Verzonden: donderdag 13 augustus 2020 16:12
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Bijzondere bromfiets
 Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e,

Afgelopen week hebben wij op uw verzoek een BSO Bus bij u afgeleverd. Deze heeft u nodig voor het uitvoeren van de, door het ministerie verzochte, risicoanalyse voor het gebruik van het voertuig in het verkeer.

Aangezien u op dit moment het voertuig heeft voor het uitvoeren van de risicoanalyse, klopt het dan ook dat de door de SWOV te ontwikkelen methodiek ondertussen gereed is? Is het mogelijk om deze methodiek met ons te delen en ons op de hoogte te stellen van de criteria die hierbij gehanteerd gaan worden?

Op dit moment wordt er namelijk een analyse door uw organisatie uitgevoerd, zonder dat wij op de hoogte zijn waar deze analyse op toeziet. Een vreemde situatie aan het einde van een aanvraagtraject welke niet nader is gespecificeerd in de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets en waar derhalve tot nu toe ook geen rekening mee is gehouden. Op basis van de te hanteren methodiek kunnen wij als aanvrager mogelijk nog aanvullende informatie met u delen over de door ons uitgevoerde risicoanalyses. We hopen dat u ons als aanvragende partij dan ook wat meer duidelijkheid kunt bieden.

Daarnaast biedt de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets de mogelijkheid voor de aanvragen om aanwezig te zijn bij de fysieke beoordeling van het voertuig aanwezig te zijn (artikel 6).

Derhalve zijn wij ook aanwezig geweest bij de fysieke keuringen van de RDW en verzoeken wij u ook aanwezig te mogen zijn bij de fysieke beoordeling welke u voornemens bent uit te gaan voeren.

Ik hoop dat u ons wat duidelijkheid kan geven in deze aanvullende adviesaanvraag.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
 +316 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK
Aan: 5.1.2e
Cc: [Edwin Renzen](#)
Onderwerp: RE: Reactie op brief "Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere bromfiets, 16 juli 2020, IENW/BSK-2020/139220"
Datum: maandag 17 augustus 2020 11:28:00
Bijlagen: [image002.png](#)
[brief aan fabrikant Stint.pdf](#)

Beste 5.1.2e ,

Bijgaand treft u een antwoord op de brief die u heeft gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Mvg.,

5.1.2

Van: 5.1.2e <5.1.2e@stint.nl>
Verzonden: woensdag 5 augustus 2020 13:24
Aan: Nieuwenhuizen, C. van (Cora) - DBO <5.1.2e@minienw.nl>
CC: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: Reactie op brief 'Aanvraag Stint Bus (voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere bromfiets, 16 juli 2020, IENW/BSK-2020/139220'

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

In de bijlage vindt u onze reactie op uw brief van 16 juli 2020 over de stand van zaken rondom de beoordeling van de Stint bus.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De heer Renzen
Stintum Holding B.V.
P.C. Staalweg 50
3721TJ Bilthoven**Bestuurskern**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid**Contactpersoon**

5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2020/156482

Datum 17 augustus 2020
Betreft Brief over tussenrapportage aanvraag Stint Bus
(voorheen Stint BSO) tot aanwijzing als bijzondere
bromfiets

Geachte heer Renzen,

Naar aanleiding van het tussenbericht dat ik u op 16 juli jl. heb toegestuurd, heeft u me op 4 augustus een brief gestuurd. U beschrijft in deze brief uw visie op dit tussenbericht. Aan het slot van uw brief richt u enkele vragen tot mij. In deze brief ga ik in op deze specifieke vragen.

Het voortvarend behandelen van uw aanvraag is een uitgangspunt dat ik met u deel. Dat betekent onder meer dat ik u frequent telefonisch, dan wel schriftelijk op de hoogte houd van de processtappen en de daarmee gemoeide termijnen. Daarom heb ik in het tussenbericht dat ik u heb gestuurd, specifiek ook de termijnen vermeld waarmee u rekening kunt houden. Daarin staat dat de SWOV ambtelijk heeft aangegeven te verwachten 21 augustus de benodigde methodiek in concept gereed te hebben die vervolgens wordt toegepast op het aangevraagde voertuig waarna eind september een advies ten aanzien van uw aanvraag aan het ministerie uitgebracht wordt.

Het is niet aan mij om in te gaan op inhoud van deze methodiek en de wijze waarop de SWOV deze methodiek zal toepassen in relatie tot uw aanvraag. Het opstellen en toepassen van deze methodiek, alsook de op basis daarvan uit te brengen advisering, doet de SWOV volledig onafhankelijk. Ten aanzien van uw vraag over rijproeven kan ik me voorstellen dat u uw visie op de noodzaak van een rijproef deelt met de SWOV zelf.

Voor het overige verwijs ik u naar mijn tussenbericht van 16 juli jl.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
Namens de Minister,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum

17 augustus 2020

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/139220

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e -
Onderwerp: FW: Uw vragen
Datum: dinsdag 18 augustus 2020 14:38:27

Goedemiddag 5.1.2e,

In de mailcorrespondentie was aangegeven dat wij ons direct konden wenden tot SWOV mbt vragen over het proces. Deze verwijst eigenlijk weer terug naar het ministerie mbt het delen van informatie. Wij blijven bijzonder geïnteresseerd waarop de BSO bus nu uiteindelijk gekeurd gaat worden en hopen zo snel mogelijk te horen wat er aan methodiek bedacht is en wat er dan bekeken gaat worden. Voor het gemak heb ik onderstand onze vragen opgesomd.

1. SWOV geeft geen inzicht in de ontwikkelde methodiek, maar verwijst terug naar het ministerie. Aankomende vrijdag ontvangt lenW de concept-methodiek. Kan deze dan met ons gedeeld worden? Dit is voor de toekomst van Stint cruciaal. Zolang er onduidelijkheid is, zal het niet mogelijk zijn om de noodzakelijke additionele financiering aan te trekken om de komende periode te kunnen overbruggen.
2. Uit de reactie van SWOV blijkt dat de concept-methodiek voorgelegd gaat worden aan een aantal producenten? Aan welke producenten wordt dit voorgelegd en met welk doel? Licht het niet in de rede dat als het aan producenten wordt voorgelegd Stint ook inzage krijgt?
3. Wat heeft dit traject voor invloed op de concept-methodiek? De BSO Bus wordt beoordeeld aan de hand van deze concept-methodiek (is al in gang gezet door de SWOV), of kan er pas beoordeling plaats hebben gevonden als de 'producenten' hebben gereageerd? Wat doet dat met de tijdlijn?
4. Volgende week ga je met vakantie, welke collega neemt het dossier in de tussentijd over? En dan ook graag telefoonnummer en mail zodat het contact goed wordt overgedragen.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6 5.1.2e

T: +31(0)30 5.1.2e

www.stintum.com

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 17 augustus 2020 16:28

Aan: Edwin Renzen

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK

Onderwerp: Uw vragen

Geachte heer Renzen;

Via mijn collega 5.1.2e ontving ik onderstaande vragen van u over onze werkzaamheden. Eerder vandaag heb ik geprobeerd te bellen. In deze mail zal ik proberen de door u gevraagde duidelijkheid te geven.

Het voorstel met de door SWOV ontwikkelde methodiek voor de risico-inventarisatie is aanstaande vrijdag naar verwachting in conceptvorm gereed. Het zal dan door ons aan het ministerie van lenW worden aangeboden. lenW zal het dan voorleggen aan een aantal producenten. Ik zal met het ministerie overleggen op welk moment en door wie het voorstel met u gedeeld kan worden.

Op dit moment wordt daarom de laatste hand aan het voorstel gelegd én is een eerste begin

gemaakt van de risico-inventarisatie, waaronder het bekijken en ervaren van het voertuig.

Uw aanbod om als aanvrager aanvullende informatie met ons delen waardeer ik. De veiligheidsrapporten van ProDrive en TNO en het rapport met de technische beoordeling door de RDW kennen wij, maar ik houd mij aanbevolen voor informatie die naar uw mening nog ontbreekt.

Tot slot: formeel geldt op dit moment de tijdelijke beleidsregel inclusief het gestelde de aanwezigheid bij de fysieke beoordeling van het voertuig. Hoewel wij geen testen uitvoeren - het gaat om het bekijken en ervaren van het voertuig - bent u welkom op SWOV. Overigens is de instructie door uw medewerkers bij aflevering van het voertuig gegeven.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, maar u kunt mij bereiken via 06-5.1.2e .

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

overlap met 138

5.1.2e

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e
5.1.2e @swov.nl / 5.1.2e @swov.nl
<http://www.swov.nl>
t: @5.1.2e
l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Van: 5.1.2e
Aan: [Edwin Renzen](#)
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Re: Uw vragen
Datum: woensdag 19 augustus 2020 17:19:26

Geachte heer Renzen, beste Edwin;

Goed elkaar morgen om 10 uur te spreken. Het klopt dat wij de concept-methodiek zullen hanteren zoals wij die in ons voorstel zullen beschrijven.

Laten we morgen inderdaad een moment kiezen voor een bezoek aan SWOV. Overigens stellen wij een risico-inventarisatie op, geen beoordeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: Edwin Renzen
Verzonden: dinsdag 18 augustus 2020 14:31
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: RE: Uw vragen

Geachte 5.1.2e,

Bedankt voor de snelle reactie en het is goed om te lezen dat vrijdag de methodiek volgens verwachting aan het ministerie zal worden aangeboden. Klopt het dat de SWOV de BSO Bus dan volgens deze concept-methodiek zal beoordelen?

Daarbij waardeer ik het zeer dat u met het ministerie wil overleggen wanneer wij inzicht krijgen in de toe te passen methodiek. Zoals u mogelijk wel kunt begrijpen heeft het uitblijven van duidelijkheid over de risicoanalyse en de te hanteren criteria grote invloed op onze bedrijfsvoering.

Tot slot is het fijn dat we aanwezig kunnen zijn bij de beoordeling van het voertuig. Ik neem hiervoor telefonisch contact met u op om een goed moment af te spreken. Ik kan me bedenken dat daar afhankelijk van de toe te passen methodiek een goed moment voor te vinden moet zijn.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

M: +31(0)6-5.1.2e
 T: +31(0)30-5.1.2e
www.stintum.com

overlap met 142

overlap met 142

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Stint
Datum: dinsdag 1 september 2020 22:19:59

Dag 5.1.2e,

Twee weken terug spraken wij over de risico-inventarisatie van de BSO Bus die op dit moment door de SWOV wordt uitgevoerd. Hierbij voorzien wij mogelijk een probleem. De minister is op zoek naar de beoordeling of de BSO Bus veilig de weg op kan, maar de minister zal van de SWOV alleen een risico-inventarisatie krijgen. Heeft de minister dan wel op basis van alleen deze inventarisatie voldoende informatie om een besluit te nemen? Bijvoorbeeld door de onafhankelijke beoordelingsrapporten van TNO mee te nemen bij de besluitvorming. Nu wij via DOET inzage hebben gekregen in de concept-methodiek, die het ministerie 21 augustus ook heeft gekregen, is dit vermoeden alleen maar versterkt. Het is voor ons heel belangrijk om te weten dat dit nieuwe traject zo vlot mogelijk wordt uitgevoerd. Als bovenstaande verwachting een probleem kan opleveren is het verzoek daar nu alvast op te anticiperen en niet te wachten totdat het probleem zich daadwerkelijk aandient. Gezien de omstandigheden, en om de vertraging tot oktober op te kunnen vangen, zal al het personeel [30 september](#) ontslagen moeten worden. Deze zijn hier al van op de hoogte gesteld. Er is op dit moment vrijwel geen andere ruimte meer om bij extra vertraging faillissement af te wenden. Het is dan ook voor ons belangrijk dat de minister begin oktober de informatie heeft om een besluit te nemen.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
+316 5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>
Aan: 'Edwin Renzen' <5.1.2e@stint.nl>
Onderwerp: RE: Stint
Datum: 02.09.2020 22:46:43 (+0200)

Geachte heer Renzen, Beste Edwin,

We snappen het punt, maar gaan er vanuit dat de SWOV met een methodiek komt op basis waarvan een advies valt te geven en er begin oktober duidelijkheid volgt op uw aanvraag.

Ik heb naar aanleiding van deze mail vandaag nog contact gehad met van de SWOV 5.1.2e en zij gaf aan dat de zowel de methodiek als de toepassing voor uw aanvraag op schema lopen. Dat betekent dus dat we het advies op de aanvraag voor de BSO-bus eind september verwachten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | Den Haag (naast station Den Haag Centraal)

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

DG Mobiliteit | directie Wegen en Verkeersveiligheid

M +31(0)6 5.1.2e

E 5.1.2e @minienw.nl

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>

Verzonden: dinsdag 1 september 2020 22:31

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Fwd: Stint

Beste 5.1.2e,

Onderstaand bericht heb ik aan 5.1.2e gestuurd mbt voortgang na het ontvangen van de informatie van SWOV.

Zou u hiernaar willen kijken?

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

+316 5.1.2e

overlap met 144

overlap met 144

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e - BSK
Onderwerp: Gegevens uitwisseling
Datum: vrijdag 11 september 2020 12:21:43

Beste 5.1.2e en beste 5.1.2e,

5.1.2e van Frieslandlease heeft me gevraagd in contact te komen met de minister en of ik dit contact op kan zetten. Om deze reden deel ik de contactgegevens van 5.1.2e 5.1.2e, ons contactpersoon bij het ministerie.

5.1.2e heeft aangegeven duidelijkheid te willen geven aan de minister over de bedrijfsmatige stand van zaken vanuit Frieslandlease en urgentie die hierbij speelt.

Voor de duidelijkheid meld ik dat vanuit Stintum Holding het ministerie op de hoogte is dat eind deze maand op houdt voor de Stint medewerkers en dat wij hopelijk lang genoeg als bedrijf overleven, als wij de schuldeisers van ons af kunnen houden, om ontvankelijk te blijven voor de uitgestelde beslissing over de aanvraag onder beleidsregel bijzondere bromfietsen 2019. Om die reden hebben wij ook duidelijkheid gevraagd over hoe de processen gaan verlopen aangezien dit niet beschreven staat in de beleidsregel.

Heren, ik hoop bij deze een goede intro te hebben gegeven en dat jullie verder contact kunnen hebben over de belangen.

Fijn weekend.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
+316 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e - BSK
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: Gesprek BK, BMK en BOinK & SWOV: terugkoppeling
Datum: vrijdag 11 september 2020 14:27:23

Beste 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e;

Ik had beloofd even terug te koppelen over het overleg met BK, BMK en BOinK & SWOV over de Stint op de openbare weg.

Wij hebben onze rol uitgelegd en de methode van de risico-inventarisatie. Zij hebben daar begrip voor, evenals voor ons standpunt over 50 km wegen.

Zij gaven aan vooral duidelijkheid te willen: het duurt te lang. Verder maken ze zich zorgen over de 'vlucht' in elektrische bakfietsen (ze storen zich net als ik aan de Go-Cab claims over veiligheid). Verder willen ze zich - ook met het oog op verkiezingen - breed gaan maken voor veilige wegen BIBEKO, met 30 als norm. Belangrijker: eenzijdig in het convenant opnemen dat de Stint/BSO Bus uitsluitend op veilige wegen gebruikt zal worden, is (ook) voor hen een brug te ver.

Ik heb beloofd het punt van de bakfietsen (weer) in mijn aanbiedingsbrief te noemen en hen tijdig te informeren over onze risico-inventarisatie: ik zou hen graag voor publicatie de essentie willen laten weten. Dit mits jullie daarmee akkoord zijn (zo heb ik ook aangegeven).

Enfin... plezierig gesprek, net als met Stintum, maar de grieven zijn groot net als de zorg dat er weer geen duidelijk besluit komt.

Het is goed de komende drie weken de lijnen kort en open te houden. Mocht ik nog nuttig zijn i.r.t. de minister, laat het me weten.

Met groet,

5.1.2e

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
 Bezuidenhoutseweg 62
 2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e
 5.1.2e@swov.nl / 5.1.2e@swov.nl

Van: 5.1.2e - BSK
Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e - DGB
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Gelegenheid voor Stintum om te reageren op rapport
Datum: maandag 28 september 2020 14:18:00
Bijlagen: image001.png

Hoi 5.1.2e ,

Toevallig zat ik me dit weekend af te vragen of zo'n stap handig is. Het lijkt me inderdaad wenselijk dat jullie de risico-inventarisatie voor een feitelijke check bij hem voorleggen. Als ik me niet vergis, hebben jullie beoordeling van de rapporten van prodrive en TNO ook voor een feitencheck aan hen voorgelegd. Dus daarmee handelen jullie ook consistent daarin.

Gr.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>
Verzonden: maandag 28 september 2020 13:43
Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>
Onderwerp: Gelegenheid voor Stintum om te reageren op rapport

Beste 5.1.2e en 5.1.2e ,

Willen jullie Stintum nog de gelegenheid geven om het rapport mbt risico-inventarisatie van de BSO-bus te laten checken op feitelijke onjuistheden?

Zo ja, zou dat vandaag en morgen moeten gebeuren. Parallel daaraan wordt dan bij SWOV redactie gedaan op het rapport.

Groet, 5.1.2e

5.1.2e

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T (070) 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

E 5.1.2e@swov.nl

I www.swov.nl

5.1.2e



Buiten Reikwijdte

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>
Verzonden: woensdag 30 september 2020 08:51
Aan: 5.1.2e - DGMo
CC: 5.1.2e - DGMo
Onderwerp: Concept-brief en verzoek branche
Bijlagen: Concept aanbiedingsbrief LEV en BSO-bus_PKwoensdag.docx

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Beste 5.1.2e;

Dat is weer even geleden - hopelijk heb je een goede vakantie gehad.

Bijgaand tref je de nieuwe aanbiedingsbrief aan. De inhoud is t.o.v. de eerdere ingekort en gaat nu in op beide rapporten.

Verder overlegde ik graag over de publicatiedatum en een verzoek van de k.o-branch, die het BSO-bus rapport graag vooraf wil kunnen lezen. Ik heb gezegd dat ik dat met het ministerie zal bespreken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

 5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
 Bezuidenhoutseweg 62
 2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e
 5.1.2e@swov.nl / 5.1.2e@swov.nl
<http://www.swov.nl>
 t: @5.1.2e
 l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMo
Cc: 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e - DGMo;
 5.1.2e
Onderwerp: Reactie Stintum op Risico-inventarisatie BSO-bus
Datum: donderdag 1 oktober 2020 20:12:10
Bijlagen: [Brief en bijlagen t.a.v. SWOV-rapport BSO bus.pdf](#)

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e;

In aanvulling op onderstaande mail stuur ik u hierbij de gisteren door ons ontvangen uitgebreide reactie van Stintum op de gevraagde controle op feitelijke onjuistheden in ons rapport.

Het verzoek van Stintum was om hun reactie toe te voegen aan ons rapport. Daar hebben wij niet voor gekozen. De reden daarvoor is dat een groot deel van de reactie volgens ons betrekking heeft op de procedure rond de toelating en het beleidskader en niet op feitelijke onjuistheden in de risico-inventarisatie.

Ik heb aan Stintum aangegeven dat wij vandaag prioriteit hebben gegeven aan het afmaken van de rapporten en de aanbiedingsbrief, waarbij wij hun reactie op enkele onderdelen hebben benut. In een later stadium zal SWOV inhoudelijk nader ingaan en reageren op het commentaar. Ik verwacht dat volgende week te kunnen doen.

In vervolg op mijn suggestie aan Stintum om de reactie wel te delen met het ministerie van IenW vanwege de te maken afweging, heb ik met Stintum afgesproken dat ik hem aan u zou doorsturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 15:26
Aan: 5.1.2e - BSK
CC: 5.1.2e - DGB; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e
Onderwerp: Rapporten en aanbiedingsbrief Risico-inventarisatie toelating LEV's / BSO-bus
 Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e;
 Hierbij doe ik u twee rapporten toekomen:

1. ons 'Voorstel voor een methode van systematische risico-inventarisaties van lichte elektrische voertuigen' en
2. de toepassing daarvan in de 'Risico-inventarisatie van de BSO-bus'.

In de aan de minister gerichte aanbiedingsbrief licht ik beide rapporten toe. Daarnaast ga ik in op het belang van het toelaten van deze categorie voertuigen voor het streven naar meer verkeersveiligheid en op de rol van SWOV daarbij.

Wij horen graag wanneer uw ministerie de rapporten en aanbiedingsbrief openbaar maakt, zodat wij dan deze publicaties ook op swov.nl kunnen plaatsen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

t.a.v. 5.1.2e

Bezuidenhoutseweg 62

2594 AW Den Haag

Per e-mail verstuurd aan: 5.1.2e @swov.nl

Bilthoven, 30 september 2020

Betreft: reactie rapport: Risico-inventarisatie van de BSO-bus

Geachte 5.1.2e

Ons is gevraagd om een feitelijke reactie te geven op het concept-rapport 'Risico-inventarisatie van de BSO-bus'. Dit rapport is op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgesteld in het kader van de op 10 oktober ingediende aanvraag tot aanwijzing van de BSO Bus als bijzondere bromfiets. Dit rapport is opgesteld aan de hand van het door de SWOV ontwikkelde conceptvoorstel voor een methode van risico-inventarisatie voor lichte elektrische voertuigen (R-2020-13).

Met betrekking tot het opgestelde rapport constateren wij het volgende:

1. De toegepaste methodiek en het opgestelde rapport beschouwen beiden het voertuig los van de context die specifiek hiervoor geldt. Er wordt geen of onvoldoende rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van licht elektrische voertuigen, de dagelijkse praktijk voor voertuigtoelating, andere soortgelijke toegelaten voertuigen op de openbare weg of alternatieven voor dit vervoer.
Ook wordt er geen aandacht besteed aan de voor deze aanvraag al uitgevoerde positieve keuringen, risicoanalyses en andere onderzoeken die in het kader van veiligheid zijn gedaan.
2. Het is onduidelijk hoe deze inventarisatie zich verhoudt tot de in de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019) vastgestelde technische eisen en het daarin beschreven proces tot aanwijzing. Aangezien zowel de opzet als uitvoering van de inventarisatie los lijkt te staan van de wettelijke vereisten die gesteld worden voor de toelating van voertuigen, lijkt dit onderzoek een geheel eigen kader te volgen.
3. De scores die worden toegekend aan de geïnventariseerde risico's staan op zichzelf en geven daarmee geen of onvoldoende beeld hoe deze zich verhouden tot de risico's van andere nu al op de weg toegelaten voertuigen. Waarom is twee sterren, twee sterren en hoe verhoudt dat zich tot het te accepteren veiligheidsniveau.
Er is door de SWOV met betrekking tot deze risico-inventarisatie geen gebruik gemaakt van de bestaande (en wetenschappelijk gevalideerde) methodes die gebruikelijk zijn om risico's te inventariseren en beoordelen bij machines en voertuigen. Bijvoorbeeld de geaccepteerde standaarden toegepast onder de machinerichtlijn of welke zijn vereist onder de Verordening (EU) nr. 168/2013. Bij toepassing van deze gebruikelijke methodes was het mogelijk geweest de uitkomsten te vergelijken met andere voertuigen.

Daarom vragen wij om het rapport aan te doen vullen op een aantal onderdelen.

Ten eerste vinden we het belangrijk dat de risico-inventarisatie van het gebruik van het voertuig in het verkeer zal worden gebaseerd op gebruikelijke technische, wetenschappelijke of op andere basis aanvaarde principes voor risico-inventarisatie of beoordeling. Zodat de uitkomsten van de inventarisatie te gebruiken zijn voor een

vergelijking en inschatting van de risico's ten opzichte van andere voertuigen en het geaccepteerde veiligheidsniveau.

Ten tweede is het belangrijk dat de context van de geconstateerde risico's duidelijker worden weergegeven. Met name op de punten hoe deze zich verhouden ten opzichte van andere weggebruikers, de geldende wet- en regelgeving en de voor deze aanvraag uitgevoerde keuringen, onderzoeken en analyses (zie bijlage I). Mocht dat niet gebeuren dan verzoeken wij om in het rapport duidelijk aan te geven dat deze geen onderdeel zijn geweest van de inventarisatie en dat deze nog in het licht van die documenten bekeken moet worden.

Voor de volledigheid hebben wij een overzicht gemaakt van specifieke punten in het rapport die ten aanzien van bovenstaande bij ons vragen oproepen en verzoeken om een en ander aan te scherpen (zie bijlage II).

Tot slot willen wij u verzoeken deze brief en bijbehorende bijlagen toe te voegen aan het rapport.

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen
Stint Urban Mobility

5.1.2e@stint.nl

M: +31(0)6-**5.1.2e**

BIJLAGE I

Context van de geconstateerde risico's t.a.v. SWOV-rapport BSO Bus

30-09-2020

Risico														
1. Dode hoek voor de bak – objecten op de weg worden niet waargenomen – botsen tegen object of kleine verkeersdeelnemer.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x		x				x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.2.1 bestuurdersplaats													
“Het zicht vanaf de bestuurdersplaats moet zodanig zijn dat de bestuurder de machine met haar gereedschappen in de voorzienbare werkomstandigheden veilig kan doen werken zonder dat hijzelf of andere personen aan gevaar worden blootgesteld. Indien nodig moeten risico's wegens ontoereikend direct zicht, met behulp van passende middelen worden weggenomen.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
2. Beperkte lengte bestuurder - extra grote dode hoek mede door rolbeugel – objecten op de weg worden niet waargenomen – botsen tegen object of verkeersdeelnemer.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x				x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel		Bijlage 1 - 1.4.1 Algemene eisen (van 1.4 VEREISTE KENMERKEN VAN DE AFSCHERMINGEN EN BEVEILIGINGSINRICHTINGEN)												
“Afschermingen en beveiligingsinrichtingen: — moeten het zicht op het verloop van het werk zo min mogelijk belemmeren”														
Artikel		Bijlage 1 - 3.4.3. Risico's ten gevolge van omvallen en kantelen												
“Wanneer bij een machine met eigen aandrijving, met daarop een bestuurder, bediener(s) of andere persoon of personen, gevaar voor omvallen of kantelen bestaat, moet de machine van een passende beschermingsstructuur zijn voorzien, tenzij daardoor een groter risico ontstaat.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
3. Bestuurder staat achter lange bak - bij beperkte zichthoek op kruispunt naar voren rijden voor zicht op kruisend verkeer, waarbij bak deels op kruispuntsvlak staat – botsing met kruisend verkeer.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x								
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.2.1 bestuurdersplaats													
“Het zicht vanaf de bestuurdersplaats moet zodanig zijn dat de bestuurder de machine met haar gereedschappen in de voorzienbare werkomstandigheden veilig kan doen werken zonder dat hijzelf of andere personen aan gevaar worden blootgesteld. Indien nodig moeten risico's wegens ontoereikend direct zicht, met behulp van passende middelen worden weggenomen.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
4. Relatief hoge bestuurdersplek (ca 30 cm hoger dan reguliere fiets) - met het hoofd raken van objecten boven/vlak langs fietsinfrastructuur – uit balans raken of vallen van bestuurder.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15, lid 1b													
Het voertuig mag niet hoger zijn dan 2 meter. Het gaat hier om voertuighoogte zonder bestuurder.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Verordening (EU) Nr. 168-2013, bijlage 1													
Alle L- categorie voertuigen mogen 2,5 meter hoog zijn														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013														

Risico														
5. Onderdelen van lange kleding van bestuurder blijven haken aan stang - plotselinge beperking van bewegingen - uit balans raken van bestuurder – vallen en/of stoten.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.1.6. Ergonomie													
“Onder de beoogde gebruiksomstandigheden moeten hinder, vermoeidheid en fysieke en psychische belasting waarmee de bediener wordt geconfronteerd tot het minimum beperkt blijven, met inachtneming van ergonomische beginselen zoals: — het voorhanden zijn van voldoende ruimte opdat de bediener zijn lichaamsdelen vrijelijk kan bewegen,”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
6. Bestuurder moet achteruit lopen bij uitstappen – maken van misstap - vallen en/of stoten.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger														
Fiets	x													
Bakfiets consument	x													
Cargo bike	x													
Bakfiets kinderopvang	x													
Snorscooter (168-L1)	x													
Bakbrommer (168-L2)	x													
Motorfiets (168-L3)	x													
Motorfiets met zijspan (168-L4)	x													
Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	x													
Lichte vierwielers (168-L6)														
Zware vierwielers (168-L7)														
Personenauto														
Busje personenvervoer														
Touringcar														
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 – 1.5.15. Risico van uitglijden, struikelen of vallen													
“De delen van de machine waarop voorzien is dat personen zich moeten verplaatsen of staan, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat deze personen niet kunnen uitglijden, struikelen of vallen. Deze delen moeten, in voorkomend geval, voorzien zijn van vaste handgrepen die de gebruikers in staatstellen hun stabiliteit te behouden.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
7. Bestuurdersplaats biedt weinig houvast - bij hard remmen, tegen obstakel botsen, trillingen, van achter aangereden worden - - vallen en/of stoten.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 – 1.5.15. Risico van uitglijden, struikelen of vallen													
“De delen van de machine waarop voorzien is dat personen zich moeten verplaatsen of staan, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat deze personen niet kunnen uitglijden, struikelen of vallen. Deze delen moeten, in voorkomend geval, voorzien zijn van vaste handgrepen die de gebruikers in staatstellen hun stabiliteit te behouden.”														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2 Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurder het voertuig staande bestuurt. Een zitplaats is conform de vernieuwde beleidsregel [8]1 niet toegestaan. Daarmee sluit de beleidsregel een bewezen veilige oplossing op voorhand uit. De bestuurderssteun levert echter een significante verbetering van de stabiliteit van de bestuurder, vergeleken met de oude Stint. Met de gekozen oplossing is het risico van “een onbestuurbaar voertuig doordat de bestuurder van het voertuig valt” [7] significant verminderd.														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, §1, Ad f. Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurder het voertuig staande bestuurt. In de evaluatie van de risicobeoordeling van de vernieuwde Stint [15] is beschreven: “Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een oneffen wegdek zijn de laterale bewegingen en rolbewegingen van het voertuig echter veruit dominant. Voor deze bewegingen levert de gekozen oplossing voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing														

biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaartse versnelling van het voertuig beperkt is”.

Toelichting

Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.

Risico														
8. Bediening van rijrichting is niet intuïtief – voertuig beweegt onverwacht in verkeerde richting – sterk remmen of botsen - vallen en/of stoten bestuurder en/of inzittenden.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	21													
Aangegeven staat in de beleidsregels dat de bediening moet voldoen aan de VN/ECE-reglement nr. 60; hieraan wordt voldaan bij het kiezen van de rijrichting.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	VN/ECE-reglement nr. 60;													
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.2.2. Bedieningsorganen													
Hier staat o.a. “De bedieningsorganen moeten: — zodanig zijn ontworpen dat er een logisch verband bestaat tussen de beweging van het bedieningsorganen het bewerkstelligde effect”														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2 De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

Risico														
9. Bediening van schildpadknop is niet intuïtief - voertuig beweegt onverwacht snel of langzaam - poging tot herstel leidt af van verkeer/ manoeuvre draai maken of oversteken van kruispunt gaan respectievelijk te snel en langzaam – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.2.2. Bedieningsorganen													
Hier staat o.a. “De bedieningsorganen moeten: - duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn en, waar nodig, voorzien zijn van pictogrammen, - zodanig zijn ontworpen dat er een logisch verband bestaat tussen de beweging van het bedieningsorganen het bewerkstelligde effect - zodanig zijn ontworpen of beveiligd dat het beoogde effect, indien dat gevaar kan opleveren, uitsluitend door een opzettelijke handeling kan plaatsvinden,”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn														

Risico														
10. Parkeerrem is niet intuïtief - bij afstappen op helling kan voertuig zonder handrem langzaam weggrijden – alarm wordt niet herkend/gehoord- botsen.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x				x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.3.2. In werking stellen/verplaatsen													
Elke gewilde en ongewilde verplaatsing van een machine met eigen aandrijving met een daarop meegevoerde bestuurder mag uitsluitend mogelijk zijn indien de bestuurder zich op de bedieningspost bevindt.														
Artikel	Bijlage 1 - 1.7.1.2. Alarminrichtingen													
Wanneer de veiligheid of de gezondheid van personen in gevaar kan komen door de gebrekkige werking van een zonder toezicht werkende machine, moet deze machine zijn uitgerust met een inrichting die een passend geluids- of lichtsignaal geeft. Indien de machine is uitgerust met alarminrichtingen, moeten de signalen ondubbelzinnig zijn en gemakkelijk kunnen worden opgemerkt. De bediener moet mogelijkheden hebben om te controleren of deze alarminrichtingen te allen tijde goed werken. De voorschriften van specifieke communautaire richtlijnen inzake kleuren en veiligheidssignalen moeten worden toegepast.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2														
Als er geen bestuurder op het staplatform aanwezig is, is de aandrijving van de vernieuwde Stint altijd uitgeschakeld en is het voertuig vrij te bewegen. Dit gedrag is gewenst [7] en is conform het gedrag van vergelijkbare voertuigen. De bestuurder wordt herinnerd aan het bedienen van de handrem door een akoestisch signaal.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
11. Noodstopschakelaar wordt gebruikt met onjuiste veronderstelling dat het voertuig daardoor snel tot stilstand komt – – voertuig rolt door – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x				x	x	x					
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	31, lid 8													
De bijzondere bromfiets heeft een noodstopsysteem als daardoor het risico op een gevaarlijke situatie minder wordt.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	1.2.4.3. Noodstop													
“De inrichting moet: — stopzetting van een gevaarlijk proces binnen de kortst mogelijke tijd bewerkstelligen zonder extra risico's te scheppen,”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en de machinerichtlijn.														

Risico														
12. Plotselinge snelheidswisselingen bij lage snelheden – verkeerdeelnemers in de nabijheid schrikken en gaan sterk remmen/uitwijken – balansverlies/botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2														
De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
13. Dashboard vraagt hoofdbeweging om te kunnen aflezen – aandacht van de weg om info goed te kunnen zien – info of waarschuwing niet opgemerkt of niet goed gezien – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	1.2.2. Bedieningsorganen													
De bedieningsorganen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat, rekening houdend met de ergonomische beginselen, de opstelling, het bereik en de bedieningsweerstand verenigbaar zijn met de te verrichten handeling.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2														
De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
14. Bestuurder kijkt in spiegel naar achteren – spiegel geeft beperkt zicht en trilt – achteropkomend verkeer wordt niet gezien – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	33, lid c													
is deze voorzien van een deugdelijk bevestigde linkerbuitenspiegel van een type dat is goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 81, waarvan het glas geen verschijnselen van breuk vertoont en niet is verweerd;														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	reglement nr. 81 (UN-ECE) achteruitkijk spiegels													
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 3.2.1. Bestuurdersplaats													
Het zicht vanaf de bestuurdersplaats moet zodanig zijn dat de bestuurder de machine met haar gereedschappen in de voorzienbare werkomstandigheden veilig kan doen werken zonder dat hijzelf of andere personen aan gevaar worden blootgesteld. Indien nodig moeten risico's wegens ontoereikend direct zicht, met behulp van passende middelen worden weggenomen.														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

Risico														
15. Een achterwiel komt los van de grond door oneffenheid – aandrijving achterwielen valt weg – voertuig blijft onverwacht stilstaan – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 3.4. “Twee overbeladen condities zijn ook getest; een overbelading van 80 kg en een overbelading van ruim 110 kg. In beide beladingscondities is de vooras overbeladen: ongeveer 75 kg overbelading op een max. vooraslast van 300 kg. Hierdoor rolde het voertuig nog meer over de lengtes waarbij een achterwiel loskwam van de grond. Door het doorspinnen van het loskomende wiel werd de aandrijving uitgeschakeld waardoor de voertuigsnelheid afnam in het vervolg van de manoeuvre. De test kon in alle gevallen veilig worden uitgevoerd.”														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
16. Voertuig helt over bij het nemen van bochten – scherpe bocht met hoge snelheid – voertuig kantelt.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3-2014, bijlage XIV													
Voertuigen van de categorieën L2e, L4e, L5e, L6e en L7e moeten worden getest overeenkomstig de bepalingen van de punten 2 tot en met 2.8 en aan de desbetreffende voorschriften voldoen.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.3.1. Risico van verlies van stabiliteit													
De machine, haar onderdelen en toebehoren moeten voldoende stabiliteit bezitten opdat kantelen, omvallen of onbeheerste verplaatsingen worden vermeden tijdens het vervoeren, monteren, demonteren en elke andere handeling waarbij de machine betrokken is.														
Artikel	Bijlage 1 - 3.4.3. Risico's ten gevolge van omvallen en kantelen													
Wanneer bij een machine met eigen aandrijving, met daarop een bestuurder, bediener(s) of andere persoon of personen, gevaar voor omvallen of kantelen bestaat, moet de machine van een passende beschermingsstructuur zijn voorzien, tenzij daardoor een groter risico ontstaat.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad e														
Rolstabiliteit voldoet aan verordening EU 168/2013 [6] en is voldoende voor het snelheidsbereik van de Stint.														
TNO 2020 R10812, Hfst 3.4														
Dit word getest door het TNO en bevonden als veilig.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

Risico														
17. Reflectoren uitsluitend op achterkant van voertuig - zijkant van voertuig wordt in donker niet goed gezien door kruisend verkeer – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	36 lid 1b													
witte of gele opvallende retro-reflecterende markering of één of twee ambergele zij-retroreflectoren, aangebracht aan de zijkant van het voertuig.														
Positie van de zijreflectoren wordt niet genoemd.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3-2014, lid 2.3.14.													
Er moet één zij-retroreflector van klasse IA of IB zijn aangebracht binnen het eerste derde en/of laatste derde deel van de totale lengte van het voertuig.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad a														
De Stint voldoet aan de eisen uit de wegenverkeerswet. TNO stelt vast dat het bij haar aangeboden voertuig ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wat betreft afmetingen, bestuurbaarheid en verlichting aan EU 168/2013 voldoet [6].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
18. Overschrijden van maximale belaadbaarheid of ongelijke belading – verandering van rij eigenschappen van voertuig – slechte bestuurbaarheid – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.7.2. Waarschuwing voor restrisico's													
Indien ondanks de maatregelen die eigen zijn aan een veilig ontwerp, de genomen beschermingsmaatregelen en bijkomende voorzieningen gevaren, blijven bestaan, moeten de nodige waarschuwingen, met inbegrip van alarminrichtingen, worden voorzien.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 3 “Twee overbeladen condities zijn ook getest; een overbelading van 80 kg en een overbelading van ruim 110 kg. In beide beladingscondities is de vooras overbeladen: ongeveer 75 kg overbelading op een max. vooraslast van 300 kg. Hierdoor rolde het voertuig nog meer over de lengteas waarbij een achterwiel loskwam van de grond. Door het doorspinnen van het loskomende wiel werd de aandrijving uitgeschakeld waardoor de voertuigsnelheid afnam in het vervolg van de manoeuvre. De test kon in alle gevallen veilig worden uitgevoerd. Door de overbelading van de vooras was relatief veel kracht nodig om te sturen in deze manoeuvre. Het zware sturen kan als aanwijzing dienen voor de bestuurder om de belading van het voertuig aan te passen. Het wordt aanbevolen om dit mee te nemen in de bestuurderstraining om overbelading te detecteren en de kans op overbelading tijdens gebruik te minimaliseren. “														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
19. De elektromotor kan worden opgevoerd – hogere rijsnelheid – remmen zijn mogelijk niet berekend op hogere rijsnelheid – botsen.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde drierieler (168-L5)	Lichte vierrieler (168-L6)	Zware vierrieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	17, lid 2c													
De motor is goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 136														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening 44/2014 Bijlage 2 Voorschriften voor maatregelen tegen de manipulatie van de aandrijflijn													
Hier staat o.a. "2.8.4. Teneinde verhoging van de prestaties van de aandrijfeenheid te voorkomen mogen computer gecodeerde bedrijfsparameters van de aandrijving alleen kunnen worden veranderd met behulp van bijzonder gereedschap en procedures (bv. gesoldeerde of ingekapselde computeronderdelen of verzegelde/dicht gesoldeerde computerbehuizingen)."														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 6 "Het sneller laten rijden van het voertuig (opvoeren): Voor opvoeren zal het voertuig technisch gewijzigd moeten worden. Binnen de huidige elektrische (met name de boorspanning) en mechanische (met name motorconstante en overbrenging) parameters zal het voertuig niet significant sneller kunnen rijden"														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
20. Rolbeugels nodigen uit tot het bevestigen van een hoes ten behoeve van bescherming tegen regen/koude wind - met een hoes neemt de dode hoek fors toe – obstakels en (kleine) personen worden niet goed waargenomen – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
				x										
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	3.4.3. Risico's ten gevolge van omvallen en kantelen													
Wanneer bij een machine met eigen aandrijving, met daarop een bestuurder, bediener(s) of andere persoon of personen, gevaar voor omvallen of kantelen bestaat, moet de machine van een passende beschermingsstructuur zijn voorzien, tenzij daardoor een groter risico ontstaat.														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn														

Risico														
21. Voertuigbeheersing vraagt veel aandacht – tijdens rijden ook toezicht op kinderen – onvoldoende aandacht voor weg/andere verkeersdeelnemers/kinderen – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
				x									x	
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.1.6. Ergonomie													
Onder de beoogde gebruiksomstandigheden moeten hinder, vermoeidheid en fysieke en psychische belasting waarmee de bediener wordt geconfronteerd tot het minimum beperkt blijven, met inachtneming van ergonomische beginselen zoals: <ul style="list-style-type: none">— het rekening houden met de verscheidenheid aan fysieke afmetingen, kracht en uithoudingsvermogen van de bedieners,— het voorhanden zijn van voldoende ruimte opdat de bediener zijn lichaamsdelen vrijelijk kan bewegen,— het vermijden dat de machine het werktempo bepaalt,— het vermijden dat langdurige concentratie is vereist,— het aanpassen van het raakvlak tussen mens en machine op de te voorziene eigenschappen van de bedieners.														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 5														
De bestuurders van het voertuig zijn personeel van kinderdagverblijven die met goed gevolg de op het voertuig gerichte theorie- en rijvaardigheidstraining heeft gevolgd. De bestuurders van de Stint zijn verplicht om met goed gevolg deze rijvaardigheidstraining af te leggen voordat het voertuig mag worden bestuurd. Deze verplichting komt voort uit het convenant dat gesloten is tussen De Minister van Infrastructuur en Milieu en Brancheorganisatie Kinderopvang, Branche organisatie Maatschappelijke Kinderopvang en Belangen vereniging van Ouders in de Kinderopvang [9].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en machinerichtlijn.														

Risico														
22. Voertuig heeft ongebruikelijk hoog claxonvolume – lijkt op motorvoertuig - schrikreactie van andere weggebruikers – remmen/uitwijken – botsing onderling/met object.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	iets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	43, lid 1													
De bijzondere bromfiets is voorzien van een goed werkende bel of van een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening 3/2014,													
Voertuigen van de categorieën L1e-B, L2e en L6e moeten worden uitgerust met ten minste één geluidssignaalinrichting die goedgekeurd is volgens deze verordening of volgens VN/ECE-Reglement nr. 28.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
23. Richtingaanwijzers blijven aangeven dat voertuig naar links/rechts gaat afslaan – voertuig blijft herhaaldelijk bij afslag rechtdoor rijden – achteroprijdend verkeer gaat inhalen terwijl voertuig onverwacht wel links afslaat/ naar rechts afslaande automobilist denkt ten onrechte dat voertuig rechtsafslaat – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
					x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3-2014, lid 2.3.6. reglement nr. 48 (UN-ECE), lid 6.5.7.													
Richtingaanwijzers moeten onafhankelijk van de andere lichten worden ontstoken. Alle richtingaanwijzers aan één kant van het voertuig moeten met één bedieningsorgaan worden in- en uitgeschakeld en moeten synchroon knipperen.														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.2 De vernieuwde Stint is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd, in vergelijking met de oude Stint. De bediening is nu meer in lijn met de bediening van een ‘gewone’ bromfiets: versnellen met de ‘gashendel’, remmen met de remhendels.														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad a De Stint voldoet aan de eisen uit de wegenverkeerswet. TNO stelt vast dat het bij haar aangeboden voertuig ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wat betreft afmetingen, bestuurbaarheid en verlichting aan EU 168/2013 voldoet [6].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013.														

Risico														
24. Plaatsing van knipperlicht is laag – wordt niet opgemerkt door naderend verkeer – voertuig slaat onverwacht af – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
						x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	37, lid D													
De bijzondere bromfiets is voorzien van: Twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig;														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 1, Ad a De Stint voldoet aan de eisen uit de wegenverkeerswet. TNO stelt vast dat het bij haar aangeboden voertuig ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wat betreft afmetingen, bestuurbaarheid en verlichting aan EU 168/2013 voldoet [6].														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
25. Opvallend voertuig met kinderen en relatief breed op smal fietspad – trekt aandacht van andere weggebruikers/fietsers – deze hebben te weinig aandacht voor de weg en andere weggebruikers – botsing														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x		x	x	x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15 lid 1b													
Het voertuig mag maximaal 115cm breed en 300 cm lang zijn.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 8														
Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
26. Voertuig heeft veel ruimte nodig (is breed en lang en heeft in bochten extra breedte nodig) – weinig ruimte voor passerende andere weggebruikers – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
		x	x	x		x			x	x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15 lid 1b													
Het voertuig mag maximaal 115cm breed en 300 cm lang zijn.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Verordening (EU) Nr. 168-2013, bijlage 1													
(1) length ≤ 4 000 mm or ≤ 3 000 mm for a L6e-B vehicle or ≤ 3 700 mm for a L7e-C vehicle, and (2) width ≤ 2 000 mm, or ≤ 1 000 mm for a L1e vehicle, or ≤ 1 500 mm for a L6e-B or a L7e-C vehicle and (3) height ≤ 2 500 mm and														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.4, § 4 Door het beperkte passieve beschermingsniveau van de Stint (zie paragraaf 2.3) is het gewenst zoveel mogelijk gebruik te maken van het fietspad of bromfietspad. Artikel 5 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) schrijft de plaats op de weg voor, voor fietsers en snorfietsen. Krachtens Lid 3 van dat artikel mag de Stint ook van een onverlicht fietspad gebruik maken. Verder bepaalt lid 9 van dat artikel dat een aangewezen bromfiets zoals de Stint gebruik mag (blijven) maken van het fietspad in het geval dat andere snorfietsen de rijbaan moeten gebruiken. Dit artikel biedt daarmee de mogelijkheid zoveel mogelijk van het fietspad gebruik te maken wat de kans op botsingen met snelverkeer verkleint.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en verordening (EU) Nr. 168/2013														

Risico														
27. Voertuig komt op 50 km/uur wegen zonder vrij liggend fietspad en bij kruispunten - interactie met snelverkeer met grote snelheid/massaverschillen – botsing.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
x	x	x	x	x	x	x				x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.3														
Het beschermingsniveau van de Stint is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen die voor hetzelfde doel gebruikt worden zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. De afmetingen en massa van de Stint en de maximale voertuigsnelheid is ook vergelijkbaar met deze voertuigen. Het niveau van passieve veiligheid van de Stint is laag doordat een veiligheidskooi ontbreekt en zal geen significante bescherming bieden bij een botsing met een snellere en zwaardere verkeersdeelnemer (zoals bijvoorbeeld een personenauto). Verkeersveiligheid kan alleen geborgd worden door het kiezen van veilige routes, zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer zodat de kans op een botsing met snelverkeer wordt geminimaliseerd. Het Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang [9] geeft richtlijnen voor deze veilige routes.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
28. Kinderen steken hoofd of arm zijdelings buiten de bak – passerend voertuig/object – botsing tussen passerend voertuig en uitgestoken arm/hoofd.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger														
Fiets	x													
Bakfiets consument	x													
Cargo bike														
Bakfiets kinderopvang	x													
Snorscooter (168-L1)														
Bakbrommer (168-L2)														
Motorfiets (168-L3)														
Motorfiets met zijspan (168-L4)	x													
Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)														
Lichte vierwielers (168-L6)														
Zware vierwielers (168-L7)														
Personenauto														
Busje personenvervoer														
Touringcar														
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.4.1. Algemene eisen (van VEREISTE KENMERKEN VAN DE AFSCHERMINGEN EN BEVEILIGINGSINRICHTINGEN)													
Hier staat o.a. “Afschermingen en beveiligingsinrichtingen: — mogen geen bijkomende gevaren met zich brengen,”														
Artikel	1.1.7. Bedienerspost													
De uitgang moet een snelle ontruiming mogelijk maken.														
Opmerking														
Balans tussen bescherming inzittenden en mogelijkheid tot snelle evacuatie.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
29. Hoofden van passagiers komen boven de rand van bak – botsing - hoofd/nek niet beschermd/gesteund.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.4.1. Algemene eisen (van VEREISTE KENMERKEN VAN DE AFSCHERMINGEN EN BEVEILIGINGSINRICHTINGEN)													
Hier staat o.a. “Afschermingen en beveiligingsinrichtingen: — mogen geen bijkomende gevaren met zich brengen,”														
Artikel	1.1.7. Bedienerspost													
De uitgang moet een snelle ontruiming mogelijk maken.														
Opmerking														
Balans tussen bescherming inzittenden en mogelijkheid tot snelle evacuatie.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de machinerichtlijn.														

Risico														
30. Kunststof materiaal kan scheuren – botsing – scherpe delen verwonden inzittenden of andere verkeersdeelnemers.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x		x		x		x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	35													
De bijzondere bromfiets heeft geen scherpe delen die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor de bestuurder, passagiers of andere weggebruikers kunnen opleveren.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	22 Voorschriften voor de functionele voertuigveiligheid, lid 2													
Hier staat o.a.														
“2. De fabrikant zorgt ervoor dat het voertuig gedurende de normale levensduur functioneel veilig blijft als het onder normale omstandigheden wordt gebruikt en volgens de aanbevelingen van de fabrikant wordt onderhouden. De fabrikant verstrekt in het informatiedossier een verklaring waarin wordt bevestigd dat de duurzaamheid van de systemen, voertuigdelen en uitrustingsstukken die essentieel zijn voor de functionele veiligheid, wordt gegarandeerd door de nodige tests en goed vakmanschap.”														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.1.3. Materialen en producten													
“De materialen gebruikt om de machine te bouwen of producten gebruikt of ontstaan gedurende het gebruiken van mogen geen gevaar voor de veiligheid of de gezondheid van personen opleveren. Met name bij het gebruik van fluïda moet de machine zijn ontworpen en gebouwd om risico's als gevolg van vullen, gebruiken, opvangen en afvoeren te voorkomen.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit Verordening (EU) Nr. 168/2013 en de machinerichtlijn.														

Risico														
31. Te water raken – kinderen vast in gordel– inzittenden niet op tijd in veiligheid – verdrinking of onderkoeling.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
				x						x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	31a, lid 3b													
De zitplaats: Is voorzien van een heupgordel														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening nr. 3/2014 - BIJLAGE XII Toepasselijke voorschriften betreffende verankeringen voor veiligheidsgordels en veiligheidsgordels													
Hier staat o.a.. “behoudens bijzondere voorschriften voor voertuigen van de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e in VN/ECE-Reglement nr. 16, moeten voertuigen van deze categorieën waarin veiligheidsgordels zijn gemonteerd voldoen aan alle desbetreffende voorschriften van dat reglement, zoals voor-geschreven voor voertuigcategorie N1, alsmede aan het volgende:”														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
Toelichting														
Er geldt een gordelplicht waardoor dit risico onoverkomelijk is.														

Risico														
32. Bestuurder staat en is niet beschermd – botsing - bestuurder wordt direct geraakt of valt.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driefwielers (168-L5)	Lichte vierwielers (168-L6)	Zware vierwielers (168-L7)	Personenauto	Busje personenvervoer	Touringcar
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, Hfst 2.3														
Het beschermingsniveau van de Stint is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen die voor hetzelfde doel gebruikt worden zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning. De afmetingen en massa van de Stint en de maximale voertuigsnelheid is ook vergelijkbaar met deze voertuigen. Het niveau van passieve veiligheid van de Stint is laag doordat een veiligheidskooi ontbreekt en zal geen significante bescherming bieden bij een botsing met een snellere en zwaardere verkeersdeelnemer (zoals bijvoorbeeld een personenauto). Verkeersveiligheid kan alleen geborgd worden door het kiezen van veilige routes, zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer zodat de kans op een botsing met snelverkeer wordt geminimaliseerd. Het Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang [9] geeft richtlijnen voor deze veilige routes.														
TNO 2020 R10812, 2.4, §1 ,Ad f														
Afwijkend van een normale bromfiets is dat de bestuurder het voertuig staande bestuurt. In de evaluatie van de risicobeoordeling van de vernieuwde Stint [15] is beschreven: “Bij rijden van het voertuig in bochten of het rijden op een oneffen wegdek zijn de laterale bewegingen en rolbewegingen van het voertuig echter veruit dominant. Voor deze bewegingen levert de gekozen oplossing voldoende steun aan de bestuurder om niet van het voertuig te vallen. Grote longitudinale versnellingen treden op bij remmen maar de bestuurder wordt naar voren opgevangen door het stuur. De gekozen oplossing biedt minder bescherming voor het naar achteren vallen van de bestuurder maar dat is naar oordeel van TNO een aanvaardbaar risico omdat de voorwaartse versnelling van het voertuig beperkt is”.														

TNO 2020 R10812, 2.4, §8

Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.

Toelichting

Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.

Risico														
33. Voertuig heeft groot massaverschil met andere verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers) – botsing – fietser/voetganger grote impact op lichaam.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger														
Fiets														
Bakfiets consument		x												
Cargo bike		x												
Bakfiets kinderopvang		x												
Snorscooter (168-L1)														
Bakbrommer (168-L2)		x												
Motorfiets (168-L3)														
Motorfiets met zijspan (168-L4)														
Gemotoriseerde driewieler (168-L5)														
Lichte vierwieler (168-L6)		x												
Zware vierwieler (168-L7)														
Personenauto														
Busje personenvervoer														
Touringcar														
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15, Lid 4													
De technisch toegestane maximummassa voor dit voertuig is 565 kg.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, 2.4, §8														
Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
34. Voertuig heeft grote massa – bij botsing kan fietser/voetganger onder zware gewicht van voertuig geraken.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x		x			x	x	x	x	x	x
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	Artikel 15, Lid 4													
De technisch toegestane maximummassa voor dit voertuig is 565 kg.														
Artikel	4, lid 3													
Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.														
[Zie opmerking]														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel														
Opmerking														
TNO 2020 R10812, 2.4, §8														
Hier komt uit aan de hand van gegevens van “de oude Stint” dat er geen extra gevaar aanwezig is voor medeweggebruikers, doordat ze afgeleid worden.														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.														

Risico														
35. Ontwerp van bak niet vergevingsgezind – botsing: geen letselbeperkende voorzieningen.														
Risico toepasbaar op categorie														
Voetganger	Fiets	Bakfiets consument	Cargo bike	Bakfiets kinderopvang	Snorscooter (168-L1)	Bakbrommer (168-L2)	Motorfiets (168-L3)	Motorfiets met zijspan (168-L4)	Gemotoriseerde driewieler (168-L5)	Lichte vierwieler (168-L6)	Zware vierwieler (168-L7)	Personenauto	Busje persoonsvervoer	Touringcar
		x	x	x		x				x				
Regelgeving / wetgeving														
Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen nr. IENM/BSK-2014/255126														
Artikel	35													
De bijzondere bromfiets heeft geen scherpe delen die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor de bestuurder, passagiers of andere weggebruikers kunnen opleveren.														
Verordening (EU) Nr. 168/2013														
Artikel	Gedelegeerde verordening 3/2014 BIJLAGE VI													
reglement nr. 26 (UN-ECE) naar buiten stekende delen														
Machinerichtlijn Europese richtlijn 2006/42/EG														
Artikel	Bijlage 1 - 1.3.4. Risico's in verband met oppervlakken, scherpe kanten, hoeken													
“Bereikbare machineonderdelen mogen, voor zover dat in verband met hun functie toegelaten is, geen scherpe kanten en hoeken of ruwe oppervlakken vertonen die gemakkelijk verwondingen kunnen veroorzaken.”														
Opmerking														
Toelichting														
Dit risico wordt ondervangen door eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verordening (EU) Nr. 168/2013 en machinerichtlijn.														

BIJLAGE II

Opmerkingen t.a.v. SWOV-rapport BSO Bus

30-09-2020

Volgnr.	Paragraaf / gedeelte	Betreft	Opmerkingen
1	Hoofdstuk 1, afbeelding 1	Foutieve weergave toelatingsprocedure	<p>In de geschetste afbeelding staat dat er onder de huidige beleidsregel een risico-inventarisatie uitgevoerd moet worden door een UR (uitvoerende partij risico-inventarisatie). Het is onjuist dat de beleidsregel een risico-inventarisatie vraagt.</p> <p>De beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019) stelt namelijk in artikel 4 lid 3 als vereiste dat “de aanvraag [...] tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling [aantoond] hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.”</p> <p>Hiervoor zijn door de RDW de benodigde rijproeven uitgevoerd en zijn er door ProDrive en TNO meerdere onafhankelijke (positieve) rapporten opgesteld.</p> <p>De huidige situatie dat de SWOV door het ministerie gevraagd is voorliggende rapport op te maken valt buiten deze in de beleidsregel gestelde eisen, of is al dan niet aanvullend daarop.</p>
2	Hoofdstuk 1, pagina 5 laatste alinea	De voorgeschiedenis en aanleiding voor het SWOV rapport wordt onvolledig en eenzijdig weergegeven	<p>De Minister heeft SWOV primair gevraagd een second opinion te geven op de veiligheidsrapporten die door de fabrikant zijn aangeleverd. SWOV wenste in eerste instantie de veiligheidsbeoordeling niet uit te voeren. In reactie op het eerste veiligheidsrapport – uitgevoerd door ProDrive – schreef SWOV:</p> <p><i>‘Op basis van het rapport en videomateriaal kan geen betrouwbare conclusie worden getrokken ten aanzien van de stabiliteit van de Stint bij de in de Beleidsregel voorgeschreven manoeuvres. Belangrijkste oorzaak hiervoor is dat belangrijke uitkomstmaten zoals «veiligheid» en «aangepaste snelheid» niet zijn geoperationaliseerd en gespecificeerd. Het vastleggen van de rijproeven op video is wel informatief en draagt bij aan het begrip van de uitgevoerde rijproeven en de omgeving waarin deze zijn uitgevoerd. Bij de beantwoording van de vragen die zijn gesteld over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing. Overigens is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een voertuig.’</i></p> <p>Vanwege deze reactie heeft de Minister de fabrikant verzocht om een tweede beoordeling te vragen van een andere partij. De fabrikant heeft gekozen voor TNO, een door de Minister eerder aangewezen onafhankelijke en betrouwbare partij. TNO heeft op [datum] rapport uitgebracht, waarna SWOV antwoorde dat dit rapport onvoldoende antwoord gaf op de vragen die door de Minister in de beleidsregel werden gesteld:</p> <p><i>‘In het rapport is daarnaast niet ingegaan op de specifieke vragen met betrekking tot de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer. Er worden wel algemene conclusies getrokken over het veilig gebruik van de Stint, maar deze zijn niet op rijtesten gebaseerd. Voor een aantal van deze conclusies ontbreken argumenten en een gedegen onderbouwing.’</i></p> <p>TNO heeft haar veiligheidsrapport vervolgens aangevuld, welke door de Minister wederom aan SWOV is toegezonden met een verzoek om een reactie. SWOV concludeert dan:</p> <p><i>‘De aangepaste versie van het TNO -rapport bevat inhoudelijk relevante antwoorden op de vragen over de interactie tussen de bestuurder, de Stint en het overige verkeer die in de eerdere versie van het rapport onbeantwoord bleven. Onze belangrijkste kritiekpunten op het aangepaste rapport betreffen het gebruik van de oude Stint als referentievoertuig voor de nieuwe Stint en de mogelijkheid voor de nieuwe Stint om gebruik te maken van de rijbaan.’</i></p>

			<p><i>Het aangepaste TNO-rapport en deze snel uitgevoerde beoordeling daarvan door SWOV zijn het logische gevolg van een tussensituatie; enerzijds wordt er gewerkt aan een nieuw kader voor het systematisch inventariseren van risico's van innovatieve voertuigen voor de verkeersveiligheid, terwijl tegelijkertijd fabrikanten de mogelijkheid hebben om nieuwe voertuigen te laten beoordelen op basis van het bestaande kader. De acht door het ministerie gestelde vragen zijn relevant, maar bedacht moet worden dat (1) het niet vaststaat of ze voldoende zijn en (2) het door de aard van de vragen niet goed mogelijk is om de antwoorden erop op wetenschappelijk verantwoorde wijze te beantwoorden.</i></p> <p><i>Gezien de algemene aard van het verzoek van de minister is het niet mogelijk om vast te stellen of de conclusies in het rapport gegrond zijn en of de nieuwe Stint veilig aan het verkeer kan deel nemen. Zoals is aangegeven, is SWOV van mening dat pas na de ontwikkeling en definitieve vaststelling van de vereiste onderdelen van een risicobeoordeling een betrouwbaar advies kan worden uitgebracht over de veiligheid van een te toetsen voertuig.</i></p> <p>Tegen deze achtergrond heeft SWOV van de minister de opdracht gekregen om onderzoek uit te voeren en een risico-inventarisatie te maken op basis van een door haar ontwikkelde methodiek.</p>
3	Hoofdstuk 1, pagina 6 bovenaan	Het resultaat bestaat uit een overzicht van de geïdentificeerde risico's voor de verkeersveiligheid bij (her)toelating van de BSO Bus tot de openbare weg.	Bezwaar bestaat tegen deze classificatie van (her)toelating van de BSO Bus. De BSO Bus is een volledig nieuw ontwikkeld voertuig. Het gebruik van de term '(her)toelating' impliceert qua vereisten een overeenkomst met de oude Stint. Die vergelijking kan niet gemaakt worden, omdat het kader waaraan de voertuigen moeten voldoen volledig gewijzigd is. Voor ligt de aanvraag tot toelating op de weg van een voertuig, welke door de RDW uitgebreid beoordeeld is, deze beoordeling heeft doorstaan. Het voertuig voldoet aan de relevante eisen voor een bijzondere bromfiets en – daar waar mogelijk – aan de Europese richtlijn 168/2013.
4	Hoofdstuk 1, pagina 6 laatste alinea	Een beoordeling of advies over het wel of niet toelaten van de BSO Bus en/of onder welke voorwaarden volgt niet uit deze risico-inventarisatie en is ook geen onderdeel van deze rapportage.	<p>Deze opmerking door SWOV laat zich lastig plaatsen. SWOV weet dat de Minister naar aanleiding van het OVV rapport heeft gezegd dat het SWOV rapport bindend zal zijn voor het goed doorlopen van de aanvraagprocedure. SWOV dient dat mee te nemen bij de zorgvuldigheid in de totstandkoming van het rapport. Een dergelijke disclaimer van SWOV is derhalve niet passend.</p> <p>Gelieve aanvullen dat er op basis van deze inventarisatie nog een oordeel gemaakt moet worden over relatie van de geconstateerde risico's ten opzichte van het te accepteren veiligheidsniveau. Daarbij ook aangeven dat het rapport niet ingaat op de al genomen mitigerende maatregelen zoals het covenant, handleiding e.d.</p>
5	Hoofdstuk 2, pagina 8 onderaan en 9 bovenaan	Verwijzing naar de oude Stint	Opnieuw wordt bezwaar gemaakt tegen de verwijzing naar de oude Stint. De uitkomsten van de quick scan van SWOV uit 2011 betreffende de oude Stint zijn niet relevant voor de risico-inventarisatie van de BSO Bus aan de hand van de voorgestelde methodiek.
6	3.1. Experts	Selectie experts	Het panel aan experts kent weinig diversiteit. Er zijn 4 personen die aan SWOV verbonden zijn betrokken bij het onderzoek, 4 personen met een psychologische achtergrond. Er zijn geen personen betrokken met kennis van de voertuigwetgeving en machineveiligheid. De selectie van het panel roept vraagtekens op ten aanzien van de betrouwbaarheid van de uitkomsten van het rapport.
7	3.2.1 Documenten	Ontoereikende gebruikte documentatie	De opsomming van de gebruikte documentatie doet de vraag rijzen naar de scope van het onderzoek dat door SWOV is uitgevoerd. Het voertuig is ontworpen en gebouwd aan de hand van de richtlijn bijzondere bromfiets, de Machinerichtlijn 2006/42/EG, de verordening 168/2013 voor twee en driewielige voertuigen. Op basis van

			<p>deze wetgeving is het voertuig beoordeeld door RDW en – voor wat betreft de Machinerichtlijn – globaal bekeken door Inspectie SZW. Op het terrein van de Machinerichtlijn zijn diverse experts betrokken geweest om een zo goed mogelijke risicobeoordeling te krijgen.</p> <p>Vanwege de toegepaste wetgeving zijn er reeds verschillende risicoanalyses gemaakt, onder meer op basis van de ISO 26262 en de NEN 12100. Dit zijn voertuig en machine gerelateerde risicobeoordelingen. De vraag is vervolgens wat een beoordeling van SWOV nog zou kunnen toevoegen.</p> <p>De Minister schrijft daarover in haar brief aan de Tweede Kamer: BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal Den Haag, 16 oktober 2019</p> <p><i>De SWOV zal kijken naar de beoogde functie van het voertuig in relatie tot het veilig gebruik in het verkeer en de interactie met andere weggebruikers. Op deze manier wil ik borgen dat de relatie tussen het voertuig, de infrastructuur en het gedrag van de bestuurder integraal wordt benaderd.</i></p> <p>Het is dan opmerkelijk dat SWOV de risicobeoordelingen die al uitgevoerd zijn niet in haar onderzoek betreft. Relevant is de vraag of vanuit de bijzondere toepassing van het voertuig – op de openbare weg – bij dat gebruik nog aanvullende risico's te verwachten zijn. In dat kader zou het onderzoek van SWOV zelfstandige betekenis kunnen hebben. Dat verhoudt zich ook tot de brief van de Europese Commissie aan Nederland, waarin gesteld werd dat aan het voertuig vanwege het bijzondere gebruik aanvullende eisen gesteld mochten worden. Er is geen ruimte om risico's of eisen, ingegeven vanuit Europese wetgeving, op Nederlands niveau anders te interpreteren. Hierop zal bij een bespreking van de risicobeoordeling nader worden teruggekomen waar wordt aangegeven welke risico's al beoordeeld zijn vanuit dit perspectief.</p> <p>Daarnaast zijn de aanvullende testen en keuringen die de RDW heeft uitgevoerd in het kader van het kantelrisico en overbelasting niet meegenomen bij de inventarisatie, terwijl deze wel bekend zijn bij de SWOV.</p>
8	3.2.2 Bekijken van en rijden met voertuig; voetnoot 2 onderaan pagina 11	Ontbreken 'live' beoordeling	<p>Waar SWOV eerder meedeelde dat het kijken naar beelden van het voertuig en een 'papieranalyse' niet volstond (zie reactie van SWOV op het eerste veiligheidsrapport van Pro-Drive) moet nu geconstateerd worden dat 2 van de 6 experts niet in staat geweest zijn het voertuig 'live' te beoordelen. Daarnaast is SWOV niet met het voertuig de openbare weg opgegaan.</p> <p>De 'papierbeoordeling' is te meer alarmerend nu SWOV de aanvraag eerder in het rapport kwalificeert als de (her)aanvraag voor de BSO bus. De leden van het expert panel die het voertuig niet beschouwd hebben, kunnen hebben geacteerd op basis van kennis van de oude Stint. De vraag is of het panel volledig onbevooroordeeld tot een conclusie is gekomen.</p> <p>Aangetekend kan worden dat de RDW, in aanwezigheid van TNO en de Inspectie SZW, bij herhaling rijproeven heeft uitgevoerd. Allerlei wijzen van belading, ook foutief, zijn daarbij aan de orde gekomen. De rijeigenschappen, waaronder de stabiliteit van het voertuig, zijn uitgebreid beoordeeld. Het rapport van SWOV mist transparantie op dit punt: welke proeven heeft SWOV nog uitgevoerd die RDW niet gedaan heeft om zich een oordeel te vormen over het voertuig in relatie tot het verkeer? Hoe heeft zij dat gedaan zonder het voertuig mee te nemen op de openbare weg en waarom wordt er niet gerefereerd naar de voor de SWOV bekende keuringen van RDW?</p>
9	3.3 Uitgangspunten	Ontbreken convenant	SWOV geeft geen blijk van kennis van het convenant Stint, waarin tussen de kinderopvangorganisaties en de Minister aanvullende afspraken zijn gemaakt over het gebruik van de nieuwe Stint. Zo heeft een bestuurder minimaal een leeftijd van 18 jaar. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de te selecteren voorkeursroute. Beiden komen niet terug in het rapport.
10	3.4 Uitvoer Risico-inventarisatie	Uitvoer risico-inventarisatie	<p>Het kader waartegen de beoordeling is geschiedt ontbreekt. De rating 1 t/m 3 sterren kent geen basis. Er zijn veel verschillende voertuigen op de openbare weg. De verkeerdeelname aan zich brengt risico's met zich mee. Onduidelijk blijft hoe de gescoorde rating zich verhoudt tot andere toegelaten veilige voertuigen. Een op zichzelf staande rating is lastig te beoordelen zonder nadere duiding en/of vergelijking.</p> <p>De vraag is of de beoordeling afgezet is tegen alternatieve vormen van vervoer van kinderen in de kinderopvangleeftijd? Betreft het een auto, een bakfiets, het lopen met kinderen?</p>

			De context van de beoordeling mist.
11	Hoofdstuk 4, pagina 12 bovenaan	De 'kans/gevolg'-beoordeling is niet kwantitatief, en geeft dus geen oordeel over het absolute risico of de gevolgen in termen van letsel. De beoordeling wordt gebruikt als indicatie welke risico's volgens de experts het meest relevant zijn	Wat wordt hiermee bedoeld, gelieve nader uit te leggen. Wordt hiermee gesteld dat de rating die wordt toegekend alleen afhangt van de verhouding van risico's onderling binnen dit rapport. Oftewel de rating zegt niets over het risico in de praktijk of in relatie tot andere voertuigen.
12	Hoofdstuk 4, tabel 4.1	Ontbreken context	<p>De geconstateerde risico's worden niet in relatie tot de context geplaatst. Daardoor is het onduidelijk wat dit nu betekent. Een groot gedeelte van de geconstateerde risico's zijn namelijk ook aanwezig bij nu al op de weg toegelaten voertuigen. Gelieve de context erbij schetsen (zie bijlage II) of benadrukken dat deze niet meegenomen is in de inventarisatie.</p> <p>Daarnaast volgen geconstateerde risico's uit in wet- en regelgeving vastgestelde eisen, waar bij het vaststellen van die eisen al een afweging is gemaakt over het acceptabele veiligheidsniveau, o.a. in het kader van de Machinerichtlijn en de Verordening 168/2013. Ook zijn de technische vereisten al gekeurd door de RDW, waarom niet verwijzen naar de uitkomsten van die keuring?</p> <p>Tot slot wordt in de inventarisatie niet ingegaan op de onderliggende afwegingen voor de mitigerende maatregelen om risico's tegen te gaan. Bijvoorbeeld wordt het als een risico gezien dat er een beschermende schil ontbreekt, maar in het kader van het risico dat het voertuig te water komt, is het ontbreken van een beschermende schil juist veiliger.</p>
13	5.1 Plaats en bescherming bestuurder	Volgen beleidsregel	<p>De hier samengevatte geconstateerde risico's zijn een gevolg van het naleven van de technische criteria uit de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019). O.a. de remvertraging en hoe het voertuig vormgegeven is met betrekking tot de bestuurdersplaats en wat er gebeurt als de bestuurder niet meer op het voertuig staat.</p> <p>Ook is er een separate risicoanalyse gemaakt over de bestuurdersplaats en deze is door de RDW gekeurd en goed bevonden.</p> <p>Tot slot mist nogmaals de context en vergelijk met al op de weg toegelaten voertuigen.</p>
14	5.2 Overbelasting van het voertuig	Niet verwijzen naar keuring	De BSO Bus is voor wat betreft de bestuurbaarheid bij overbelasting getest door de RDW. SWOV is op de hoogte van deze testen, waarom deze niet vermelden.
15	5.3 Taakbelasting bestuurder	Ontbreken context	<p>Beoogd gebruik van het voertuig is bekend. De beleidsregel biedt ook de mogelijkheid voor dit gebruikt. Met name in combinatie tot het afgesloten convenant tussen de Kinderopvangorganisaties en de Minister.</p> <p>Daarbij is dit geconstateerde risico ook aanwezig bij inzet van andere voertuigen met hetzelfde beoogd gebruik. Afleiding door kinderen komt ook voor in busjes, op de fiets of in de bakfiets.</p>

16	5.4 Afmetingen en massa van het voertuig	Ontbreken context	De afmetingen en massa van het voertuig zijn vastgesteld in de beleidsregel voor de bijzondere bromfiets (2019) en komen overeen met de voertuigeisen onder de Europese toelating (168/2013). Deze geconstateerde risico's gelden ook voor alle soortgelijke voertuigen die onder de Europese toelating nu al de Nederlandse openbare weg op mogen.
17	5.5 Inzittenden-bescherming	Ontbreken context	Zelfde risico's gelden ook voor andere nu al op de weg toegelaten voertuigen waarbij kinderen vervoerd mee kunnen worden.
18	5.6 Risico's waarvan letselernst-gevolgen groot worden ingeschat	Ontbreken kans dat letsel zich voordoet	<p>Nogmaals ontbreken verwijzing keuring RDW (zie volgnr. 6).</p> <p>Belangrijk bij dit onderdeel is dat bij 9 van de 10 geïnventariseerde risico's de kans hierop een rating 'klein' heeft gekregen. Door het hier niet te noemen kan de indruk ontstaan dat de kans groter is dan geconstateerd.</p> <p>Alleen bij botsing met fietser / voetganger is de kans middelgroot.</p>
19	5.6 Risico's waarvan letselernst-gevolgen groot worden ingeschat	Met name als er een aanrijding is met gemotoriseerd verkeer (motor, auto, vrachtwagen, bus) dat 50 km/uur rijdt, kan de ernst van de gevolgen zeer groot en zelfs dodelijk zijn	Kans hierop is klein. En zet dit ook in perspectief. De SWOV is van mening dat al het lichter langzaam rijdend verkeer, van een step tot e-bakfiets, onveilig zijn op 50km/uur wegen zonder vrijliggend fietspad. Nu lijkt het of dit alleen geldt voor de BSO Bus.
20	Hoofdstuk 6	Conclusie aanscherpen	<p>Belangrijk bij dit onderdeel is dat bij 9 van de 10 geïnventariseerde risico's de kans hierop een rating 'klein' heeft gekregen. Door het hier niet te noemen kan de indruk ontstaan dat de kans groter is dan geconstateerd.</p> <p>Alleen bij botsing met fietser / voetganger is de kans middelgroot.</p> <p>Kans hierop is klein. En zet dit ook in perspectief. De SWOV is van mening dat al het lichter langzaam rijdend verkeer, van een step tot e-bakfiets, onveilig zijn op 50km/uur wegen zonder vrijliggend fietspad. Nu lijkt het of dit alleen geldt voor de BSO Bus.</p> <p>Belangrijk bij dit onderdeel is dat bij 9 van de 10 geïnventariseerde risico's de kans hierop een rating 'klein' heeft gekregen. Door het hier niet te noemen kan de indruk ontstaan dat de kans groter is dan geconstateerd.</p> <p>Alleen bij botsing met fietser / voetganger is de kans middelgroot.</p> <p>Kans hierop is klein. En zet dit ook in perspectief. De SWOV is van mening dat al het lichter langzaam rijdend verkeer, van een step tot e-bakfiets, onveilig zijn op 50km/uur wegen zonder vrijliggend fietspad. Nu lijkt het of dit alleen geldt voor de BSO Bus.</p>

Van: [Edwin Renzen](#)
Aan: 5.1.2e - DGMo
Onderwerp: Swov en info
Datum: vrijdag 2 oktober 2020 14:48:47

Beste 5.1.2e,

Ik hoor van Peter van der Knaap dat de SWOV gisteren hun risico-inventarisatie naar het ministerie heeft opgestuurd. Vanochtend gaf je ook aan ontvangen te hebben.

Op basis van het concept-rapport constateer ik dat deze bestaat uit enkel een opsomming van risico's. Hierbij wordt er geen rekening gehouden met de context van de voertuigtoelating.

Oftewel, er wordt geen aandacht besteed aan de geldende wet- en regelgeving (machinerichtlijn, verordening (EU) 168/2013 en de beleidsregel), de keuringen die de RDW ook met het oog op het veilig gebruik op de weg heeft uitgevoerd (o.a. risico op kantellen en bestuurbaarheid bij overbelasting), en de onderliggende risicoanalyses die dezelfde risico's adresseren en zijn goedgekeurd door RDW, afgestemd met ISZW en andere deskundigen. Ook is het onafhankelijke onderzoek van TNO niet gebruikt.

Daarnaast is er voor een op zichzelf staande methode voor scoring gekozen, in plaats van aan te sluiten bij de gangbare methodes voor risicoanalyses voor voertuigtoelating. Dat maakt het lastig om de risico's te vergelijken met de geaccepteerde risico's van andere al op de weg toegelaten voertuigen.

Dit alles hebben we in onze reactie aan de SWOV meegedeeld. Daarin hebben we onder andere geprobeerd context te geven hoe de geconstateerde risico's door verschillende wet- en regelgeving geadresseerd worden en voor welke andere weggebruikers dit ook geldt. We hebben de SWOV verzocht onze reactie toe te voegen, maar voor de zekerheid heb ik deze ook in de bijlage meegestuurd. Het definitieve rapport hebben we niet gezien, is het mogelijk om deze te krijgen? In vertrouwen natuurlijk.

Tot slot ben ik zeer benieuwd hoe het beoordelingsproces nu vormgegeven gaat worden. In ieder geval wil ik je verzoeken alle onderliggende analyses en keuringen, de TNO-rapporten en onze reactie op het SWOV-rapport hier onderdeel van te maken.

Is het mogelijk daar op korte termijn over te bellen?

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

Van: 5.1.2e - DGMo
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e - DGMo; 5.1.2e - DGMo;
 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Reactie Stintum op Risico-inventarisatie BSO-bus
Datum: vrijdag 2 oktober 2020 18:28:00

Geachte 5.1.2e ,

Hartelijk voor het doorsturen van dit stuk en de risico-inventarisatie van de BSO-bus en de onderliggende methodiek.

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 20:12

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMo

<5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Onderwerp: Reactie Stintum op Risico-inventarisatie BSO-bus

Geachte 5.1.2e , beste 5.1.2e ;

In aanvulling op onderstaande mail stuur ik u hierbij de gisteren door ons ontvangen uitgebreide reactie van Stintum op de gevraagde controle op feitelijke onjuistheden in ons rapport.

Het verzoek van Stintum was om hun reactie toe te voegen aan ons rapport. Daar hebben wij niet voor gekozen. De reden daarvoor is dat een groot deel van de reactie volgens ons betrekking heeft op de procedure rond de toelating en het beleidskader en niet op feitelijke onjuistheden in de risico-inventarisatie.

Ik heb aan Stintum aangegeven dat wij vandaag prioriteit hebben gegeven aan het afmaken van de rapporten en de aanbiedingsbrief, waarbij wij hun reactie op enkele onderdelen hebben benut. In een later stadium zal SWOV inhoudelijk nader ingaan en reageren op het commentaar. Ik verwacht dat volgende week te kunnen doen.

In vervolg op mijn suggestie aan Stintum om de reactie wel te delen met het ministerie van IenW vanwege de te maken afweging, heb ik met Stintum afgesproken dat ik hem aan u zou doorsturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 15:26

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGB <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e - BSK' <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMo

<5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@SWOV.nl>

Onderwerp: Rapporten en aanbiedingsbrief Risico-inventarisatie toelating LEV's / BSO-bus

Geachte 5.1.2e, beste 5.1.2e;

Hierbij doe ik u twee rapporten toekomen:

1. ons 'Voorstel voor een methode van systematische risico-inventarisaties van lichte elektrische voertuigen' en
2. de toepassing daarvan in de 'Risico-inventarisatie van de BSO-bus'.

In de aan de minister gerichte aanbiedingsbrief licht ik beide rapporten toe. Daarnaast ga ik in op het belang van het toelaten van deze categorie voertuigen voor het streven naar meer verkeersveiligheid en op de rol van SWOV daarbij.

Wij horen graag wanneer uw ministerie de rapporten en aanbiedingsbrief openbaar maakt, zodat wij dan deze publicaties ook op swov.nl kunnen plaatsen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW 's-Gravenhage

070 - 5.1.2e / 06 - 5.1.2e

5.1.2e@swov.nl / 5.1.2e@swov.nl

<http://www.swov.nl>

t: @5.1.2e

l: <https://nl.linkedin.com/in/5.1.2e>

Van: 5.1.2e - DGMo
Aan: Edwin Renzen
Onderwerp: RE: Swov en info
Datum: maandag 5 oktober 2020 21:43:00

Goedenavond Edwin,

Er zat geen bijlage bij je mail. Niettemin heb ik wel jouw reactie op het conceptrapport via 5.1.2e ontvangen. Ik heb morgen wel gelegenheid om kort even te bellen rond 11u30. Schikt dat?

Mvg.,

5.1.2e

Van: Edwin Renzen <5.1.2e@stint.nl>
Verzonden: vrijdag 2 oktober 2020 14:48
Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: Swov en info

Beste 5.1.2e,

Ik hoor van 5.1.2e dat de SWOV gisteren hun risico-inventarisatie naar het ministerie heeft opgestuurd. Vanochtend gaf je ook aan ontvangen te hebben.

Op basis van het concept-rapport constateer ik dat deze bestaat uit enkel een opsomming van risico's. Hierbij wordt er geen rekening gehouden met de context van de voertuigtoelating. Oftewel, er wordt geen aandacht besteed aan de geldende wet- en regelgeving (machinerichtlijn, verordening (EU) 168/2013 en de beleidsregel), de keuringen die de RDW ook met het oog op het veilig gebruik op de weg heeft uitgevoerd (o.a. risico op kantellen en bestuurbaarheid bij overbelasting), en de onderliggende risicoanalyses die dezelfde risico's adresseren en zijn goedgekeurd door RDW, afgestemd met ISZW en andere deskundigen. Ook is het onafhankelijke onderzoek van TNO niet gebruikt.

Daarnaast is er voor een op zichzelf staande methode voor scoring gekozen, in plaats van aan te sluiten bij de gangbare methodes voor risicoanalyses voor voertuigtoelating. Dat maakt het lastig om de risico's te vergelijken met de geaccepteerde risico's van andere al op de weg toegelaten voertuigen.

Dit alles hebben we in onze reactie aan de SWOV meegedeeld. Daarin hebben we onder andere geprobeerd context te geven hoe de geconstateerde risico's door verschillende wet- en regelgeving geadresseerd worden en voor welke andere weggebruikers dit ook geldt. We hebben de SWOV verzocht onze reactie toe te voegen, maar voor de zekerheid heb ik deze ook in de bijlage meegestuurd. Het definitieve rapport hebben we niet gezien, is het mogelijk om deze te krijgen? In vertrouwen natuurlijk.

Tot slot ben ik zeer benieuwd hoe het beoordelingsproces nu vormgegeven gaat worden. In ieder geval wil ik je verzoeken alle onderliggende analyses en keuringen, de TNO-rapporten en onze reactie op het SWOV-rapport hier onderdeel van te maken.

Is het mogelijk daar op korte termijn over te bellen?

Met vriendelijke groet,

Edwin Renzen

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMo
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: RE: besluitvorming Stint (graag vandaag reactie)
Datum: dinsdag 6 oktober 2020 09:48:18
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)

Beste 5.1.2e,

De RDW herkent de door het SWOV gestelde risico's. Aan deze risico's is ook extra aandacht besteed bij het testen van het voertuig. Het voertuig is nog op punten aangepast naar aanleiding van testresultaten. Met de genomen maatregelen voldoet het voertuig aan de gestelde eisen zoals gesteld in de beleidsregel bijzondere bromfietsen van mei 2019. Voor wat betreft het door SWOV genoemde risico op overbelading, dit punt herkennen wij en verwijzen daarvoor naar onze brief van 14 februari en het testrapport.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring

T +31 5.1.2e

E 5.1.2e @RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

From: 5.1.2e - DGMo
Sent: maandag 5 oktober 2020 14:15
To: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e
Subject: RE: besluitvorming Stint (graag vandaag reactie)

Hoi collega's,

Inmiddels net met de Minister gesproken. Naar aanleiding daarvan had de minister de expliciete vraag of hetgeen in de risico-inventarisatie van de SWOV staat, jullie advies over de Stint anders maakt dan wel dat daar niets aan wijzigt.

Lukt het om me dat uiterlijk morgenochtend te laten weten?

Gr.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGMo
Verzonden: maandag 5 oktober 2020 10:37
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>
Onderwerp: besluitvorming Stint (graag vandaag reactie)
Urgentie: Hoog

Ha 5.1.2e,

We zitten in een nieuwe fase m.b.t. de besluitvorming rond de Stint. We hebben inmiddels de risico-inventarisatie van de SWOV binnen en ik verwacht dat we nu richting besluitvorming gaan. Ik stuur de nota en het rapport t.b.v. de minister vertrouwelijk aan jullie toe, omdat ik ook nog een keer verwijs naar jullie rapport. Mochten jullie hier nog heel gekke, zorgelijke dingen in zien, geef dan zeker vandaag een seintje. De nota gaat vandaag naar de minister.

M.b.t. onderstaande. Ok, dan moeten we inderdaad nog wat lakken. Ik probeer snel een gelakte versie te hebben die jullie vandaag krijgen ter check. Nog een aanvullende vraag van mijn kant. Zien jullie de info in jullie rapport als bedrijfsvertrouwelijke info? Want als dat zo is, heeft de fabrikant daar mss bezwaar tegen als wij dat willen openbaren. Hoe zie jij dat?

Gr.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: maandag 25 mei 2020 17:10

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: RE: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Urgentie: Hoog

5.1.2e,

Na afstemming met 5.1.2e wil ik aangeven dat we geen bezwaar hebben tegen het feit dat onze aanbiedingsbrief en het rapport gedeeld worden met de tweede kamer (vermoedelijk toch aan de WOB onderhevig). Wel achten we het noodzakelijk dat het net als in het kader van een WOB verzoek de documenten worden gescand en dat namen van onze medewerkers niet leesbaar in de documenten voorkomen, dit om de privacy van de medewerkers te garanderen.

Mijn voorstel zou zijn dat jullie een gecensureerd document aanleveren en wij de jurist (nu in mijn team) die ook mee heeft gewerkt aan het WOB ten aanzien van Stint, vraag om dit even te controleren. Is dit een werkbare oplossing mede gezien de tijd.

Verder wil ik aandacht vragen dat we ook Stint op de hoogte brengen.

Hoor het graag even van je.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring

T +31 5.1.2e

E 5.1.2e@RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

From: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

Sent: woensdag 20 mei 2020 19:17

To: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Subject: RE: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Ha 5.1.2e,

Goed punt! Zou ik bijna over het hoofd hebben gezien.

Ok, fijn.

buiten de reikwijdte!

Mvg.,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Verzonden: woensdag 20 mei 2020 17:21

Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@rdw.nl>

Onderwerp: Re: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

5.1.2e,

Zal met 5.1.2e afstemmen, hou er rekening mee dat ik je nog een gecorrigeerde versie heb gestuurd.

5.1.2e

Vehicles Regulation & Admission Division – Type Approval Department



P.O. [Box 777](#)
[2700 AT Zoetermeer](#)
[Netherlands](#)
Tel. [+31 5.1.2e](#)
Mob [+31 6 5.1.2e](#)
Website: [www.rdw.nl](#)

Op 20 mei 2020 om 17:16 heeft [5.1.2e](#) - BSK
<[5.1.2e](#) [@minienw.nl](#)> het volgende geschreven:

Ha [5.1.2e](#), [5.1.2e](#),

We gaan weer richting besluitvorming voor de Minister. Ik verwacht dat de minister zal vragen of jullie brief en rapport kunnen toesturen aan de TK. Hoe zitten jullie daarin? Kunnen we dat toesturen aan de TK?

Kunnen jullie me **uiterlijk dinsdag 26 mei** iets laten weten?

Dank vast!

Mvg.,

[5.1.2e](#)

Van: [5.1.2e](#) <[5.1.2e](#) [@rdw.nl](#)> **Namens** [5.1.2e](#)

Verzonden: maandag 17 februari 2020 16:55

Aan: [5.1.2e](#) - BSK <[5.1.2e](#) [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: Brief plus rapport Hernieuwde aanvraag Stint tot aanwijzing als bijzondere bromfiets

Beste [5.1.2e](#),

Zoals [5.1.2e](#) met jou heeft afgesproken, ontvang je, namens hem, hierbij de digitale versie van de brief en het rapport.

Vanwege de omvang van het rapport, sturen we het alleen digitaal toe.

Met vriendelijke groet,

Namens [5.1.2e](#)

[5.1.2e](#)

Divisie Toezicht & Beoordeling

, Europaweg 205, 2711 ER Zoetermeer

✉ Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer

☎ (+31) 6 [5.1.2e](#)

@ [5.1.2e](#) [@rdw.nl](#)

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMO
Onderwerp: RE: Follow-up aanvraag BSO-bus
Datum: dinsdag 6 oktober 2020 11:19:43
Bijlagen: [image003.png](#)
[gebruikte delen.pdf](#)

5.1.2e,

Brief in onderweg. In de bijlage het concept.

Gr 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Divisie Voertuig Regelgeving & Toelating – Afdeling Typegoedkeuring

T +31 5.1.2e

E 5.1.2e @RDW.NL

I www.rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

From: 5.1.2e - DGMO

Sent: dinsdag 6 oktober 2020 11:05

To: 5.1.2e

Cc: 5.1.2e - DGMO ; 5.1.2e - DGMO

Subject: Follow-up aanvraag BSO-bus

Goedemorgen collega's,

Excuus voor alle mails over dit onderwerp. Inmiddels heeft de minister de nota goedgekeurd. Haar opmerking op de nota (zie bijlage) is relevant voor jullie. Vandaar dat ik deze met jullie deel. Het leek me handig dat ik alle acties even op een rijtje zet want ik beseft dat het gisteren misschien wat chaos ging:

- 1) 5.1.2e checkt intern of er nog een formele **brief** moet komen vanuit jullie i.v.m. **die COP voor gebruikte onderdelen**. 5.1.2e Brief is al onderweg.
- 2) Juristen RDW **checken of** jullie **beoordelingsrapport** (inclusief begeleidende brief) **correct gelakt is** (d.i. dat alle namen van de RDW-medewerkers zijn weggehaald).

5.1.2i

Tijdspad

We werken nu aan een Kamerbrief en hopen dat die morgen richting TK kan. Zodra we al een wat definitievere versie hebben, delen we die ook met jullie. 5.1.2e is nu nog druk aan het schrijven. Deze termijn betekent dus dat acties 1, 2 en 4 uiterlijk morgenochtend afgerond moeten zijn. Excuus voor de tijdsdruk, maar met het AO van 8 oktober in het verschiet, wil de minister voor die tijd duidelijkheid bieden over haar besluit over de aanvraag.

Bel gerust als jullie vragen hebben.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMo
Onderwerp: Brief Risicoanalyse SWOV Stint
Datum: dinsdag 6 oktober 2020 14:54:08
Bijlagen: [image002.png](#)
[20_4545 MinIenW tav 5.1.2e betr Risicoanalyse SWOV Stint.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Zoals 5.1.2e met jou heeft afgesproken, ontvang je, namens hem, hierbij de digitale versie van de brief betreft Risicoanalyse SWOV Stint.

Deze brief zal alleen in digitale vorm worden verstuurd.

Met vriendelijke groet,

Namens 5.1.2e

5.1.2e

Divisie Toezicht & Beoordeling



, Europaweg 205, 2711 ER Zoetermeer

✉ Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer

☎ (+31) 6 5.1.2e

@ 5.1.2e @rdw.nl



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
t.a.v. 5.1.2e
Rijnstraat 8
2525 XP DEN HAAG

Uw kenmerk

Ons kenmerk
20-4545Datum
6 oktober 2020

Bijlage(n)

Contactpersoon

5.1.2e

E-mail

5.1.2e@rdw.nl

Onderwerp

Risicoanalyse SWOV Stint

Geachte 5.1.2e,

De SWOV heeft een risico-inventarisatie m.b.t. de Sint gemaakt.

U vroeg de RDW of hetgeen in de risico-inventarisatie van de SWOV staat, ons advies over de Stint anders maakt, dan wel dat daar niets aan wijzigt.

In deze brief geef ik daar een korte reactie op.

De RDW herkent de door het SWOV gestelde risico's. Aan deze risico's is ook extra aandacht besteed bij het testen van het voertuig destijds door de RDW. Het voertuig is getest tegen de gestelde eisen in de beleidsregel bijzondere bromfietsen van mei 2019. Vaak zijn deze eisen weer terug te voeren op de eisen van de Europese typegoedkeuring voor reguliere bromfietsen. Nadat het voertuig op een aantal punten was aangepast, voldeed het aan de gestelde eisen.

Voor wat betreft het, door de SWOV genoemde, risico op overbelading, dit punt herkennen wij ook. Hiervoor verwijzen wij nogmaals naar onze brief van 14 februari jl. en het onderliggende testrapport.

Onze conclusie is hiermee dus, dat het advies van de RDW door deze risicoanalyse niet wijzigt.

Met hartelijke groet,

De directie van de RDW

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e - DGMo
Onderwerp: Brief betreft hergebruik van onderdelen van de gebruikte Stintonderdelen
Datum: dinsdag 6 oktober 2020 15:05:03
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[20_4542 MinJenW tav F vd Windt betr hergebruik van onderdelen van de gebruikte Stintonderdelen.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Abusievelijk heb ik juist een niet ondertekende brief meegestuurd, bijgaand treft u de getekende versie aan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



Europaweg 205
Postbus 777
2711 ER Zoetermeer

M 06 5.1.2e
T 0800-5588
E 5.1.2e@rdw.nl
I

5.1.2e



Denk aan het milieu voordat u dit bericht print.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
t.a.v. 5.1.2e
Rijnstraat 8
2525 XP DEN HAAG

Uw kenmerk

Ons kenmerk
20-4542Datum
6 oktober 2020

Bijlage(n)

Contactpersoon

5.1.2e

E-mail

5.1.2e@rdw.nl

Onderwerp

Hergebruik van onderdelen van de gebruikte Stint-onderdelen

Geachte 5.1.2e,

In onze brief van 14 februari jl. bent u op de hoogte gesteld van onze bevindingen van het testen van de aangepaste Stint. Er was toen nog één openstaand punt van het kwaliteitssysteem, namelijk de inzet van gebruikte onderdelen. Daar informeer ik u nu verder over.

Het proces rond het hergebruik van onderdelen van reeds gebruikte Stint-voertuigen hebben wij afgerond. Wij hebben u hier eerder al per e-mail over geïnformeerd. Dit betekent dat het voor de fabrikant, Stintum Holding B.V., nu is toegestaan om gebruikte onderdelen, na controle, in het productieproces van nieuwe voertuigen, te mogen gebruiken. De Initial Assessment brief, welke eerder door de RDW is afgegeven aan de fabrikant, voorzagt eerst alleen de productie van voertuigen met nieuwe delen. Deze is hierop herzien en opnieuw uitgereikt.

Na aanvang van de productie zal door de RDW een audit worden uitgevoerd om de implementatie van de afgesproken maatregelen te verifiëren. Tevens zal een voertuig worden geselecteerd dat de COP-testen zal ondergaan.

Met hartelijke groet,

De directie van de RDW

5.1.2e