

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 612

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 september 2018

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

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

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

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

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

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

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De conclusie uit het advies van de SWOV luidde als volgt:
«Aan de hand van het hier beschreven veiligheidsonderzoek adviseert de SWOV aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu dat met de Stint niet zonder meer veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen.

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

De Stint is met inachtneming van deze adviezen goedgekeurd³. Voor de breedte geldt dat (bak)fietsen tot maximaal 150 cm van de weg gebruik mogen maken. Besloten is (zie bijlage 4⁴) om voor de Stint, net als bij de bakfietsen, de breedte als niet bezwaarlijk te zien.

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

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

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

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

³ De adviesaanvraag en de goedkeuringsbrief aan Stint zijn raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Naar aanleiding van het ongeluk is op verschillende plekken de vraag opgekomen of de Stint veilig gebruikt kan worden. Er is op dit moment geen informatie die aanleiding geeft om de toelating van de Stint op de openbare weg te herzien. Voor bestuurders die naar aanleiding van het ongeluk behoefte hebben om de rijtraining (nogmaals) te volgen, heeft de producent aangegeven dat hij daartoe de mogelijkheid biedt. De kinderopvangorganisaties worden hierover thans geïnformeerd (zie bijlage 6)⁵.

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

NS, ProRail, Politie, OVV en ILT doen gecoördineerd onderzoek naar de feiten van het ongeval. Daarnaast onderzoekt de ILT onder meer de wisselwerking tussen de overweginstallatie en de Stint. De Politie onderzoekt het gebruik van het voertuig op de openbare weg. Zodra er conclusies beschikbaar komen van deze onderzoeken, zal ik deze met u delen.

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

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl