

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake het TNO-rapport over de Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 643) en het Toelatingskader bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 637).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

- 1 Wanneer ontvangt de Kamer de resultaten van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)?
- 2 Wanneer zijn de resultaten van het onderzoek van het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) te verwachten?
- 3 Wat betekenen de uitkomsten van het onderzoek van de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) voor gelijkaardige voertuigen?
- 4 Waarom komt TNO tot de conclusie dat het smeltpunt van de soldeer 72 graden Celsius is, terwijl er allerlei verschillende varianten soldeer met verschillende smeltpunten zijn?
- 5 Hoeveel verzoeken op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) zijn er sinds het ongeluk in Oss d.d. 20 september 2018 gedaan met betrekking tot bijzondere bromfietsen in het algemeen en de Stint in het bijzonder?
- 6 Hoe komt het dat er Chinese software gebruikt werd, of in ieder geval meldingen in Chinese karakters verschenen, terwijl de motorcontroller niet uit China komt?
- 7 Wat was de remwegvertraging die de Dienst Wegverkeer (RDW) bij toelating van de Stint had gemeten?
- 8 Welke maatregelen zijn er genomen nadat TNO in 2014 een rapport over elektrische voertuigen heeft gepubliceerd?
- 9 Welke maatregelen zijn er genomen nadat de Europese Commissie (EC) in 2015 heeft aangegeven dat er een toezichthouder moet zijn voor de controle van elektrische voertuigen?
- 10 Waarom is het gespreksverslag van de juristen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet naar de Kamer gestuurd, maar heeft u gevonden dat het onderzoeksverslag van de ILT voldoende een beeld schetst van die verslagen?
- 11 Gaat u ook in gesprek met (toekomstige) aanbieders van innovatieve voertuigen om te waarborgen dat technische specificaties in de praktijk uitvoerbaar zijn?
- 12 Hoe zou u het kwaliteitssysteem bij fabrikanten (dat u overweegt in uw brief bij het TNO-rapport) willen gaan vormgeven? Welke eisen worden hierin meegenomen?
- 13 TNO heeft in haar rapport bij de gevonden risico's zes veiligheidsdoelstellingen geformuleerd waaraan de Stint zou moeten voldoen. Kunnen hier ook conclusies aan worden verbonden voor andere, vergelijkbare, innovatieve voertuigen?
- 14 Gelden alle aanbevelingen die TNO doet om de veiligheid van de Stint voor personenvervoer op een acceptabel niveau te krijgen (die ook alle dienen te worden uitgevoerd om alle veiligheidsdoelstellingen te halen) ook allemaal voor andere, vergelijkbare, innovatieve voertuigen? Gelden deze aanbevelingen ook voor voertuigen voor individueel gebruik (dus niet voor vervoer van passagiers)?
- 15 Hoe wilt u aantonen wat de langetermijneffecten zijn van toelating van nieuwe voertuigen, in het licht van het feit dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in zijn voorlopige advies stelt dat de veiligheid van het gehele verkeerssysteem door de toelating van het nieuwe voertuig niet mag afnemen, maar juist zou moeten toenemen (bijvoorbeeld als nieuwe voertuigen leiden tot minder autogebruik en daarmee een veiliger verkeerssysteem)?

- 16 Deelt u de mening van de SWOV dat er een praktijkproef moet komen, waarmee een aantal potentiële moeilijkheden bij het berijden van een testvoertuig kan worden onderzocht, zoals kritische situaties die de gebruiker kan tegenkomen bij gebruik van het voertuig op de openbare weg en de te verwachten moeilijkheden bij de besturing van het nieuwe voertuig (plotseling remmen, oneffenheden in de weg, et cetera)? Zo ja, op welke manier zou een praktijkproef onderdeel moeten zijn van de aanvraag tot gebruik van een voertuig op de openbare weg? Ligt dit bij aanvrager of bij het ministerie om deze proef aan te vragen?
- 17 Kunt u uitleggen op welke extra bescherming wordt gedoeld, waar de SWOV stelt dat voor voertuigen die geen adequate bescherming bieden aan de gebruikers extra bescherming kan worden geadviseerd en dat een voertuig dat een relatief hoge snelheid heeft, maar geen bescherming biedt, onwenselijk is? Wat is een relatief hoge snelheid? Hoe verhoudt een grens tot 25 km per uur voor een elektrisch aangedreven voertuig zich tot een elektrische fiets die 25 km per uur kan rijden?
- 18 Hoe kijkt u aan tegen het meten van rijgedrag met als doel factoren te monitoren die onbekend of onzeker zijn op het gebied van verkeersveiligheid, zoals de personen die het nieuwe voertuig gebruiken en de interactie met andere weggebruikers? Op welke wijze zou het rijgedrag aan het voertuig zelf gemeten kunnen worden? Hoe zouden de gebruikers ondervraagd kunnen worden? Hoe kunnen hier representatieve resultaten uit afgeleid worden?
- 19 Hoe kijkt u naar het voorlopig advies van de RDW dat men zou kunnen betogen dat aan voertuigen die meerdere personen vervoeren hogere technische eisen gesteld kunnen worden?
- 20 Hoe verhoudt zich de aanbeveling van de RDW ten aanzien van het toezicht op conformiteit van de productie tot het uitgangspunt van de regels ten aanzien van bijzondere bromfietsen, namelijk dat er sprake is van innovatieve voertuigen? Hoe voorkomt u dat het doorvoeren van voortschrijdend inzicht op bijvoorbeeld het nog veiliger maken van innovatieve voertuigen wordt vertraagd door zo'n conformiteitseis in te stellen?
- 21 Kunt u aangeven of er op dit moment specifieke Europese regelgeving voor innovatieve voertuigen bestaat of in de pijplijn zit? Zo ja, wanneer wordt die verwacht en hoe gaat die eruit zien? Hoe beoordeelt u de personal light electric vehicles (PLEV) 17128 van de European Committee for Standardization (CEN) in dit kader?
- 22 Wat betekent de aanbeveling van de RDW om in de beleidsregel op te nemen dat bijzondere bromfietsen moeten voldoen aan de Europese Machinerichtlijn 2006/42/EG voor de toelatingskansen van innovatieve voertuigen? Wat betekent deze extra verplichting voor de regeldruk voor innovatieve voertuigen?
- 23 Wat bedoelt de RDW waar zij stelt dat op basis van aanscherping van de eisen er kan worden besloten om reeds verleende aanwijzingen tot toelating te beperken? Worden producenten vooraf gewaarschuwd over de aanscherping van de eisen? Op basis waarvan kan worden besloten om de eisen aan te scherpen? Geldt een aanscherping van de eisen voor de gehele categorie van bijzondere bromfietsen of kan dit ook voor één specifiek voertuig gelden?
- 24 Hoe zou de situatie eruit zien als de aanbeveling van de RDW zou worden overgenomen om toezicht te houden op de fabricage van bijzondere bromfietsen door middel van een jaarlijks bezoek en evaluatie? Wat zou een dergelijke evaluatie inhouden? Op welke punten is de RDW voornemens om op te gaan letten bij zo'n evaluatie?

- 25 Deelt u de mening van de RDW dat er een limiet zou moeten komen op het aantal exemplaren dat wordt toegelaten onder de eenvoudige procedure voor toelating van innovatieve voertuigen?
- 26 Wanneer – op welk moment en hoe – bent u erover geïnformeerd dat destijds «ambtelijk is gevraagd» of de Stint aangewezen kon worden als bijzondere bromfiets?
- 27 Over welke correspondentie met de EC over de bijzondere bromfiets beschikt u, waarnaar wordt verwezen in de brief van 4 juli 2011 van het ministerie aan de RDW (met betrekking tot de beoordeling van permanente eisen bijzondere bromfietsen)?
- 28 Klopt het dat de EC destijds uitsluitend ruimte zag voor nationale toelating die geen betrekking had op de «openbare weg»?
- 29 Wat wordt bedoeld met «ervaringen met ingediende aanvragen en voortschrijdend inzicht» die, per 1 januari 2015, hebben geleid tot een aanpassing van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen? Bestaan er (ambtelijke) documenten over die ervaringen met ingediende aanvragen en dat voortschrijdend inzicht?
- 30 Wat is de formele rol van de Afdeling Marktordering / productveiligheid van de ILT bij verkeersproducten? Kunt u dit toelichten?
- 31 Over welke toezichts- en handavingsinstrumenten beschikt de ILT als bevoegd toezichthouder op verkeersproducten als de Stint?
- 32 Kunt u toelichten op grond waarvan u de Kamer meldde dat de ILT inzake de Stint niet kon handhaven?
- 33 Kunt u toelichten op grond waarvan de RDW inzake de Stint geen toezicht- of handavingsinstrumenten kon inzetten, zoals een verplichte recall?
- 34 Kunt u toelichten waarom de ILT in antwoord op vragen van de media stelt dat al direct nadat door de ILT onderzoek was ingesteld, duidelijk was – op basis van de eerste observaties van de betrokken ILT-inspecteurs – dat voor het verdere onderzoek externe technische expertise nodig zou zijn, in opdracht van de ILT?
- 35 Bent u of is iemand anders in uw ministerie geïnformeerd over het TNO-onderzoek uit oktober 2014 (Factsheet feitenmateriaal Elektrische voertuigen en veiligheid) over de toename van nieuwe voertuigen op de weg en het gebrek aan kwaliteitscontrole en toezicht daarop? Wat is er met die informatie gedaan?
- 36 Is bij de implementatie van EU-verordening 168/2013 inzake de verbetering van conformiteit en markttoezicht ook de positie van de «bijzondere bromfiets» aan de orde geweest?
- 37 Kunt u toelichten waarom de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) wel beschikt over een registratie van incidenten met de Stint in de afgelopen jaren en de ILT niet?
- 38 Is het (gebrek aan) toezicht op bijzondere bromfietsen en nieuwe verkeersproducten in het verleden, dat wil zeggen voor het ongeval in Oss, onderwerp van overleg geweest tussen toezichthoudende instanties of inspecties?
- 39 Zijn de bijzondere bromfiets en nieuwe verkeersproducten onderwerp geweest van overleg met Europese toezichthouders en goedkeuringsinstanties?
- 40 Welke inspecties betrekken «ISO26262 Functional safety for road vehicles» bij hun toezicht of handhaving?
- 41 Kunt u toelichten wat de exacte betrokkenheid is van de ILT bij het strafrechtelijk onderzoek naar het ongeval in Oss?
- 42 Wordt informatie die langs bestuursrechtelijke weg (producttoezicht) wordt verkregen gedeeld met partners in het strafrechtelijk onderzoek?

- 43 Wordt bij het onderzoek naar eventuele strafrechtelijke verwijtbaarheid van de fabrikant van de Stint of de bestuurster van de Stint bij het ongeluk in Oss ook beoordeeld of en zo ja, in hoeverre wet- en regelgeving en toezicht tekort zijn geschoten?
- 44 Klopt het dat de Stint (nog) het enige voertuig in de oude regeling is?
- 45 Op welke momenten heeft TNO hetzij de RDW of hebben derde partijen zorgen geuit over de Stint en het gebrek aan toezicht daarop?
- 46 Op basis van welke gronden, argumenten of criteria is ambtelijk besloten om de Stint-aanvraag te laten vallen onder de regeling bijzondere bromfietsen? Staat hierover iets op papier? Is daarover advies gevraagd aan de ILT of de RDW?
- 47 Hoe wilt u voorkomen dat technische specificaties zo worden gesteld dat innovatieve elementen niet toegelaten kunnen worden terwijl deze feitelijk eenzelfde niveau van verkeersveiligheid kunnen realiseren?
- 48 Gaat u ook in gesprek met (toekomstige) aanbieders van innovatieve voertuigen om te waarborgen dat technische specificaties in de praktijk toepasbaar en uitvoerbaar zijn en bewerkstellingen wat ervan wordt verwacht?
- 49 Wordt (ook) een helmplicht bedoeld als de SWOV vraagt om «extra bescherming» als het voertuig geen bescherming biedt?
- 50 Is het mogelijk nieuwe voertuigen, die in gebruik duidelijk verschillen van wat nu gebruikelijk is in het verkeer, tijdelijk toe te laten en het gebruik in de praktijk te evalueren alvorens tot een permanente toelating wordt besloten?
- 51 Bent u bereid om bij de suggestie om toelating van innovatieve voertuigen tot de weg in eerste instantie voor tijdelijke duur toe te staan, ook de mogelijkheid van experimenten of pilots te overwegen?
- 52 Kan de conformiteitseis ertoe leiden dat verbeteringen die mogelijk juist de veiligheid vergroten, niet kunnen worden doorgevoerd? Moet daar niet een aparte (lichte) toets voor komen zonder dat alles opnieuw moet worden getoetst als een nieuw voertuig?
- 53 Wordt bij het maken van nationale regels geanticipeerd op eventuele Europese regels?
- 54 Wat zijn de gevolgen van nieuwe regels, eisen, toelatingsprocedures, gebruiksvoorschriften of keuringseisen voor voertuigen die eerder zijn toegelaten? Wat betekent dit voor producenten en gebruikers?
- 55 Om welke aantallen gaat het, als de RDW van mening is dat bepaalde soorten innovatieve voertuigen alleen in een gelimiteerd aantal zouden mogen worden toegelaten? Wat is de ratio achter het gelimiteerd toelaten van exemplaren en heeft u een specifiek getal in gedachten?
- 56 Bent u bereid om naast de suggestie om toelating van innovatieve voertuigen tot de weg in eerste instantie voor tijdelijke duur toe te staan, ook de mogelijkheid van experimenten of pilots te overwegen?
- 57 Hoe wilt u flexibiliteit behouden in het herijkte kader, nu uit de aanvraagprocedure van één van de huidige bijzondere bromfietsen, de goedgekeurde Kickbike type Fat Max, duidelijk werd dat de banden met typegoedkeuring niet bleken te bestaan (antwoord feitelijke vragen 18 oktober 2018)? Deelt u de mening dat een te rigide systeem onwenselijk is voor andere belangen die u in uw brief omschreef?

- 58 Kunt u nader toelichten wat er kan worden verstaan onder de verklaring die fabrikanten afgeven dat de duurzaamheid van de systemen, voertuigonderdelen en uitrustingsstukken, die essentieel zijn voor de functionele veiligheid, afdoende zijn getest? Is hiervoor een beoordeling door een onafhankelijke instantie noodzakelijk of bijvoorbeeld een systeem zoals dat van de Algemene Periodieke Keuring (APK)?