

Vergaderjaar 2018–2019

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 653**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 23 januari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 13 december 2018 inzake het rapport TNO over de Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 643) en over de brief van de brief van 5 december 2018 over het toelatingskader bijzondere bromfietsen en toezeggingen inzake Stint (Kamerstuk 29 398, nr. 637).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 januari 2019. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

## **Inleiding**

Bijgaand treft u de beantwoording van de vragen gesteld door de vaste commissie voor 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). Op 18 oktober 2018<sup>1</sup> heb ik u gemeld dat er ook onderzoek wordt verricht naar de wisselwerking tussen het spoorstelsel en de Stint. In het kader daarvan treft u in bijlage het «Meetrapport Elektromagnetische velden rond het spoor»<sup>2</sup>. DEKRA heeft dit onderzoek verricht in opdracht en onder auspiciën van Agentschap Telecom. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft dit onderzoek op 16 januari 2019 aan mij aangeboden. Ik stuur u dit rapport vast toe. Uiteraard bespreek ik dit rapport nog met de ILT. In bijlage treft u een korte toelichting op dit rapport en ook een nadere duiding van de uitkomsten door het Agentschap Telecom<sup>3</sup>.

## **Vragen en antwoorden**

### **Vraag 1**

Wanneer ontvangt de Kamer de resultaten van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)?

### **Antwoord 1**

Naar verwachting zal de OVV haar onderzoek in het najaar van 2019 afronden en dan de resultaten publiceren. Ik zal uw Kamer deze resultaten toesturen samen met mijn reactie.

### **Vraag 2**

Wanneer zijn de resultaten van het onderzoek van het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) te verwachten?

### **Antwoord 2**

Het onderzoek naar de aard en omstandigheden van het ongeval in Oss wordt uitgevoerd onder leiding van het OM Oost-Brabant, door de Politie en het Nederlands Forensisch Instituut (NFI). Het OM heeft in december aangegeven dat het onderzoek nog een aantal maanden kan duren.

### **Vraag 3**

Wat betekenen de uitkomsten van het onderzoek van de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) voor gelijkaardige voertuigen?

### **Antwoord 3**

Het TNO-onderzoek richt zich specifiek op het veiligheidsniveau van de Stint en niet op de bijzondere bromfiets in algemene zin. De conclusies uit het TNO onderzoek zijn daarom niet integraal toepasbaar op de gehele categorie bijzondere bromfietsen. Op een aantal punten verschilt de Stint van andere bijzondere bromfietsen. De Stint is de enige bijzondere bromfiets die wordt gebruikt voor personenvervoer. Dit verschil komt ook terug in de door TNO geformuleerde veiligheidsdoelstellingen en de waardering die aan deze doelstellingen zijn toegekend. Zo is de veiligheidsdoelstelling dat een voertuig te allen tijde naar een veilige plek geduwd moet kunnen worden minder belangrijk bij voertuigen die voor particulier vervoer (eigen vervoer) bedoeld zijn. Een bestuurder zal immers van het voertuig kunnen stappen en zichzelf in veiligheid kunnen brengen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 616.

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

#### Vraag 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?

#### Antwoord 4

Dit was één van de werkhypotheses waarmee de ILT werkte. TNO gaat in haar rapport niet in op dit specifieke punt.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 5

In totaal zijn er 11 verzoeken op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) ingediend sinds het ongeluk in Oss op 20 september 2018. Deze verzoeken zijn ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) en de Dienst Wegverkeer (RDW).

#### Vraag 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?

#### Antwoord 6

De verklaring hiervoor kan alleen door de fabrikant worden gegeven.

#### Vraag 7

Wat was de remwegvertraging die de Dienst Wegverkeer (RDW) bij toelating van de Stint had gemeten?

#### Antwoord 7

Bij de toelating van de Stint heeft de RDW de remweg gemeten. In de set van eisen die in 2011 aan de RDW is toegezonden om de technische beoordeling uit te voeren, staat een eis voor de remvertraging van 4m/s<sup>2</sup>. In dezelfde set van eisen staat ook op welke manier deze eis gekeurd moet worden (de zogenaamde «wijze van keuren»). Destijds was in de wijze van keuren de volgende tekst opgenomen: «bij twijfel controle door middel van een vertragingproef, waarbij aan de hand van de afgelegde vertragingafstand wordt bepaald of aan de vereiste vertraging is voldaan. Als de bromfiets op topsnelheid (maximaal 20 km/u) binnen 3,86 meter stilstaat voldoet het.» Voor de beoordeling van de eis heeft de RDW naar de remweg gekeken. Omdat een remweg van 3,5 meter is gemeten (bij een maximumsnelheid van het geteste voertuig van 15 km/u), is geconcludeerd dat aan de eis voor de remvertraging is voldaan. Zoals TNO heeft vastgesteld in zijn onderzoek, waarover ik u op 13 december 2018 heb geïnformeerd<sup>4</sup>, voldoet de Stint niet aan de eis van 4m/s<sup>2</sup> wanneer deze op zichzelf wordt beoordeeld, los van de voorgeschreven wijze van keuren. Voor mij is hierdoor duidelijk dat de formulering van de wijze van keuren eenduidiger had moeten en dit is voor mij een absolute voorwaarde voor het nieuwe kader. Per 1 januari 2012 is de zin «Als de bromfiets op topsnelheid (maximaal 20 km/u) binnen 3,86 meter stilstaat voldoet het» niet meer in de wijze van keuren opgenomen. Dat betekent dat er bij toelatingen vanaf die datum alleen nog maar wordt getoetst of de vereiste remvertraging van 4m/s<sup>2</sup> is gehaald.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 643.

Ik heb uw Kamer eerder geïnformeerd dat de Stint niet voldeed aan de vereiste maximum afmetingen, waarbij werd gefocust op de breedte. Bij het een op rij zetten van alle informatie, onder andere ten behoeve van het OVV onderzoek, is gebleken dat de lengte van de Stint de maximaal toegestane lengte overschreed (2m30 in plaats van 2m). Onduidelijk is waarom hier niets over is opgemerkt in het testrapport van de RDW.

Ik ga ervan uit dat de OVV beide punten zal betrekken bij zijn onderzoek naar de wijze waarop bijzondere voertuigen tot de openbare weg worden toegelaten.

Vraag 8

Welke maatregelen zijn er genomen nadat TNO in 2014 een rapport over elektrische voertuigen heeft gepubliceerd?

Antwoord 8

Dit rapport betreft de factsheet «feitenmateriaal Elektrische voertuigen en veiligheid» (zie bijlage) die TNO in oktober 2014 heeft gepubliceerd<sup>5</sup>. De factsheet heeft betrekking op voertuigen die onder de Europese toelatingsprocedure worden gebouwd, nationaal of individueel worden toegelaten en ziet niet op de categorie bijzondere bromfietsen. Onder andere de politie, brandweer en Rijkswaterstaat hadden behoefte aan het bundelen van informatie uit bestaande en lopende onderzoeken over de verschillende veiligheidsaspecten van elektrische voertuigen. De factsheet biedt deze informatie. De afgelopen jaren zijn er maatregelen genomen, die zien op aandachtspunten waar de factsheet op in gaat. Zo is de eis dat elektrische voertuigen een geluid moeten produceren zodat ze hoorbaar zijn voor bijvoorbeeld blinden of slechtzienden, geregeld<sup>6</sup>.

Vraag 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?

Antwoord 9

Onduidelijk is aan welke communicatie van de Europese Commissie uit 2015 hier precies wordt gerefereerd. In algemene zin geldt dat voor het markttoezicht op type-goedgekeurde voertuigen de ILT verantwoordelijk bleef. Voor bijzondere bromfietsen was er geen toezicht.

Vraag 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?

Antwoord 10

De twee onderzoeksverslagen van de ILT van 5 oktober 2018 die ik uw Kamer op 18 oktober 2018 heb toegezonden<sup>7</sup> vormen een nadere onderbouwing van het feitenrelaas zoals ik dat aan uw Kamer op 1 oktober 2018 heb toegezonden.<sup>8</sup> Ik heb u deze nagezonden om duidelijkheid te scheppen over de beelden die waren ontstaan over informatieverstrekking met betrekking tot de veiligheid van de Stint. Het gespreksverslag van de ILT van de gesprekken die op 29 en 30 september

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>6</sup> EU-verordening nr. 540/2014.

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 616.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 613.

2018 met de fabrikant hebben plaatsgevonden gaat over de bevindingen uit het onderzoek tot dan toe, een en ander zoals ook is opgenomen in voornoemde onderzoeksverslagen en het feitenrelaas die met uw Kamer zijn gedeeld.

Vraag 11

Gaat u ook in gesprek met (toekomstige) aanbieders van innovatieve voertuigen om te waarborgen dat technische specificaties in de praktijk uitvoerbaar zijn?

Antwoord 11

Ja. Ik vind het belangrijk dat de sector wordt geïnformeerd en geconsulteerd. Die gesprekken vinden plaats. In die gesprekken informeer ik de fabrikanten over hoe het proces eruit ziet en de inhoudelijke dilemma's bij de herijking van het toelatingskader.

Vraag 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?

Antwoord 12

Ik zie op dit moment hoe zo'n kwaliteitssysteem om de conformiteit van de productie te waarborgen het beste vorm kan krijgen. Het zal moeten waarborgen dat voertuigen identiek worden geproduceerd en ook dat aanpassingen aan het voertuig die gevolgen hebben voor de afgegeven aanwijzing, opnieuw ter beoordeling worden voorgelegd om te zien of het passend is om de aanwijzing in stand te laten dan wel aan te passen of in te trekken. Die verantwoordelijkheid heeft de fabrikant op dit moment ook al, maar ik wil zorgen dat de fabrikant dit ook daadwerkelijk doet, bijvoorbeeld door hier risico-gestuurde controles naar uit te voeren. Het doel van mogelijke maatregelen is uiteindelijk een kwaliteitsimpuls te geven aan het productieproces.

Vraag 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?

Antwoord 13

Zie antwoord 3.

Vraag 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)?

Antwoord 14

Zie antwoord 3.

Vraag 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)?

#### Antwoord 15

Zoals ik heb geschreven in mijn brief aan uw Kamer van 5 december 2018<sup>9</sup> levert dit advies van de SWOV een dilemma op indien de toelating van een bijzondere bromfiets uitsluitend mogelijk is als daarmee de verkeersveiligheid hetzelfde blijft, dan wel wordt vergroot. Er zijn immers ook andere maatschappelijke doelstellingen waar de introductie van een bijzondere bromfiets aan bij kan dragen, zoals duurzaamheid, mobiliteit en verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot als het gebruik van bijvoorbeeld de auto afneemt. Het toelatingskader moet een weerspiegeling zijn van die balans. Bovendien zal het niet altijd mogelijk zijn om dit op voorhand vast te stellen.

#### Vraag 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? Licht dit bij aanvrager of bij het ministerie om deze proef aan te vragen?

#### Antwoord 16

Binnen het huidige toelatingskader dient de aanvrager een veiligheidsrapport aan te leveren. De SWOV adviseert dat een praktijkproef, waarin de potentiële moeilijkheden en risico's (plots remmen, oneffenheden in de weg, etc.) bij het besturen van het testvoertuig onderzocht worden, onderdeel moet zijn van de toetsingsprocedure. Ik kan mij voorstellen dat een dergelijke praktijkproef onderdeel wordt van het veiligheidsrapport. Dit onderzoek moet uitgevoerd worden door een onafhankelijke partij met kennis van en ervaring met verkeersveiligheidsanalyses, zoals de SWOV. Ik ben voornemens deze optie verder te onderzoeken.

#### Vraag 17

Kunt u uitleggen op welke extra bescherming wordt bedoeld, 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?

#### Antwoord 17

De SWOV doelt met extra bescherming op één van de drie ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig, namelijk (bio)mechanica. Hierin staat centraal dat extra bescherming van gebruikers bij voorkeur geschiedt via het voertuig zelf, zoals gordels, airbags en betere kooiconstructies. Voor tweewielers is dit doorgaans niet mogelijk. Dan kunnen volgens SWOV persoonlijke beschermingsmiddelen, zoals een helm, worden aangeraden of verplicht. De keuze voor het type bescherming hangt volgens SWOV af van het type voertuig en de positie van dit voertuig binnen het verkeerssysteem. Ons verkeerssysteem bestaat immers uit verschillende type wegen en paden met elk een aangewezen maximumsnelheid.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 637.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 18

Zie antwoord 50 en 51.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 19

Ik constateer dat verschillende partijen, waaronder ook uw Kamer, hebben verzocht om in het toelatingsbeleid voor bijzondere bromfietsen te differentiëren naar gebruik. Ik wil zeker voldoen aan dat verzoek van uw Kamer en bezie op welke manier ik hieraan invulling kan geven. De RDW heeft op dit punt nog geen definitief oordeel gevormd over de aanvullende eisen ten aanzien van de bescherming van de inzittenden van het voertuig. Ik verwacht nog advies van de RDW op dit specifieke punt.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 20

Het uitgangspunt van deze conformiteit is dat de fabrikant bewijst dat hij bijzondere bromfietsen produceert die identiek aan elkaar zijn. Alleen zo kan worden geborgd dat de geproduceerde voertuigen aan de toelatingseisen voldoen en dat het veiligheidsniveau ervan dus hetzelfde is als het voertuig dat is aangeboden aan de RDW ter beoordeling. Als door voortschrijdend inzicht de fabrikant voornemens is om een type bijzondere bromfiets te wijzigen, dan moet de fabrikant (eventueel na een nieuwe aanvraag en aanwijzing) ook weer bewijzen dat hij die bijzondere bromfietsen identiek kan bouwen. Een conformiteitseis hindert de innovatie derhalve niet, maar borgt dat de bijzondere bromfietsen die in omloop worden gebracht, allemaal aan een zelfde getoetst veiligheidsniveau voldoen en dat de consument erop kan vertrouwen dat de bijzondere bromfiets die hij of zij koopt, ook een bijzondere bromfiets is die is toegelaten tot de openbare weg. Als een fabrikant, zoals in het geval van de Stint, de bijzondere bromfiets aanpast op essentiële onderdelen zonder dit te melden valt deze immers niet meer automatisch onder de afgegeven aanwijzing en is deze aangepaste variant dus niet toegelaten tot de weg. Zoals ik uw Kamer eerder heb gemeld bij de beantwoording van de feitelijke vragen<sup>10</sup> op 18 oktober 2018 zien essentiële onderdelen onder meer op de stuurinrichting, de reminrichting, het frame of de elektrotechnische uitrusting.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 616.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 21

Er is op dit moment geen specifieke regelgeving in voorbereiding voor innovatieve voertuigen. Voor typegoedkeuringsplichtige voertuigen zijn er Europese regels met betrekking tot innovatieve aspecten van voertuigen. In artikel 40 van Verordening 168/2013 wordt de mogelijkheid geschapen voor het toepassen van ontheffingen voor nieuwe technologieën of nieuwe concepten. Voor innovatieve voertuigen die buiten dit toepassingsgebied vallen is er geen Europese regelgeving. Zoals ik heb geschreven aan uw Kamer zal ik er in Europees verband, onder meer in de High Level Groep Verkeersveiligheid, voor pleiten om toelatings- en gebruikseisen voor bijzondere bromfietsen op Europees niveau te regelen conform de motie van uw Kamer.<sup>11</sup> De CEN-werkgroep heeft in december jl. een norm voor PLEV's (17 128) vastgesteld. Deze norm voor PLEV's kan zeker ook inspiratie leveren, omdat deze grotendeels de categorie voertuigen omvat die in Nederland aangewezen zijn op basis van de beleidsregel. Ik zal bezien in hoeverre deze norm gebruikt kan worden bij het herijken van het technische toelatingskader.

#### Vraag 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 toelatingkansen van innovatieve voertuigen? Wat betekent deze extra verplichting voor de regeldruk voor innovatieve voertuigen?

#### Antwoord 22

Fabrikanten van machines, waaronder voertuigen die niet onder Verordening 168/2013 vallen – zoals bijzondere bromfietsen-, vallen binnen het toepassingsgebied van de Machinerichtlijn. De Machinerichtlijn vereist dat de fabrikanten machines produceren die voldoen aan een aantal algemene veiligheids- en gezondheidseisen en enkele administratieve eisen. De RDW beveelt aan om die algemene eisen, alsmede een risicobeoordeling, nu ook bij de toelating mee te nemen.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 23

Aanscherping van de eisen kan volgens de RDW plaatsvinden om verschillende redenen, zoals voortschrijdend inzicht, signalen uit de samenleving of dat bij het gebruik naar voren komt dat bepaalde eisen te licht zijn. De RDW heeft geadviseerd na een aanscherping van de eisen de reeds op basis van lichtere eisen afgegeven aanwijzingen opnieuw te toetsen aan de zwaardere eisen. Voldoet het voertuig daaraan, dan blijft de aanwijzing in stand. Voldoet het voertuig niet aan de eisen dan krijgt de

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 637.



fabrikant de kans het voertuig met de nieuwe eisen in overeenstemming te brengen. Wil de fabrikant dat niet dan is het voorstel om de aanwijzing in te trekken. Dit heeft uitsluitend effect op nog te produceren voertuigen, reeds toegelaten voertuigen mogen gebruikt blijven worden. Aanscherpingen worden tijdig gemeld, zodat er voldoende tijd is om de productielijn aan te passen. Dergelijke aanscherpingen gelden dan in principe voor alle bijzondere bromfietsen, aangezien de aanscherping dan ziet op het toelatingskader dat op alle bijzondere bromfietsen van toepassing is. Afhankelijk van welke aanscherping het betreft kan de ene aanscherping wel of niet of meer of minder relevant zijn voor bepaalde bijzondere bromfietsen. Ik zie nog of het wenselijk is dit advies over te nemen want dit roept natuurlijk wel de vraag op wat het effect van zo'n werkwijze is voor de innovatie. Ik zal samen met de RDW en de andere betrokkenen bezien of deze voorgestelde aanpak wenselijk en werkbaar is.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 24

Het advies van de RDW om jaarlijks een bezoek en evaluatie te organiseren doet de RDW in de context van de conformiteitseis (zie ook antwoorden 12 en 20). Hoe dit eruit zou moeten zien, zie ik bij de verdere uitwerking van het toelatingskader.

#### Vraag 25

Deelt u de mening van de RDW dat er een limiet zou moeten komen op het aantal exemplaren dat wordt toegelaten onder de vereenvoudigde procedure voor toelating van innovatieve voertuigen?

#### Antwoord 25

Ik ben van mening dat niet de geproduceerde aantallen leidend moeten zijn voor de toelatingseisen die worden gesteld aan bijzondere bromfietsen, maar dat het toelatingskader in zijn algemeenheid de randvoorwaarden moet scheppen om te borgen dat in beginsel met elke bijzondere bromfiets veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 26

Ik heb dit vernomen op het moment dat mij een concept werd voorgelegd van de Kamerbrief die ik uw Kamer op 5 december 2018 heb toege-stuurd.<sup>12</sup> Dit was op 2 december.

#### Vraag 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)?

#### Antwoord 27

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 637.

Het betreft hier een brief van 2 januari 2008 van de Europese Commissie aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die ook destijds met uw Kamer is gedeeld<sup>13</sup> naar aanleiding van schriftelijke vragen, onder meer in relatie tot de toelating van de Segway tot de openbare weg.

Vraag 28

Klopt het dat de EC destijds uitsluitend ruimte zag voor nationale toelating die geen betrekking had op de «openbare weg»?

Antwoord 28

Nee. Het gevolg van toelating is juist dat een voertuig «is toegelaten tot het verkeer op de weg». Dan gaat het om de openbare weg. Een nationale toelating die geen betrekking heeft op de openbare weg bestaat niet. In schriftelijk contact met de Europese Commissie uit 2008 is wel bevestigd dat voertuigen die niet zijn bedoeld voor de openbare weg, niet onder de Europese voertuigregelgeving vallen. Ze behoren niet tot een Europees gereguleerde voertuigcategorie en er zijn geen Europese regels voor. Ten aanzien van deze voertuigen is er ruimte voor een nationale toelating. Uiteraard is toelating alleen mogelijk als de verkeersveiligheid is gewaarborgd.

Vraag 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?

Antwoord 29

Er bestaan (ambtelijke) documenten ter voorbereiding van de beleidsregel die op 1 januari 2015 in werking is getreden. Het gaat dan om het uitwisselen van concepten van de voorgenomen beleidsregel. Voortschrijdend inzicht ziet met name op de ervaringen die zijn opgedaan met de beoordelingen van de voertuigen en de fabrikanten daarvan. Hieruit bleek onder andere dat het nodig was om diverse eisen die in de permanente eisen in eerste instantie globaal geformuleerd waren, nader te concretiseren om bijvoorbeeld te voorkomen dat in plaats van goedgekeurde retroreflectoren een stukje reflecterend tape werd geplakt en daarmee het idee bestond dat men aan de eisen voldeed.

Vraag 30

Wat is de formele rol van de Afdeling Marktordening / productveiligheid van de ILT bij verkeersproducten? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 30

Het toezicht op verkeersproducten valt binnen de ILT onder de afdeling Marktordening van de portefeuille Duurzaamheid. Verkeersproducten die onder het toezicht vallen zijn radarapparatuur, nieuwe voertuigen (personenauto's, vrachtauto's, motoren, bromfietsen, bussen, aanhangwagens en tractoren) en nieuwe onderdelen en technische eenheden van voertuigen.

Ook handhaving van het verbod op de verkoop of in het verkeer brengen van onderdelen of technische eenheden die niet voldoen aan geharmoniseerde toelatingseisen of niet zijn voorzien van het verplichte type goedkeuringsmerk valt hieronder.

Vraag 31

---

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 78.

Over welke toezichts- en handhavingsinstrumenten beschikt de ILT als bevoegd toezichthouder op verkeersproducten als de Stint?

Antwoord 31

De Stint valt onder de categorie «bijzondere bromfietsen», is geen verkeersproduct en valt derhalve niet onder het toezicht van de ILT.

Vraag 32

Kunt u toelichten op grond waarvan u de Kamer meldde dat de ILT inzake de Stint niet kon handhaven?

Antwoord 32

De ILT kon niet handhaven, omdat de ILT niet op grond van de Wegenverkeerswet 1994 is aangewezen als markttoezichthouder voor bijzondere bromfietsen.

Vraag 33

Kunt u toelichten op grond waarvan de RDW inzake de Stint geen toezicht- of handhavingsinstrumenten kon inzetten, zoals een verplichte recall?

Antwoord 33

Voor dit antwoord verwijs ik u naar antwoord 4 (pagina 7) in mijn beantwoording van de feitelijke vragen van 18 oktober 2018.<sup>14</sup>

Vraag 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?

Antwoord 34

Op basis van de eerste observaties van de ILT werd duidelijk dat voor een uitgebreid technisch onderzoek testfaciliteiten nodig waren waarover de ILT niet beschikt, zoals faciliteiten voor het doen van rij- en remproeven.

Vraag 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?

Antwoord 35

Zie antwoord 8.

Vraag 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?

Antwoord 36

Aan de verordening is uitvoering gegeven door de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 4 december 2015<sup>15</sup>. Daarbij is de positie van de bijzondere bromfiets niet aan de orde geweest. De verklaring hiervoor is dat bijzondere bromfietsen buiten het toepassingsgebied van deze verordening valt.

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 616.

<sup>15</sup> Stcrt. 2015, nr. 44282.

Vraag 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?

Antwoord 37

De Inspectie Sociale Zaken en werkgelegenheid (ISZW) registreert meldingen die zijn gedaan met betrekking tot arbeidsongevallen. Ongevallen door werknemers tijdens het werk moeten bij de ISZW worden gemeld. Dit geldt ook voor arbeidsongevallen waarbij een Stint is betrokken. De Stint wordt vooral professioneel gebruikt, met name door kinderopvangorganisaties, maar bijvoorbeeld ook bij logistieke bedrijven. De ILT heeft geen registratie van incidenten, omdat het niet is aangewezen als markttoezichthouder voor bijzondere bromfietsen.

Vraag 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?

Antwoord 38

Er was geen toezichthouder aangewezen en daarmee is er geen overleg geweest tussen toezichthoudende instanties of inspecties.

Vraag 39

Zijn de bijzondere bromfiets en nieuwe verkeersproducten onderwerp geweest van overleg met Europese toezichthouders en goedkeuringsinstanties?

Antwoord 39

Nee.

Vraag 40

Welke inspecties betrekken «ISO26262 Functional safety for road vehicles» bij hun toezicht of handhaving?

Antwoord 40

De ISO26262 geeft fabrikanten een vrijwillig kader voor de productveiligheid van hun voertuigen. De RDW accepteert een risicoanalyse op basis van onder andere ISO26262 bij de behandeling van aanvragen voor proeven met zelfrijdende auto's.

Vraag 41

Kunt u toelichten wat de exacte betrokkenheid is van de ILT bij het strafrechtelijk onderzoek naar het ongeval in Oss?

Vraag 41

De ILT is nu niet meer inhoudelijk bij het ongevalsonderzoek betrokken, omdat dit onderzoek een strafrechtelijke focus heeft gekregen en de ILT alleen een onderzoeksopdracht heeft (en derhalve in casu geen strafrechtelijke bevoegdheden).

Vraag 42

Wordt informatie die langs bestuursrechtelijke weg (producttoezicht) wordt verkregen gedeeld met partners in het strafrechtelijk onderzoek?

Antwoord 42

In het geval er onderzoeken met een verschillende achtergrond (bestuursrechtelijk/strafrechtelijk) worden ingesteld, wordt vanuit het

bestuursrechtelijke onderzoek uitsluitend procesmatige informatie gedeeld. Inhoudelijke informatie die langs bestuursrechtelijke weg is verkregen, wordt alleen met partners in een strafrechtelijk onderzoek gedeeld als deze informatie door die partners wordt gevorderd.

Vraag 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?

Antwoord 43

Het OM verricht momenteel een onafhankelijk onderzoek. Ik ben niet op de hoogte van de inhoud van dit onderzoek.

Vraag 44

Klopt het dat de Stint (nog) het enige voertuig in de oude regeling is?

Antwoord 44

Indien met «de oude regeling» de situatie van voor de inwerkingtreding van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen op 1 januari 2015 wordt bedoeld, is het antwoord ontkennend. In de categorie bijzondere bromfietsen zijn tot 1 januari 2015, naast de Stint, de volgende voertuigen toegelaten op de openbare weg: Segway, Trikke, Zappy 3, Swing, Paukool, Virto, Robstep Robin-MR, E-one, Virto S, Ninebot type E. Daarmee is de Stint niet het enige voertuig dat is toegelaten op basis van de toen geldende toelatingseisen.

Sinds 1 januari 2015 zijn de volgende voertuigen nog toegelaten: Ninebot type Urban, Kickbike Luxury, Yedoo Mezeq, Kickbike Cruise, Kickbike Fat Max en de Qugo Runner.

Vraag 45

Op welke momenten heeft TNO hetzij de RDW of hebben derde partijen zorgen geuit over de Stint en het gebrek aan toezicht daarop?

Antwoord 45

Zoals uit de aan uw Kamer verstrekte informatie blijkt in de brief van 31 oktober 2018 heeft de RDW in de aanloop naar de introductie van de categorie bijzondere bromfietsen het ministerie diverse keren in algemene zin gewezen op het ontbreken van maatregelen ter conformiteit van de productie en de risico's daarvan (Kamerstuk 29 398, nr. 617) Voorts zijn bij het ministerie en de ILT na het ongeval in Oss signalen van burgers ontvangen die hun zorgen uiten over de Stint. De reacties die zijn binnengekomen bij het Meld en Informatiecentrum van de ILT zijn geanalyseerd en waar relevant meegenomen in het onderzoek naar de Stint. De signalen die het ministerie heeft ontvangen zijn gedeeld met de ILT. Voor zover te achterhalen was, is voor die tijd slechts één signaal binnen gekomen bij het ministerie van een burger die zorgen heeft geuit over het gebruik van de Stint en informeerde naar redenen om de Stint op de weg toe te laten. In reactie hierop is een globale schets van de toelatingsprocedure beschreven. De RDW heeft geen signalen van burgers of anderen ontvangen die aanleiding waren tot een recall van de Stint.

Vraag 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?

#### Antwoord 46

Omdat de Stint niet in aanmerking kwam voor een Europese typegoedkeuring was alleen aanwijzing als bijzondere bromfiets in beginsel mogelijk als optie om het voertuig toe te laten tot het verkeer op de weg. Zo'n aanwijzing is door de fabrikant van de Stint ook aangevraagd. Voor zover achterhaald kan worden uit de archieven en nog beschikbare mailwisselingen is naar aanleiding van de aanvraag destijds wel de vraag gesteld of de Stint überhaupt onder het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen kon vallen gelet op het feit dat de Stint onder andere bedoeld is voor het vervoer van kinderen. Dit feit, naast het feit dat de Stint, anders dan de tot dan toe aangewezen bijzondere bromfietsen, vier wielen heeft, werd niet als een reden gezien om de Stint op voorhand niet in aanmerking te laten komen voor een aanwijzing als bijzondere bromfiets. In het toelatingskader waren geen eisen gesteld aan het aantal passagiers en het aantal wielen. Voor zover achterhaald kan worden is hier geen advies over gevraagd aan de RDW of de ILT.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 47

Ik deel uw zorg en daarom heb ik in de Kamerbrief van 5 december 2018 eerder dit dilemma benoemd: »het sterk aanscherpen van de (technische) toelatingseisen met het oog op de verkeersveiligheid, kan als gevolg hebben dat voertuigen niet zonder onevenredige inspanning kunnen voldoen aan deze eisen en kan daarmee innoveren minder aantrekkelijk maken voor de fabrikanten«(Kamerstuk 29 398, nr. 617). Dit vraagt dus een keuze. Zo zou kunnen worden bepaald dat een fabrikant, wanneer deze niet voldoet aan een technische eis, op een andere manier moet aantonen dat het gewenste verkeersveiligheidsniveau wordt gehaald.

#### Vraag 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 bewerkstelligen wat ervan wordt verwacht?

#### Antwoord 48

Zie antwoord 11.

#### Vraag 49

Wordt (ook) een helmplicht bedoeld als de SWOV vraagt om «extra bescherming» als het voertuig geen bescherming biedt?

#### Antwoord 49

Zie eerste deel van antwoord 17.

#### Vraag 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?

#### Vraag 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?

#### Antwoord 50 en 51

Zoals de RDW in haar advies opmerkt is de aanwijzing voor bijzondere bromfietsen in principe niet beperkt in de tijd. In de huidige procedure wordt één enkel exemplaar beoordeeld en een aanwijzing verstrekt voor alle identieke exemplaren. De RDW is van mening dat veranderende inzichten moeten kunnen leiden tot het beperken van de aanwijzing tot toelating van voertuigen. Ik zie nog of en zo ja op welke wijze dit moet gebeuren. Daarnaast zie ik ook of experimenten of pilots zoals de SWOV adviseert wenselijk zijn.

#### Vraag 52

Kan de conformiteitseisen 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?

#### Antwoord 52

In het herijkte toelatingskader moet de omgang met wijzigingen van het voertuig ten opzichte van het aangewezen voertuig worden opgenomen. Overeenkomstig de werkwijze bij een Europese typegoedkeuring, zou dan inderdaad beoordeeld kunnen worden wat de impact van de aanpassing is en welke gevolgen dat heeft voor de aanwijzing. Als wijzigingen een geringe impact hebben, bijvoorbeeld omdat het geen andere onderdelen van het voertuig raakt, is het inderdaad voorstelbaar dat alleen deze aanpassing beoordeeld wordt en niet het gehele voertuig. Ik werk dit samen met de RDW nader uit. Zie verder antwoord 20.

#### Vraag 53

Wordt bij het maken van nationale regels geanticipeerd op eventuele Europese regels?

#### Antwoord 53

Ja, in die zin dat bij het vormgeven van het toelatingskader, waar mogelijk, inspiratie wordt gehaald uit reeds bestaande Europese regelgeving zoals de Machinerichtlijn<sup>16</sup>. Als de Europese Commissie besluit het initiatief te nemen tot het opstellen van een Europees kader ligt het immers voor de hand dat ze zich zal baseren op wat er al bestaat aan Europese regels en systematiek. Zoals ik uw Kamer heb gemeld, zal ik mij inzetten om te komen tot zo'n Europees kader<sup>17</sup>. Als er een dergelijk kader komt, kan het toelatingskader, afhankelijk van de inhoud van het Europese kader, daar relatief snel op aangepast worden.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 54

Binnen het EU-typegoedkeuringssysteem geldt in beginsel dat voertuigen die onder de «oude» regels zijn geproduceerd, ongelimiteerd mogen worden gebruikt, voor zover ze voldoen aan de permanente eisen. Als nieuwe normen van kracht worden, kan de typegoedkeuring vervallen of worden uitgebreid. Voertuigen onder een vervallen typegoedkeuring mogen nog gedurende een gelimiteerde periode worden verkocht. Binnen de systematiek van aanwijzing van bijzondere bromfietsen geldt deze

<sup>16</sup> Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG (herschikking) (PbEU, 2006, L 157).

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 637.

regel nu niet. Ik bezie of het wenselijk is eenzelfde systematiek te introduceren voor bijzondere bromfietsen en op welke wijze dit mogelijk is.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 55

De RDW adviseert een specifiek maximum aantal voertuigen. De ratio hierachter is volgens de RDW het volgende. Het risico van toegelaten voertuigen voor het verkeer neemt proportioneel toe met het aantal geproduceerde en verkochte exemplaren. Op basis van dit principe stellen de Europese regels aan individueel toegelaten reguliere voertuigen lagere eisen. Voertuigen met een Europese typegoedkeuring worden vaak in grote aantallen geproduceerd en hieraan worden daarom overeenkomstig hoge eisen gesteld. Om deze reden zijn in de Europese verordening nationale typegoedkeuringen in aantal gemaximeerd. Zo geldt voor vierwielers per jaar een maximum van 150 en voor twee- en driewielers 50. In navolging daarvan stelt de RDW voor in de vereenvoudigde procedure ook het jaarlijkse aantal te produceren exemplaren voor bijzondere bromfietsen te maximeren. Ik verwijs u voor de vraag of ik een specifiek maximum in gedachten heb naar antwoord 25.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 56

Zie antwoord 50 en 51.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 57

De toelatingseisen zijn een verzameling van eisen aan de verschillende onderdelen van de bijzondere bromfietsen, zoals banden en reflectoren. De voertuigen zijn vaak niet op alle voertuigaspecten innovatief. Vaak kan voor verschillende onderdelen gebruik gemaakt worden van in de markt bekende en aantoonbaar veilige onderdelen. Op aspecten waar de fabrikant aantoonbaar (door de innovatieve aspecten van het voertuig) niet van goedgekeurde onderdelen gebruik kan maken, ben ik voornemens de mogelijkheid te schetsen zoals ook in de internationale voertuigtoelating gebruikelijk is<sup>18</sup>, namelijk dat de fabrikant vermeldt waarom niet aan de eisen voldaan wordt en laat zien dat zijn alternatief ten minste een even hoog veiligheids- en milieubeschermingsniveau heeft. Vanzelfsprekend zullen daarbij testbeschrijvingen en -resultaten aangevoerd moeten worden.

#### Vraag 58

<sup>18</sup> Bijvoorbeeld artikel 40 in de 168/2013/EU verordening.



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)?

Antwoord 58

De fabrikant moet zelf aantonen dat er testen zijn gedaan waaruit blijkt dat de onderdelen goed functioneren. Die testen kunnen door onafhankelijke bureaus zijn gedaan, of soms door de fabrikant zelf, zoals dat ook in Europese regelgeving is geregeld. Het gaat niet om een APK-keuring. Die keuring is niet bedoeld om toelating te testen.