

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 868

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2020

Hierbij informeer ik uw Kamer over de stand van zaken van de aanvraag tot aanwijzing van de BSO-bus¹ als bijzondere bromfiets. In deze brief schets ik het proces dat sinds de laatste Kamerbrief van 16 juli jl.² is doorlopen. Dat proces heeft mij gebracht tot het voornemen om de BSO-bus aan te wijzen als bijzondere bromfiets en daarmee toe te laten tot het verkeer op de weg. Gezien uw verzoek om volledig op de hoogte te worden gehouden op dit dossier hecht ik er aan het doorlopen proces kort uiteen te zetten.

Op 10 oktober 2019 heeft de fabrikant de nu lopende aanvraag ingediend voor de aanwijzing van de BSO-bus als bijzondere bromfiets. Na een controle of de aanvraag volledig was, is advies gevraagd aan de Dienst Wegverkeer (RDW) voor een technische beoordeling en is de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een second opinion (aanvullend advies) gevraagd op het veiligheidsrapport van de fabrikant. Uw Kamer is op 19 december 2019 en 16 juli 2020 over de stand van zaken van de aanvraag nader geïnformeerd.³

Technische beoordeling RDW

De RDW heeft gekeken naar de veiligheid van het voertuig en de kwaliteit van het productieproces. De RDW schrijft dat aan alle eisen uit de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen is voldaan, met uitzondering van het toegelaten maximum aantal van 8 passagiers. De sterkte van deze zitplaatsen en de overige onderdelen van het voertuig voldoen wel aan de eisen. Naar aanleiding van een motie van uw Kamer is voor deze specifieke aanwijzing van deze eis met betrekking tot het maximale

¹ In de officiële aanvraag tot aanwijzing Stint-bus genoemd.

² Kamerstuk 29 398, nr. 844

³ Kamerstuk 29 398, nr. 789

aantal personen afgeweken.⁴ Randvoorwaarde was daarbij dat sprake is van een convenant met de kinderopvangsector dat voldoende juridisch afdwingbaar is. Het convenant is op 10 juli 2019 met uw Kamer gedeeld⁵. In de bijlage treft u het advies van de RDW aan⁶.

Veiligheidsrapport van TNO en aanvullend advies SWOV

In de Kamerbrief van 19 december 2019 is gemeld dat het veiligheidsrapport van de aanvrager is beoordeeld door de SWOV. Deze beoordeling door de SWOV is gedeeld met de aanvrager met het verzoek om een nieuw rapport op te stellen en daarbij rekening te houden met de bevindingen van de SWOV. Naar aanleiding hiervan heeft de fabrikant aan TNO gevraagd om een hernieuwd veiligheidsrapport voor hem op te stellen. TNO heeft naar de veiligheid van de BSO-bus gekeken en constateert hierbij dat de BSO-bus beter is te besturen dan de eerdere Stint, dat het remmen beter doseerbaar is en dat de bediening vergelijkbaar is met die van een bromfiets. TNO stelt ook vast dat de tekortkomingen van de oude Stint zoals beschreven in de technische analyse van de oude Stint, in de vernieuwde BSO-bus aantoonbaar zijn opgelost. Daarnaast stelt TNO dat de passieve veiligheid van de BSO-bus laag is. 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 TNO-rapport is aan de SWOV aangeboden voor een second opinion (aanvullend advies). De bevindingen van de SWOV zijn gedeeld met de fabrikant waarop de fabrikant een aangepast TNO-rapport heeft aangeboden. Dit aangepaste rapport is eveneens aan de SWOV aangeboden voor een second opinion (aanvullend advies). Naar aanleiding van deze beoordeling van de SWOV, heb ik uw Kamer op 16 juli geïnformeerd dat de SWOV de ruimte krijgt om de methodiek die werd ontwikkeld, te finaliseren zodat zij een betrouwbare risico-inventarisatie kan uitbrengen over de veiligheid van een te beoordelen voertuig.

Uitkomsten risico-inventarisatie door de SWOV

De uitkomsten van deze inventarisatie zijn op 1 oktober jl. aan het ministerie aangeboden. Ik stuur u hierbij de risico-inventarisatie van de BSO-bus toe⁷, alsook een algemene beschrijving van de gebruikte methodiek en een begeleidend schrijven⁸. De SWOV constateert het volgende:

«Op basis van de uitgevoerde risico-inventarisatie van de BSO-bus zijn door de experts verscheidene risico's geconstateerd waarvan zowel de «kans» op het ongeval als het «gevolg» ervan is ingeschat als «middelgroot» of «groot». Deze risico's hebben betrekking op: de plaats en bescherming van de bestuurder, de belasting van het voertuig, de taakbelasting van de bestuurder, de afmetingen en massa van het voertuig, en de inzittendenbescherming. Er zijn minstens evenveel risico's geïdentificeerd waarvan de ernst van de mogelijke gevolgen als «groot» is ingeschat door de experts. Bij bijna al deze risico's is de ingeschatte letselernst zo groot vanwege de kwetsbaarheid van de inzittenden. Door het grotendeels ontbreken van een beschermende schil kunnen zeer ernstige en zelfs dodelijke verwondingen optreden indien de geschetste

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 693

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 734

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

risicovolle situaties tot een ongeval leiden. We benadrukken dat de lijst met risico's niet uitputtend is: nieuwe en onvoorziene ontwikkelingen of gedragsreacties kunnen leiden tot nieuwe risico's. Het rapport bevat géén advies over het wel of niet toelaten van het voertuig. Wel geeft dit rapport een overzicht van risico's waarmee rekening moet worden gehouden bij de beslissing om de BSO-bus al dan niet op de openbare weg toe te laten. Overigens geldt dat sommige risico's inherent zijn aan verkeersdeelname en nooit alle risico's geheel weggenomen kunnen worden.»

Conclusie n.a.v. de informatie van de experts

In reactie op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid heb ik uw Kamer gemeld dat de ontvangen adviezen van de RDW en SWOV bindend zijn voor de besluitvorming totdat er een onafhankelijke keuringsinstantie is ingericht.⁹ De RDW heeft een positief advies uitgebracht over de technische veiligheid van de BSO-bus. Ook TNO komt tot positieve conclusies hierover. De risico-inventarisatie van de SWOV geeft een overzicht van de geïdentificeerde risico's waarmee bij de beslissing om de BSO-bus al dan niet op de weg toe te laten rekening moet worden gehouden. Zoals de SWOV schrijft bevat het rapport geen advies over het wel of niet toelaten van het voertuig en kunnen de uitkomsten meegewogen worden bij een beslissing om een LEV al dan niet toe te laten tot de weg. Dat betekent dat er geen twee bindende adviezen liggen terwijl er besluitvorming moet plaatsvinden. Om die reden stel ik uw Kamer in kennis over de wijze waarop ik tot het voornemen ben gekomen om de Stint-bus aan te wijzen en over de wijze waarop in de toekomst invulling wordt gegeven aan een volledig onafhankelijke beoordeling.

In het LEV-kader dat wordt ontwikkeld, over de voortgang waarvan ik Uw Kamer onlangs heb geïnformeerd,¹⁰ is de RDW de beoogde onafhankelijke keuringsinstantie. Zoals uw Kamer is gemeld, is daarvoor een wetswijziging nodig. Dat betekent dat een langer proces doorlopen moet worden om de RDW als onafhankelijke keuringsinstantie in te stellen. Daarom wil ik kijken hoe in de toekomst toch kan worden geborgd dat een integrale risicobeoordeling plaatsvindt, zonder dat ik daarover afwegingen moet maken. Een oplossing die is besproken met de RDW en de SWOV, is om tot die tijd de algemene risico-inventarisatie van de SWOV onderdeel te maken van de informatie die de RDW meeneemt in zijn beoordeling. Op die manier kan de RDW ook meteen kijken naar de risico's die op basis daarvan wordenesignaleerd. Dat heb ik nu ook gevraagd aan de RDW en de uitkomst daarvan treft u in bijlage¹¹. De RDW herkent de risico's die de SWOV identificeert. Aan deze risico's is volgens de RDW extra aandacht besteed bij het testen van het voertuig destijds. De RDW concludeert dat de uitkomsten van de risico-inventarisatie van de SWOV het positieve advies van de RDW niet wijzigen. Daarnaast merkt de SWOV op dat sommige risico's inherent zijn aan verkeersdeelname en nooit alle risico's geheel weggenomen kunnen worden. De kans op een aanrijding op kruisingen en kruispunten (oversteekplaatsen) en op wegen met een limiet van 50 km/uur en hoger is een kenmerk van het huidige, nog niet volledig duurzaam veilig ingerichte wegverkeer. Het risico is dus, volgens de SWOV, aanwezig voor alle kwetsbare verkeersdeelnemers, ook wanneer zij gebruik maken van nu al op de weg toegelaten voertuigen, zoals – al dan niet elektrisch ondersteunde – fietsen en bakfietsen. Het is daarnaast evident dat een BSO-bus, net als andere licht elektrische voertuigen, niet de beschermende schil kan bieden aan de bestuurder of inzittenden die een auto of bus wel kan bieden.

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 758

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 866

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Gelet op het bovenstaande ben ik gekomen tot het voornemen om de BSO-bus aan te wijzen als bijzondere bromfiets. Daarbij weegt voor mij mee dat met de kinderopvangsector een convenant is gesloten met afspraken over het veilig gebruik van de BSO-bus. Deze afspraken, met Uw Kamer gedeeld op 10 juli 2019¹², zijn dat bestuurders van de BSO-bus minstens 18 jaar oud zijn, een rijvaardigheidstraining hebben gevolgd en dat gebruik wordt gemaakt van veilige routes. De naleving van deze afspraken wordt gemonitord door een onafhankelijke commissie aan de hand van steekproeven.

Tot slot

Ik realiseer me dat mijn voornemen de nodige emoties kan oproepen. Dat is begrijpelijk gezien de tragische aanleiding. Dat is een extra reden waarom ik het belangrijk vind om uw Kamer inzicht te bieden in het proces naar dit voornemen. Net als de SWOV ben ik me ervan bewust dat het deelnemen aan het verkeer risico's met zich meebrengt. Door ook de generieke omstandigheden van verkeersdeelname te verbeteren, zoals de realisatie van veiliger infrastructuur, wordt een deel van de inherente risico's aan verkeersdeelname verminderd. De SWOV schrijft in relatie tot het toelaten van licht elektrische voertuigen (LEVs) in het algemeen om bij het nieuwe toelatingskader voor LEVs te kijken naar de beoogde plek op de weg van LEV's en het beoogde functionele gebruik van het voertuig in kwestie, waaronder het vervoeren van kwetsbare passagiers, daarbij zwaar te wegen. Zoals ik uw Kamer heb gemeld in de verzamelbrief voor het AO Verkeersveiligheid van 8 oktober aanstaande ben ik voornemens precies op het punt van de plek op de weg een verdiepende discussie te organiseren met medeoverheden, Fietzersbond en ANWB. Daarnaast laat ik per categorie van de nieuwe beoogde categorie-indeling van LEVs, risicoprofielen opstellen die vervolgens worden vertaald naar eisen voor het gebruik op de weg.

De fabrikant is mondeling op de hoogte gebracht van mijn voornemen, evenals de nabestaanden van het ongeval in Oss. Het besluit op de aanvraag zal binnenkort worden genomen. Aan dat besluit zullen voorschriften en beperkingen verbonden zijn, zoals dat de naleving van het bovengenoemde convenant randvoorwaardelijk is voor de aanwijzing en de voorschriften en beperkingen die zijn opgenomen in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Van het besluit zal – zoals gebruikelijk – mededeling worden gedaan in de Staatscourant.

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

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 734