

Doorgeschoten deregul

De regelgeving en de besluitvorming voor ST

Arie den Breejen *



* In het verleden werkzaam bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat en op dit moment onder meer medewerker van het tijdschrift Gevaarlijke Lading (SDU). Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven.

1. Inleiding

Het hartverscheurende ongeval te Oss heeft de beleidsmakers in ons land aan het denken gezet. Deze bezinning zal niet zonder gevolgen blijven: de regelgeving voor de toelating tot de weg van bijzondere bromfietsen, zoals de STINTS, zal, om redenen van veiligheid, danig op de schop worden genomen. Deze bijdrage gaat in op de regelgeving voor die bromfietsen in de afgelopen jaren. Ook zal worden gekeken naar de besluitvorming voor STINTS. Ten slotte zullen de beleidsvoornemens met betrekking tot de regelgeving voor bijzondere bromfietsen worden beschreven.

Een STINT is een elektrisch aangedreven motorrijtuig voor maximaal 10 kinderen. De maximumsnelheid van een STINT is 17 km/h, maar kan op basis van de vigerende regelgeving ook 25 km/h bedragen. Elektrische vormen van vervoer hebben vele voordelen: de

voertuigen emitteren geen vervuilende en gezondheidsschadelijke stoffen, veroorzaken geen of weinig geluid, nemen vaak weinig ruimte in beslag en onttrekken hun energie aan elektriciteit die duurzaam kan zijn opgewekt.

ering

INTS

Voor de bezitter van de STINT is afsluiting van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering verplicht.¹⁾ Daarnaast lijkt artikel 185 WvW van toepassing op schade voor een voetganger of fietser na een ongeval met een STINT. Dit betekent dat in beginsel de eigenaar of houder van de STINT verplicht is die schade te vergoeden. Andersom lijkt artikel 185 WvW niet van toepassing op de schade voor de inzittenden van een STINT aangereden door een auto. Dit artikel is namelijk niet van toepassing op schade toegebracht aan een ander motorrijtuig in beweging. Voor meer specifieke informatie over de aansprakelijkheid na een verkeersongeval met dit soort typen van voertuigen: “Over speedpedelecs en ebikes; de ene fietser is de andere niet” van Mr. P.C. Knijp, Verkeersrecht 2017/40 (editie 4).

2. Voertuigreglementering

De regels voor de techniek van voertuigen worden wel aangeduid met de term ‘voertuigreglementering’. De voertuigreglementering richt zich vooral op een aantal handelingen met een voertuig:

- a. de toelating tot de handel en het gebruik,
- b. de toelating tot het verkeer op de weg, en
- c. het gebruik.

2.1. Toelating tot de handel in en het gebruik van voertuigen

De EU heeft de totstandkoming van de *interne markt* als oogmerk: een handelsmarkt zonder binnengrenzen. Met het oog op deze markt zijn nationale regelingen voor veel producten in de handel vervangen door uniforme Europese: de zogenaamde harmonisatie van wetgeving.²⁾ Naleving van de geharmoniseerde eisen geeft het recht een product vrijelijk in de EU in de handel te brengen en in gebruik te nemen.

Een voorbeeld van een geharmoniseerde regeling is verordening 168/2013. Verordening 168/2013 heeft betrekking op de typegoedkeuring van een groot deel van de gemotoriseerde twee- en driewielers, zoals de reguliere scooters en bromfietsen, alsmede een aantal vierwielers.³⁾

E-bikes, zoals bakfietsen met trapondersteuning, en zelf-balancerende gemotoriseerde voer-

tuigen, zoals Segways, vallen niet onder verordening 168/2013.⁴⁾ Dergelijke voertuigen vallen onder richtlijn 2006/42/EG, verder te noemen de machinerichtlijn.⁵⁾ De machinerichtlijn gaat over een veilige en gezonde omgang met machines. Machines moeten voldoen aan de zogenaamde essentiële eisen. Deze essentiële eisen hebben betrekking op ontwerp, constructie en uitrusting. De beoordeling van de naleving van deze eisen vindt vaak plaats via een typekeuring. De geproduceerde machines moeten in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type: de conformiteitsbeoordeling. Machines die worden geacht te voldoen aan de betreffende regels, worden voorzien van een CE-markering.⁶⁾ De machinerichtlijn is in ons land geïmplementeerd in de Warenwet en het Warenwetbesluit machines.

Voor E-bikes en zelf-balancerende voertuigen gelden in ons land ook de hieronder te beschrijven regels voor bijzondere bromfietsen. Ik vraag mij af of deze regels, voor zover deze betrekking hebben op zelf-balancerende voertuigen, in het licht van de machinerichtlijn geoorloofd zijn. Het is ons land immers niet toegestaan het in bedrijf stellen (het in gebruik nemen) van zelf-balancerende voertuigen die aan de machinerichtlijn voldoen te verbieden of te beperken.⁷⁾

De STINT valt niet onder de machinerichtlijn. De STINT is, anders dan de meeste andere innovatieve voertuigen, niet vermeld op de lijst van uitzonderingen van verordening 168/2013.⁸⁾

Daarom is verordening 168/2013 in beginsel wel van toepassing op STINTS. De STINT valt onder categorie L6e-B-P van verordening 168/2013.⁹⁾ Desalniettemin is de betekenis van verordening 168/2013 voor de STINT in praktische zin beperkt: verordening 168/2013 bevat regels voor de typegoedkeuring van gemotoriseerde voertuigen¹⁰⁾, maar niet voor de goedkeuring van individuele voertuigen¹¹⁾ en andere beslissingen voor toelating, zoals de hieronder vermelde voor bijzondere bromfietsen, zoals STINTS.

Op STINTS is net als op gewone fietsen richtlijn 2001/95/EG of te wel de *richtlijn productveiligheid* van toepassing. De richtlijn productveiligheid is van toepassing op producten waarop specifieke communautaire veiligheidsregelingen geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn, zoals STINTS.¹²⁾ Zoals gezegd stelt verordening 168/2013 geen producteisen aan de STINT. In regeling daarvan voorziet de richtlijn productveiligheid.



De bezitter van een STINT is verplicht om een WAM-verzekering af te sluiten.



1. Artikel 2 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.
2. Op grond van de artikelen 26 en 114 van het Verdrag inzake de werking van de Europese Unie.
3. Artikel 1, tweede lid, onder e, machinerichtlijn.
4. Artikel 2, tweede lid, onder h en i, verordening 168/2013.
5. Uit de opsomming in artikel 1, tweede lid, onder e, machinerichtlijn kan worden afgeleid dat de betreffende voertuigen niet van de toepassing van die richtlijn zijn uitgezonderd. De toepassing van de machinerichtlijn is door de Commissie bevestigd in haar antwoord van 29 oktober 2012 (OJ C 277 E, 26/09/2013).
6. Artikel 16 machinerichtlijn.
7. Artikel 6, eerste lid, machinerichtlijn.
8. Artikel 2, tweede lid, verordening 168/2013.
9. Artikel 4, tweede lid, onder f, onder II, tweede gedachtstreeppijp, verordening 168/2013.
10. Artikel 1, eerste lid, eerste alinea, verordening 168/2013.
11. Artikel 1, eerste lid, tweede alinea, verordening 168/2013.
12. Artikel 1, tweede lid, richtlijn productveiligheid.



Permanente eisen

gaan over de eisen aan voertuigen in gebruik.



De door fabrikanten op de markt gebrachte STINTS moeten veilig zijn.¹³⁾ Een product is veilig wanneer de STINT bij normaal gebruik en onder normale omstandigheden geen of alleen beperkte risico's oplevert. Daarbij moet de fabrikant speciaal kijken naar de risico's voor kinderen.¹⁴⁾

Een product wordt als veilig beschouwd wanneer het voldoet aan de nationale regelgeving voor de veiligheid dan wel aan de niet-bindende, private normen tot omzetting van desbetreffende Europese normen.¹⁵⁾ Voor voertuigen als STINTS zijn, anders dan bijvoorbeeld voor fietsen, dergelijke Europese normen niet gesteld. Wettelijke regels zijn door ons land wel gegeven: de hieronder te behandelen toelatingsregels voor bijzondere bromfietsen. Door naleving van deze landelijke regels wordt voldaan aan de richtlijn productveiligheid.

De richtlijn productveiligheid is geïmplementeerd in de Warenwet.¹⁶⁾ Het verhandelen van een STINT is verboden indien de handelaar bekend is met een bijzonder gevaar voor de veiligheid of daarvan een redelijk vermoeden heeft.¹⁷⁾ Vermoed wordt dat een dergelijk bijzonder gevaar niet aanwezig is indien wordt voldaan aan genoemde niet-bindende normen.¹⁸⁾ Deze normen zijn voor STINTS, zoals gezegd, niet vastgesteld. Daarvoor gelden alleen onderstaande regels voor de toelating tot het verkeer op de weg. In de Warenwet is niet aangegeven dat, indien is voldaan aan deze nationale regels, eveneens kan worden vermoed dat voornoemd bijzonder gevaar niet aanwezig is. Daarmee is naar mijn mening door ons land niet geheel voldaan aan de richtlijn productveiligheid.

Overigens is door het kabinet in de stukken over het STINT-ongeval, voor zover ik weet, met geen woord gerept over de toepasselijkheid van de richtlijn productveiligheid en de Warenwet.

2.2. Toelating tot het verkeer op de weg en het gebruik van voertuigen op de weg

De Wegenverkeerswet 1994, verder te noemen de WVVW, bevat regels voor het verkeer op de weg. De WVVW heeft onder meer de veiligheid op de weg, alsmede de bescherming van weggebruikers en passagiers ten doel. De regels voor de toelating tot het verkeer op de weg gaan over de voorwaarden waaronder een voertuig tot het verkeer op de weg kan worden toegelaten. Deze voorwaarden zijn meestal dezelfde als voornoemde voor de handel in voertuigen. Verantwoordelijk voor de naleving van de toelatingsregels zijn doorgaans handelaren en importeurs.

Voor de meeste motorvoertuigen op de weg geldt het vereiste van een voorafgaande goedkeuring. Deze eis kan zijn gegoten in een typegoedkeuring of een goedkeuring voor een individueel voertuig (individuele goedkeuring).¹⁹⁾ De taak tot goedkeuring berust bij de Dienst Wegverkeer (RDW).²⁰⁾ Met het oog op een (type)goedkeuring wordt het

voertuig (uitgebreid) technisch onderzocht. Goedkeuring is vaak een voorwaarde voor de afgifte van een kentekenbewijs.²¹⁾

De toelatingseisen worden onderscheiden van de *permanente eisen*. De permanente eisen gaan over de eisen aan voertuigen in gebruik. De permanente eisen moeten een minimaal niveau van veiligheid van het voertuig verzekeren. Verantwoordelijk voor de naleving is de bestuurder, de houder en de eigenaar van het voertuig.²²⁾ Op de naleving van de permanente eisen heeft primair de politie toe te zien. In de permanente eisen is aangegeven hoe dit toezicht heeft plaats te vinden: visueel en soms via een rijproef. Van een grondige inspectie op de naleving van de permanente eisen is met andere woorden geen sprake.

De toelatingseisen zijn doorgaans strenger dan de permanente eisen. In de toelatingseisen is de zogenaamde 'vooruitgang van de techniek' verwerkt. Mede om die redenen zijn nieuwe voertuigen over het algemeen veiliger, zuiniger, schoner en stiller.

Voor de totstandkoming en uitvoering van de toelatings- en permanente eisen is de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) verantwoordelijk.

3. De regeling voor bijzondere bromfietsen

De regeling voor bijzondere bromfietsen vindt zijn oorsprong in twee aangenomen moties van maart 2008.²³⁾ In die moties werd de regering verzocht om vereenvoudiging van de toelatingseisen voor innovatieve voertuigen. Volgens de indieners van de moties was de reguliere procedure van toelating te zwaar, te duur en te tijdrovend.

Het kabinet nam de moties over. Een wijziging van onder meer de voertuigreglementering werd in het vooruitzicht gesteld.²⁴⁾ In december 2008 werden voor zelf-balancerende voertuigen, zoals de Segway, toelatingseisen vastgesteld.²⁵⁾ Op 1 januari 2011 werd de regelgeving voor de toelating van zelf-balancerende voertuigen vervangen door die voor bijzondere bromfietsen. Onder bijzondere bromfietsen kunnen ook andere voertuigen vallen dan zelf-balancerende, zoals STINTS.

Bijzondere (typen van) bromfietsen worden door de minister aangewezen. De aanwijzing van zo'n bromfiets vindt "voorafgaande aan de toelating tot het verkeer op de weg" plaats op grond van "zijn veiligheidsaspecten". Een bromfiets kan worden aangewezen indien de toelating "overeenstemt met het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers (...)"²⁶⁾ Ten aanzien van de aanwijzing kunnen door de minister regels worden gesteld.²⁷⁾ De regels hebben betrekking

13. Artikel 1, eerste lid, en 3 richtlijn productveiligheid.
14. Artikel 2, onder b, richtlijn productveiligheid.
15. Artikel 3, tweede lid, richtlijn productveiligheid.
16. Zoals het Warenwetbesluit algemene productveiligheid. Zie ook artikel 2b, tweede lid, van dat besluit.
17. Artikel 18 Warenwet.
18. Artikel 18a, eerste lid, Warenwet jo. Warenwetregeling algemene veiligheidsnormen.
19. Artikel 21, eerste en tweede lid, WVVW jo. 3.1, eerste lid, Regeling voertuigen.
20. Artikel 4b, eerste lid, WVVW.
21. Artikel 36, 47, 48, tweede lid, WVVW.
22. Artikel 5.1.1 Regeling voertuigen.
23. TK 2007-2008, 29398, nr. 82, TK 2007-2008, 29398, nr. 83 en TK 2007-2008, vergaderingsnummer 67.
24. Zie bijvoorbeeld TK 2007-2008, 29398, nr. 81.
25. Stcrt. 2008, nr. 237.
26. Artikel 20b, eerste lid, jo. 2, eerste lid, onder a en b, WVVW.
27. Artikel 20b, tweede lid, WVVW.

op de voorwaarden waaronder een bijzondere bromfiets kan worden aangewezen.²⁸⁾ Van deze bevoegdheid is geen gebruik gemaakt.

Ten tijde van de aanwijzing van de STINT tot het verkeer op de weg circuleerde een departementaal document met de titel 'Aanwijzing van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994', verder te noemen de *Aanwijzing*, van 1 juli 2011.

De Aanwijzing bevat de zogenaamde toelatings-eisen voor bijzondere bromfietsen. De bestuurlijk-juridische status van dit stuk is onduidelijk. Dit stuk is niet bekendgemaakt, een eis voor rechtsgeldigheid van besluiten.²⁹⁾ Ook is niet aangegeven door wie dit stuk is vastgesteld. De Aanwijzing zal dan ook als een intern document zonder juridische status moeten worden beschouwd.

In de Aanwijzing is vermeld dat de technische toelatingseisen voortvloeien uit "het beleidskader van de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze technische toelatingseisen komen overeen met de concept-permanente eisen" (in de toen nog niet vastgestelde Regeling voertuigen: AdB).

In de Aanwijzing is ook ingegaan op een aantal onderwerpen van onderzoek. In dit onderzoek wordt gekeken naar de mogelijkheden van uitwijkmanoeuvres en naar de vraag of het gebruik van een voertuig door een bestuurder zonder rijbewijs in de leeftijd vanaf 16 jaar een probleem kan zijn voor de veiligheid. In de Aanwijzing wordt niet gerept van een specifieke beoordeling van de gevaren van voertuigen met maximaal 10 kinderen als passagier.

Eind 2014 is de Aanwijzing vervangen door de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, verder te noemen de Beleidsregel, van de minister van I en W. De Beleidsregel bevat onder meer de eis dat de *aanvrager schriftelijk moet verklaren dat alle exemplaren die op de weg worden gebracht identiek zijn aan de onderzochte bijzondere bromfiets*.³⁰⁾ Wijzigingen van de constructie van na 2014 toegelaten bijzondere bromfietsen zijn daarmee zonder herziening van de aanwijzing van een voertuig als een bijzondere bromfiets niet mogelijk. Wijzigingen aan voor dat tijdstip toegelaten voertuigen, zoals de STINT, zijn wel mogelijk, onder de voorwaarde dat die wijzigingen niet in strijd zijn met de permanente eisen. Een voorafgaande toetsing van een wijziging van de aangewezen STINT is dus niet nodig geweest.

De Beleidsregel bevat ook meer uitgewerkte voorschriften in vergelijking met de permanente eisen. Deze verschillen hebben bijvoorbeeld betrekking op het remsysteem.³¹⁾

De regeling voor bijzondere bromfietsen heeft inderdaad een flinke lastenreductie opgeleverd: op nieuwjaarsdag 2011 kwamen de eis tot goed-

keuring³²⁾, de kentekenplicht³³⁾, de eis van goedkeuring voor bepaalde wijzigingen van de constructie van het voertuig³⁴⁾ en de rijbewijsplicht voor de bestuurder³⁵⁾ te vervallen.

4. Besluitvorming STINT

Eind 2011 is de STINT aangewezen als bijzondere bromfiets. Uit de bekendmaking van deze aanwijzing³⁶⁾ en de hieronder vermelde schorsing van de aanwijzing van de STINT als bijzondere bromfiets kan worden afgeleid dat een toetsing heeft plaatsgevonden aan de permanente eisen. Ook is volgens die stukken beoordeeld of een STINT veilig aan het verkeer kan deelnemen en de gevaren voor weggebruikers en passagiers aanvaardbaar zijn.

Met het oog op de aanwijzing heeft de minister zich op 8 november 2011 door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten adviseren over de verkeersveiligheid van de STINT.³⁷⁾ Dit advies is gebaseerd op onderzoek, een *quickscan*. De quickscan is vooral gericht geweest op een beoordeling van de hanterbaarheid van het voertuig in geval van noodstops en uitwijkmanoeuvres. De SWOV oordeelt in technische zin positief over het voertuig. De SWOV acht het voertuig echter een halve centimeter te breed voor het fietspad. Ook stelt het SWOV vraagtekens bij de geschiktheid van iedere bestuurder, gelet op leeftijd, ervaring en scholing (geen rijbewijs), en wijst hierbij met nadruk op de aanwezigheid van kinderen in het voertuig.

De minister besloot geen punt in te maken van de halve centimeter. Volgens de minister is uit het rapport van de SWOV genoegzaam gebleken dat de STINT voldoet aan de gestelde (permanente) eisen. De opmerkingen van niet-technische aard van de SWOV lijken nauwelijks een rol te hebben gespeeld in het besluit van de minister. De minister drukt de fabrikant alleen op het hart rekening te houden met "de behartigenswaardige opmerkingen" van de SWOV.

Op 1 oktober 2018 heeft de minister de aanwijzing van de STINT als bijzondere bromfiets geschorst en daarvan mededeling gedaan.³⁸⁾ Op 5 februari 2019 heeft de minister de aanwijzing ingetrokken en daarvan mededeling gedaan.³⁹⁾ Naar het oordeel van de minister is de veiligheid van de STINT op basis van de hieronder aangegeven bevindingen van TNO onvoldoende onverzekerd.

Een expliciete grondslag voor deze schorsing en intrekking is in de WVV niet gegeven. Deze sancties lijken mij juridisch betwistbaar. Een last tot het staken van de handel in STINTS dan wel het terugnemen van dat voertuig door de RDW vanwege de onveiligheid is juridisch wellicht meer verdedigbaar.⁴⁰⁾

Uit het technisch onderzoek van TNO is gebleken dat meerdere uitvoeringen van STINTS op de



Bij aanwijzing STINT als bijzondere bromfiets is getoetst aan de permanente eisen.



28. TK 2009-2010, 32 225, nr. 3, p. 4.
29. Artikel 3:40 Algemene wet bestuursrecht.
30. Artikel 3, derde lid, Beleidsregel.
31. Artikel 5.6.90, eerste lid, Regeling voertuigen versus artikel 31, tweede lid en verder van de Beleidsregel.
32. Artikel 21, vierde lid, WVV jo. 3.1, tweede lid, Regeling voertuigen.
33. Artikel 1a, onder a, Kentekenreglement.
34. Artikel 98 WVV jo. hoofdstuk 6 Regeling voertuigen.
35. Artikel 108, eerste lid, onder a, WVV.
36. Stcrt. 2012, nr. 6543.
37. TK 2018-2019, 29398, nr. 612, bijlagen.
38. Stcrt. 2018, nr. 56871.
39. Stcrt. 2019, nr. 6066.
40. Artikel 21, tweede lid, en 21c Warenwet jo. 2b Warenwetbesluit algemene productveiligheid.



TNO plaatst kritische kanttekeningen bij de techniek en de ergonomie van de STINT.



weg zijn gebracht. De constructie van de STINTS is met andere woorden meer dan eens technisch gewijzigd. Verder plaatst TNO kritische kanttekeningen bij zowel techniek als ergonomie van het voertuig. Zo voldoen de voertuigen niet aan de voorgeschreven remvertraging. Naar het oordeel van TNO is het veiligheidsniveau van de voertuigen niet toereikend voor personenvervoer.⁴¹⁾

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) beziet op dit moment of de veiligheid bij de toelating van bijzondere bromfietsen voldoende is meegewogen. De resultaten van dit onderzoek worden in het najaar van 2019 verwacht.

5. Kabinetsvoornemens⁴²⁾

De minister heeft toegegeven dat in de afgelopen jaren de focus in de regelgeving lag op het ruimte bieden aan innovatie. De veiligheid had (te) weinig aandacht. Teneinde te komen tot een nieuw evenwicht tussen de noodzakelijke innovatie en de veiligheid stelt de bewindsvrouw, mede ter uitvoering van allerlei Kamermoties⁴³⁾, zowel een tussentijds als een definitief toetsingskader voor bijzondere bromfietsen in het vooruitzicht.

Een in mijn ogen terecht onderscheid zal daarin worden gemaakt tussen voertuigen voor individueel, personen- en goederenvervoer. Voor de betreffende voertuigen zal onder meer de eis van een extra remsysteem worden geïntroduceerd. Voertuigen voor het vervoer van personen zullen moeten zijn voorzien van gordels. Dergelijke voertuigen zullen mogen worden gebruikt voor het vervoer van maximaal 8 personen.

In het tussentijds toetsingskader, een wijziging van de Beleidsregel, zal zijn aangegeven dat de machinerichtlijn van toepassing is op de procedure voor toelating tot het verkeer op de weg van bijzondere bromfietsen. Dit lijkt mij ten aanzien van de bijzondere bromfietsen die reeds onder de machinerichtlijn vallen niet toegestaan: deze bromfietsen hebben *in het geheel* te voldoen aan de machinerichtlijn en niet alleen wat betreft de procedure voor toelating. Het is vermoedelijk wel toegestaan om elementen van de machinerichtlijn van toepassing te verklaren op de toelating van bijzondere bromfietsen die niet vallen onder de machinerichtlijn of verordening 168/2013. In dat geval zal ons land wel de ontwerpregeling voor voertuigen die buiten specifieke Europese kaders vallen als technisch voorschrift moeten notificeren overeenkomstig richtlijn 2015/1535. Daarmee wordt nagegaan of de regeling een onrechtmatige belemmering kan zijn voor de interne markt.

In de Beleidsregel zal ook zijn aangegeven welke wijzigingen van een bijzondere bromfiets zullen

moeten worden gemeld. Ook zal worden voorzien in de mogelijkheid om aangescherpte voertuigeisen van toepassing te laten zijn op nieuwe reeds tot de weg toegelaten voertuigen. Daarnaast zal de RDW toezicht gaan uitoefenen op de zogenaamde conformiteit van de productie oftewel de eis dat nieuwe voertuigen qua ontwerp, constructie en uitrusting daadwerkelijk overeenkomen met het voertuigtype waarop de toelating betrekking heeft gehad.

In het kader van het definitieve toetsingskader zal onder meer worden gekeken naar een kenteken- en helmplicht. Ook zal een rijbewijsplicht gaan gelden voor bijzondere bromfietsen voor het vervoer van personen.

6. Tot besluit

De minister heeft, zoals gezegd, het boetekleed aangetrokken: te weinig aandacht is in de afgelopen jaren geschonken aan de veiligheid van bijzondere bromfietsen. Dit gebrek aan aandacht kwam onder meer tot uitdrukking in de magere en vanuit Europees perspectief ook niet geheel juiste aankleding van de regelgeving voor bijzondere bromfietsen. Deze regelgeving noodzaakte niet tot een beoordeling van alle relevante aspecten van techniek en ergonomie, hield geen rekening met aantal en type passagiers, dwong niet tot een grondige beoordeling van de naleving van de gestelde eisen, en stond wijzigingen van de toegelaten STINT niet in de weg.

Het gebrek aan doordachte regelgeving heeft veel te maken gehad met de roep om deregulering voor de toelating van innovatieve voertuigen. Deze druk kwam van veel kanten. “Straatverbod voor moderne tweewieler” repte de NRC in 2007 in relatie tot de toelating van de Segway tot het verkeer op de weg.⁴⁴⁾ “Werd de haast om de STINT goed te keuren ingegeven door de wens om innovatieve vervoersmiddelen niet te veel te hinderen met regels?”⁴⁵⁾ schreef dezelfde krant na het noodlottige ongeval te Oss.

De omgang met de regelgeving voor de toelating van bijzondere bromfietsen houdt naar ik denk tevens verband met de politieke en maatschappelijk gepercipieerde irrelevantie van de problemen van verkeersonveiligheid.⁴⁶⁾ Deze perceptie staat doorgaans in geen verhouding tot die van andere risico's.⁴⁷⁾ Het STINT-ongeval heeft weer eens laten zien wat de risico's kunnen zijn van een al te luchthartige kijk op een probleem dat al sinds jaar en dag tot de belangrijkste oorzaken behoort van onnatuurlijke sterfte waaronder van kinderen.

41. TK 2018-2019, 29398, nr. 643 met bijlagen.

42. TK 2018-2019, 29398, nr. 674.

43. TK 2018-2019, vergaderingsnummer 46.

44. NRC 17 februari 2007.

45. NRC 25 september 2018.

46. Zie daarover ook de interessante bijdragen over dit onderwerp van Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet in de *Correspondent*.

47. Zo vallen in het verkeer grofweg tien keer zoveel slachtoffers als op de werkplek. En aan de risico's van het werk worden kinderen in principe al sinds 1874 (het Kinderwetje van Van Houten) niet meer blootgesteld.