Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
De heer W. Koolmees

Aan de minister van Medische Zorg en Sport
De heer B. J. Bruins

29 januari 2020

Machinerichtlijn en toelating bijzondere bromfietsen
Richtlijn algemene productveiligheid en toelating niet-gemotoriseerde voertuigen

Afzender:

Geachte bewindspersonen

Op 17 december 2019 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Kamer bij brief geïnformeerd over de toepassing van richtlijn 2006/42, of te wel de Machinerichtlijn, op de toelating tot de Europese handel en de Europese weg van bijzondere bromfietsen, zoals de STINT.
In mijn brief van 16 augustus 2019 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat ben ik ingegaan op deze kwestie.
Naar aanleiding van een en ander heb ik de volgende opmerkingen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat constateert in haar brief van 17 december 2019 dat de Machinerichtlijn van toepassing was ten tijde van de toelating van de STINT in 2011.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt verder dat de departementen en hun toezichthouders tot het bericht van de Europese Commissie over de toepassing van de Machinerichtlijn van 19 juli 2019 geen wetenschap hadden dat zij voor deze voertuigen toezichthouder waren.
Deze stelling is onjuist. Reeds op 29 oktober 2012 heeft de Europese Commissie aangegeven dat de machinerichtlijn van toepassing was op de toelating van bijzondere bromfietsen, zoals bakfietsen met trapondersteuning en Segways.[1] De minister van Infrastructuur en Waterstaat had, al dan niet geïnformeerd door de eerst verantwoordelijke voor de implementatie en toepassing van de Machinerichtlijn in ons land, de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van dit standpunt kennis moeten hebben.

In mijn schrijven van 16 augustus 2019 heb ik melding gemaakt van mijn ervaringen als medewerker van het ministerie van Verkeer en Waterstaat over de regelgeving voor de toelating van tankauto's voor de brandstofbevoorrading van vliegtuigen. Met die voertuigen deden zich niet lang na de vuurwerkramp technische problemen voor met mogelijk zeer ernstige gevolgen voor de veiligheid. Mij is toen ook gebleken dat de verantwoordelijke ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid totaal geen weet hadden van de toepasselijkheid van de Machinerichtlijn op de betreffende tankauto's. Die toepasselijkheid stond met zoveel woorden in de Europese uitvoeringsregelgeving van de Machinerichtlijn aangegeven.

[1] Antwoord van 29 oktober 2012 (OJ C277 E, 26/09/2013).

Het heeft mij ongeveer een jaar gekost voordat ik de betreffende departementen van de toepasselijkheid van de Machinerichtlijn op die betreffende voertuigen had weten te overtuigen. Deze kennis is daarna dus weer verdwenen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt in de brief van 17 december 2019 dat achteraf niet beoordeeld kan worden hoe de inspecties als toezichthouders hadden geacteerd wanneer de Machinerichtlijn wel op de toelating was toegepast. Ook deze stelling lijkt mij niet juist.
In mijn brief van 16 augustus 2019 heb ik aangegeven waarom de kans op het even verschrikkelijke als tragische ongeval te Oss bij toepassing van de Machinerichtlijn kleiner zou zijn geweest. Ik herhaal die argumenten.

a. De Machinerichtlijn heeft tot doel te voorkomen dat technisch en ergonomisch ondeugdelijke machines op de Europese markt worden gebracht en in gebruik worden genomen. In het rapport van TNO over het STINT-ongeval is geconstateerd dat het vooral aan die aspecten (ernstig) heeft geschort.
b. Toepassing van de Machinerichtlijn vormt een obstakel voor opportunistische nationale besluitvorming. De snelle toelating van de STINT tot de weg was, zoals de minister van Infrastructuur en Waterstaat zelf heeft toegegeven, mede ingegeven door politieke, maatschappelijke en publicitaire druk. Een dergelijke druk had minder kans van slagen gehad bij toepassing van de Machinerichtlijn.

Volgens de brief van 17 december 2019 moet de toelating van bijzondere bromfietsen worden ondergebracht in de Europese voertuigreglementering.
In aanvulling op dit standpunt geef ik u het volgende in overweging. De toelating tot de Europese handel en de Europese weg van niet-gemotoriseerde voertuigen is op dit moment geregeld in richtlijn 2001/95 ofte wel de richtlijn algemene productveiligheid. Voor de implementatie en de uitvoering van deze richtlijn in ons land is de minister van Medische Zorg en Sport verantwoordelijk. Zoals de Europese Commissie in haar schrijven over de toepassing van de Machinerichtlijn op de toelating van bijzondere bromfietsen aangeeft, is de Machinerichtlijn niet (erg) geschikt om 'de risico's ten gevolge van het gebruik op de weg aan te pakken'. Indien deze stelling juist is, dan lijkt mij dat de richtlijn algemene productveiligheid dat nog minder is. Ik wijs er op dat de richtlijn algemene productveiligheid bijvoorbeeld ook van toepassing is op niet-motorisch ondersteunde bakfietsen. Deze worden, zoals bekend, ook gebruikt worden voor het vervoer van kinderen. Daarmee rijst de vraag of ook de toelating van (bepaalde) niet-gemotoriseerde voertuigen niet meer serieus moet worden gereguleerd. De huidige verkeersveiligheidsproblemen lijken mij daarvoor groot genoeg.

Een afschrift van dit schrijven zal onder meer worden toegezonden aan:
fracties in de Tweede Kamer,
Veilig Verkeer Nederland,
de Fietsersbond,
de Onderzoeksraad voor Veiligheid

Met vriendelijke groet.