

RTLNieuws

Afdeling Marktordening
Producttoezicht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
Datum
3 oktober 2018

verslag

Betreft	Stint
Vergaderdatum en -tijd	29 september 2018 en 30 september 2018
Vergaderplaats	advocatenkantoor [REDACTED]
Deelnemers	M. Coumans, advocate E. Renzen, eigenaar Stint Urban Mobility , ILT afdelingshoofd Marktordening , ILT teamleider producttoezicht 2 , ILT inspecteur , ILT jurist

Zaterdag 29 september 2018

Op zaterdag 29 september heeft van 18.30 uur tot 20.30 uur op het kantoor van Fifth Advocatuur in Tiel een gesprek plaatsgevonden tussen mevrouw M. Coumans (advocate), de heer E. Renzen (fabrikant), de heer (inspecteur ILT) en mevrouw (afdelingshoofd Marktordening ILT). Onderstaand puntsgewijs een feitelijk verslag.

Doel van het gesprek is het bespreken van de bevindingen uit het onderzoek tot dusver. Aangegeven wordt dat op advies van het NFI de bij het ongeval betrokken Stint zo lang mogelijk ongemoeid wordt gelaten. Reden hiervoor is dat alles wat nu aan de betrokken Stint wordt veranderd - bijvoorbeeld door het uitvoeren van testen - onomkeerbaar is en later mogelijk consequenties voor het ongevalsonderzoek kan hebben. De focus van het ILT onderzoek ligt daarom voor nu op de Stint als product.

De bevindingen uit het onderzoek tot dusver worden besproken. Het gaat hierbij om:

- A. de bevindingen uit het 1^e verkennende technische onderzoek door de politie, het NFI en ILT van 27 september 2018. Deze bevindingen zijn door het NFI vastgelegd in een brief aan de politie; de ILT heeft hiervan op 28 september 2018 per e-mail een afschrift ontvangen; De bevindingen van de inspecteur staan nog niet op schrift; deze zullen nog worden vastgelegd.

- B. de bevingen van een bedrijf dat Stints in gebruik heeft. Het bedrijf heeft een dossier van haar ervaringen en bevindingen aangelegd en dit aan de politie overgedragen. De ILT heeft op 28 september 2018 via de politie de beschikking over dit dossier gekregen;
- C. een incident met een Stint in een 'hier niet nader te noemen plaats'. Hiervan is door de politie proces-verbaal van bevindingen opgemaakt. Dit proces-verbaal is op 29 september 2018 aan de ILT ter beschikking gesteld.

ILT
Afdeling Marktordening
Producttoezicht

Datum
3 oktober 2018

Ad A.

De eerste bevindingen wijzen op een aantal mogelijke problemen met onderdelen van de Stint:

- Een enkele onderbreking in een stroompad (door draadbreek, slecht/los contact ter plaatse van de overgang van draden op andere draden of componenten) kan leiden tot het versnellen van het voertuig tot de hoogst ingestelde snelheid. De bestuurder heeft dan geen mogelijkheid meer om de snelheid met het rechterhandvat (de "gashendel") te regelen. Pas als daarna de gashendel in de ruststand komt, door loslaten of volledig terugdraaien, herkent de regeleenheid dit als een storing en wordt de snelheid teruggebracht tot nul;
 - Voor zover die fouterkenning als een afdoende veiligheidsmaatregel te zien is, dient te worden opgemerkt dat de fouterkenning afhankelijk is van de goede werking van een in de gashendel geïntegreerde schakelaar (microswitch). Als de microswitch continu in de geschakelde toestand blijft (dit is voorstelbaar als de microswitch zelf defect is, of als de controller defect of verkeerd geconfigureerd is, of als de gashendel door een mechanische blokkering niet helemaal in de ruststand kan terugkeren), dan wordt dat door het systeem niet als fout herkend, en is er ook geen merkbare invloed op de werking van het voertuig. Het is daarom niet ondenkbaar dat bij een (klein) percentage van de Stints de veiligheidsmaatregel niet werkt. Die voertuigen zijn bij de bewuste draadbreek alleen tot stilstand te brengen door de contactsleutel in de uitstand te draaien;
 - De gebruikte bedrading is dik en er komt een grote stroom (16 ampère) door de behuizing waar de kabels inzitten. Dit veroorzaakt hitte, die niet goed weg kan uit de console. Dit kan er mogelijk toe leiden dat een onderbreking in het stroompad ontstaat door het loslaten van de soldeer van de bedrading. Afhankelijk van het gebruikte soldeer bestaat de mogelijkheid dat dit bij oververhitting kan leiden tot het smelten van de soldeerpunten voordat de beveiliging van de elektromotor van de Stint de kritische waarde van de beveiliging, die op 82 graden is gesteld, bereikt en een storing aangeeft;
 - De gasveer kan afbreken waardoor eenzelfde probleem kan ontstaan als met een onderbreking van het stroompad;
 - Als er vol gas wordt gereden en tegelijkertijd met de handrem wordt geremd, schiet de Stint door de rem en heeft deze een veel langere remweg dan de 3 tot 4 meter die de Stint normaliter nodig heeft om tot stilstand te komen;
- De contactsleutel zit aan de linkerkant van de Stint, de handrem zit links op het stuur en de gashendel rechts op het stuur. Op het moment dat de Stint vol gas rijdt, de handrem wordt aangetrokken en de Stint

desondanks niet (direct) stopt - omdat de handrem niet krachtig genoeg is -, is het onnatuurlijk om met de linkerhand de rem los te laten en de contactsleutel om te draaien.

ILT
Afdeling Marktordening
Producttoezicht

Ad B.

De bevindingen en ervaringen van het bedrijf dat zelf een dossier heeft aangelegd, komen overeen met de bevindingen uit het 1^e verkennende technische onderzoek.

Datum
3 oktober 2018

Ad C.

Een medewerkster van een KDV in een 'hier niet nader te noemen plaats' heeft bij de politie melding gemaakt van problemen met drie Stints. Hieronder is een melding van een Stint die alleen tot stilstand kon worden gebracht door de contactsleutel om te draaien. De politie heeft proces-verbaal van de melding opgemaakt. Daarnaast is de betrokken Stint opgehaald en ter bewaring naar Den Bosch overgebracht.

De melding van de medewerkster van het KDV in een 'hier niet nader te noemen plaats' is verder besproken. De fabrikant was op de hoogte van meldingen over twee van de drie genoemde Stints; deze meldingen wijzen op accuproblemen. De derde melding - de melding dat een Stint alleen tot stilstand kon worden gebracht door de contactsleutel om te draaien - was hem niet bekend.

Er wordt stilgestaan bij het ongeval in Oss en hetgeen de beelden van de camera op de trein aangeven. Omdat het ongeval in Oss nu niet de focus van het onderzoek is, wordt dit deel van het gesprek verder uit het verslag gehouden. Wel wordt nog doorgesproken over het stilzetten van de Stint door middel van het contactslot - zoals aangegeven onder A - hetgeen een onnatuurlijke reactie is bij een panieksituatie. De fabrikant geeft aan, dat het contact eventueel ook kan worden verbroken door het lostrekken van de bedrading met de voet.

Op de vraag of er kopieën van de brief van het NFI en van het proces-verbaal mogen worden gemaakt, is aangegeven dat dit niet mag. De informatie is van derden gekregen en maakt deel uit van een lopend politieonderzoek. Wel is toestemming gegeven voor het overschrijven van de alinea in de brief van het NFI over de (gevolgen van de) enkele onderbreking van een stroompad. De advocate heeft deze alinea overgeschreven. Daarnaast heeft de advocate de contactgegevens van de onderzoekers van het NFI en het nummer van het proces-verbaal van de melding in een 'hier niet nader te noemen plaats' genoteerd.

De fabrikant gaf aan, aan alle onderdelen te hebben gedacht - en deze te hebben getest - behalve aan de bedrading c.q. draadbreek/los raken draad. Hij gaf aan, een medewerker opdracht te geven om dit uit te zoeken.

De fabrikant gaf aan, dat de gashendel kan worden gemanipuleerd waardoor het gas in de hoogste stand blijft staan. Hierdoor ontstaat een soort "cruise control".

Naar aanleiding van de bevindingen is de fabrikant voorgesteld om zijn verantwoordelijkheid te nemen. Desgevraagd hebben wij aangegeven, hierbij te denken aan een terugroepactie om bij alle Stints onder meer de bedradingen en de microswitch na te kijken.

Er is doorgesproken over een terugroepactie. Door de fabrikant is opgemerkt dat het moeilijk is om vast te stellen of er sprake is van een kabelbreuk. Aangezien dit de eerste bevindingen zijn en de testen door het onderzoeksinstituut nog moeten plaatsvinden, is het niet uit te sluiten dat er nog andere onderdelen zijn die – al dan niet in combinatie met elkaar – problemen kunnen veroorzaken. De nog uit te voeren testen moeten hierover uitsluitsel geven. Een terugroepactie wordt door de fabrikant daarom nu als weinig zinvol gezien. Daar komt bij, dat de fabrikant geen ruimte heeft voor 3500 Stints.

ILT
Afdeling Marktordening
Producttoezicht

Datum
3 oktober 2018

De fabrikant geeft aan, dat er verschillende "batches" Stints zijn. Een batch komt overeen met een serie Stints die uit dezelfde (combinatie van) onderdelen bestaan. De Stints die in de eerste batch zijn geproduceerd, waren erg onderhoudsgevoelig en zijn daarom door de fabrikant omgeruild c.q. teruggekocht.

Met inachtneming van het gegeven, dat een terugroepactie door de fabrikant als weinig zinvol wordt gezien, is aangedrongen op het stilzetten van alle Stints. De advocate heeft hierover de vraag gesteld, of het stilzetten alle Stints dan wel bepaalde batches betreft. Hierop is aangegeven, dat aangezien het nu niet bekend is welke mogelijke problemen – naast de mogelijke problemen die al zijn geïdentificeerd – zich kunnen voordoen, er geen onderscheid in batches kan worden gemaakt en het derhalve om alle Stints gaat.

Desgevraagd is aangegeven, dat als de fabrikant niet zelf tot stilzetten overgaat, de ILT zich beraadt over te nemen maatregelen en dat deze maatregelen alle Stints zullen betreffen.

De advocate heeft aangegeven, dat de ILT zondag 30 september 2018 voor 12.00 uur bericht krijgt over wat de fabrikant gaat doen. Daarnaast is door de advocate aangegeven, dat als de fabrikant zelf maatregelen neemt, de ILT hierbij op voorhand wordt betrokken.

ZONDAG 30 SEPTEMBER 2018

Het gesprek heeft op zondag 30 september plaatsgevonden van 15.30 uur tot 17.30 uur op het kantoor van Fifth Advocatuur in Tiel tussen mevrouw M. Coumans (advocate), de heer E. Renzen (fabrikant), mevrouw (afdelingshoofd Marktordening ILT), de heer (teamleider Producttoezicht 2 ILT), de heer (inspecteur ILT) en mevrouw (jurist ILT).

De advocate vraagt voorafgaand aan het gesprek of er nog altijd sprake is van een bestuursrechtelijk onderzoek. Dit wordt bevestigd.

Gesprek is aangevangen met het doorlopen van hetgeen gisteren is besproken. Met betrekking tot de bevindingen dat de 0-stroomkabel kan losraken/breken merkt de fabrikant op dat dat gisterenavond door het bedrijf is getest. De fabrikant geeft aan dat dit tot een foutmelding leidt, maar legt de vraag voor of dit tot een gevaarlijke situatie leidt. Dat is voor hem van belang wil hij overwegen om actie te ondernemen. Hij geeft aan dat er veel van zijn keuze afhangt. Er zijn

veel kinderdagverblijven van de Stints afhankelijk. Als hij de Stints zal terughalen dan wel ze stop laat zetten, dan zullen veel kinderdagverblijven in de problemen komen. Bovendien zal het gaan leiden tot onveilige situaties rondom scholen. Daarnaast wordt aangegeven dat er verzekeringstechnische redenen meespelen en dat de curator het niet eens zal zijn met zo'n besluit.

ILT
Afdeling Marktordening
Producttoezicht

Datum
3 oktober 2018

De fabrikant geeft over de 0-stroomkabel aan dat gisteren is aangegeven, dat dit niet altijd is terug te zien. Uit hun onderzoek van gisteravond is gebleken dat het euvel niet altijd gedetecteerd kan worden. Geeft wel de code 'Blok AL47', maar de advocate merkt op dat dit meer kan betekenen dan probleem met de 0-stroomkabel. De fabrikant geeft aan dat een kabelbreuk nauwelijks is te detecteren. Er wordt verwezen naar het NFI rapport wat ziet op 'Delfzijl modellen' en dat problemen kunnen voortkomen uit een combinatie van spanning en kabelbreuk. Hierop geeft de fabrikant aan dat er nog zo'n 200 'Delfzijl modellen' rondrijden.

De advocate meldt dat er vanuit de ILT geen onderzoeksrapport o.i.d. ligt. Er is ook geen risico analyse overgelegd. Er wordt aangegeven, dat het voor de fabrikant allemaal te weinig is om zelf stappen te ondernemen.

Aangegeven wordt, dat een inspecteur aanwezig is geweest bij de testen welke op 27 september 2018 op de Stints zijn uitgevoerd en dat hij de constatering zoals neergelegd in het NFI rapport heeft gezien. Deze constatering zijn door het NFI vastgelegd in een brief, hetgeen gisteren is doorgenomen en besproken. De advocate merkt op dat een kabelbreuk tot problemen leidt, maar geeft aan dat er een back up is en dan stopt de Stint.

De advocate wijst er op dat gisteren in het gesprek is aangegeven, dat een proces-verbaal dat de ILT op zaterdagochtend van de politie heeft ontvangen voor de ILT mede de aanleiding vormde om het gesprek van gisteren te initiëren. Maar de advocate wijst erop dat deze persoon aan de inspecteur heeft duidelijk gemaakt de verklaring te willen intrekken. Aangegeven wordt, dat deze persoon is terugverwezen naar de politie, aangezien de ILT in dit geval niet over het opmaken van proces-verbaal gaat.

De fabrikant stelt, nu voor de ILT dit proces-verbaal kennelijk de 'tricker' vormt, voor om naar de betreffende locatie af te reizen en daar de blockcode te checken. Aangegeven wordt, dat dit geen toegevoegde waarde heeft en dat de politie heeft aangegeven, dat de betrokken Stint is overgebracht naar Den Bosch. Over de problematiek van een bedrijf die hun Stints eigenstandig hebben geanalyseerd en waarvan gisteren door de ILT is aangegeven, dat hun bevindingen en ervaringen overeen komen met de bevindingen en ervaringen uit het verkennend technisch onderzoek, merkt de fabrikant op dat nadat de gasveer is vervangen er niets meer aan de hand is.

Er wordt nogmaals gewezen op de mogelijkheid voor een terugroepactie. De advocate geeft aan hier om de redenen die zijn genoemd alsook de redenen die gisteren zijn genoemd, niet op in te gaan.

Aangezien uit het gesprek blijkt dat de fabrikant niet van plan is om eigenstandig de Stint terug te roepen dan wel stil te (laten) zetten, wordt voorgesteld om een pauze in te lassen.

Na de pauze wordt aangegeven, dat de richting van het gesprek nu dan wijzigt naar het voorbereiden van het nemen van een maatregel. Er wordt langs de diverse punten gegaan om de reactie van de fabrikant daarop mee te kunnen nemen.

ILT
Afdeling Marktordening
Producttoezicht

Datum
3 oktober 2018

De brief van het NFI wordt volledig doorgelopen.

- Onderbreking in het stroompad

De fabrikant geeft aan dat hij dit gisterenavond heeft getoetst. Zij hebben de 0-stroomkabel doorgeknipt en vervolgens half gas gegeven. De bevinding is volgens de fabrikant juist. Het geeft de code 'blok AL47'.

- Geïntegreerde schakelaar (microswitch)

De fabrikant geeft aan dat de werking van de switch gisterenavond niet in het onderzoek is meegenomen.

- gasveer

De fabrikant geeft aan dat het veertje is vervangen. Hij licht de geschiedenis over de problemen met de veer toe. In de begintijd stonden de veren strakker gespannen. Er waren twee technische problemen met de veer. Het bedrijf heeft deze technische problemen voorgelegd aan de fabrikant van de veren. De fabrikant van de veren heeft een onderzoek uitgevoerd. Maar wilde vervolgens niets doen. De fabrikant geeft aan dat zijn bedrijf daarom contact heeft gezocht met een nieuwe fabrikant. Hier heeft hij de oorspronkelijke veer één op één laten namaken. Er kwamen weer problemen, waarop de veren weer zijn onderzocht. Toen bleek dat de veren zo'n 12mm korter waren dan het origineel. Nadat het bedrijf van de fabrikant hierop actie heeft ondernomen, dit door de veren te vervangen, zijn er geen problemen meer geweest. Ook niet bij PostNL. De fabrikant geeft aan dat deze Stints een goede 'testcase' zijn, omdat deze Stints veel kilometers maken. De fabrikant geeft aan, dat er is gemarkeerd: met een kruis wordt aangegeven dat het veertje is vervangen, als sprake is van een andere markering dan is er sprake van het kortere veertje (die van 12mm).

Er wordt gevraagd welke 2 problemen er nu speelden met het veertje.

De fabrikant noemt een braampje, maar later kwamen ze erachter dat het veertje strakker gespannen was. Er zijn vervolgens 500 veren vervangen, hetgeen blijkt uit de markering. Dit vanuit preventief oogpunt. Vervolgens geeft de fabrikant geeft aan dat als ze een melding krijgen, dat ze dan langskomen om de veer te vervangen. Het is hem niet bekend hoeveel veren er nog vervangen moeten worden.

Er wordt gevraagd of als het veertje in de gashendel is vervangen, of dit dan uit het onderhoudsdossier blijkt. De fabrikant beantwoordt dit bevestigend. De vervanging wordt ook gemarkeerd op het rechterhandvat.

Hetgeen tot nu toe is besproken wordt als volgt samengevat:

- wat is getest met betrekking tot de enkele onderbreking in een stroompad, namelijk de constatering dat dit kan leiden tot het versnellen van het voertuig tot de hoogst ingestelde snelheid, is ook nagegaan door de fabrikant. Zijn bevindingen komen overeen met de bevindingen van de politie, het NFI en de ILT;

- De microswitch is door de fabrikant nog niet in een eigen onderzoek betrokken. De fabrikant merkt hierover nog op dat dit in het veld niet is waargenomen, waardoor het niet is getest;
- Er zijn 500 veertjes vervangen en deze zijn gemarkeerd. Een op dit moment onbekend aantal veertjes is nog niet vervangen.

ILT
Afdeling Marktordening
Producttoezicht

Datum
3 oktober 2018

Desgevraagd geeft de fabrikant aan dat op het eerste type Stint geen dodemansknop zat. Bij een latere versie is dat wel gedaan. Dat leek een slimme oplossing, maar bleek niet zo te zijn. Het veroorzaakte meer problemen dan dat het een oplossing bood. Als dit type Stint nog rijdt dan is de dodemansknop daarvan afgedopt.

Er wordt opgemerkt, dat er een aantal modificaties is geweest. De advocate geeft aan, dat informatie over de modificaties welke zijn doorgevoerd aankomende dinsdag zal worden aangeleverd.

Er wordt aangegeven, dat er gisteren over is gesproken dat ingeval van een onderbreking in het stroompad en het gas voluit staat en er dan wordt geremd, dat de Stint dan doorrijdt. Gevraagd wordt of dit gisterenavond ook door de fabrikant is getoetst en geconstateerd. De fabrikant antwoordt bevestigend.

Het punt van het smeltpunt van de kabel, welke gesoldeerd is, wordt aangekaart. Dit naast het gegeven dat de elektromotor is beveiligd op 82 graden Celsius. De fabrikant geeft aan dat de motorcontroller is beveiligd op 82 graden Celsius. Naar het solderen is gekeken; volgens hem is er soldeer gebruikt dat een hoger smeltpunt heeft. Hij zal dit nog nagaan.

Vervolgens is door de fabrikant aangegeven, dat de door de RDW geteste Stint was voorzien van een DC elektromotor van 800 watt. Mei 2014 is het bedrijf overgegaan op een AC elektromotor van 1200 watt. Hiervan zijn nu zo'n 3300 stuks in omloop. De DC Stints probeert het bedrijf zoveel mogelijk uit de markt te halen. Maar dit ligt volgens de fabrikant servicegevoelig, want het gaat hierbij ook om Stints die zijn verkocht.

Er wordt gevraagd of is gekeken naar de mogelijke invloed van de warmte die zich in het kastje kan opbouwen.

De fabrikant geeft aan dat hiernaar is gekeken. Maar er is bijna geen sprake van problemen met motorcontrollers. Het is een solide systeem. Met de DC waren meer problemen.

Desgevraagd geeft de fabrikant aan dat de code die de Stint geeft bij oververhitting een teken is, namelijk een thermometer. En bij draadbreek komt de code 'AL47'.

Er wordt gevraagd waarop de eerste batch Stints onderhoudsgevoelig waren.

De fabrikant noemt glijlagers. Aan de eerste modellen zat wel 4 à 5 uren onderhoudswerk onder meer vanwege vervuiling en slijtage. Het feit dat een Stint bijvoorbeeld 1 jaar buiten staat heeft natuurlijk ook zijn invloeden.

Er wordt gevraagd of de Stint naar aanleiding van de modificaties ooit door het bedrijf opnieuw aan het ministerie is voorgelegd.

De fabrikant geeft aan dat de Stint eind 2014 opnieuw is aangeboden bij het ministerie. Gemeld dat ze een Stint met een smaller chassis hadden gemaakt, welke ze wilde voorleggen. Ingediend, maar deze werd afgekeurd op de reflector. Toen is dit type Stint opnieuw aangeboden met een reflectorsticker. Deze werd wederom afgekeurd, dit omdat de regels waren veranderd en het type hieraan niet voldeed. Toen is het huidige model doorgezet. Desgevraagd geeft de fabrikant aan dat in mei 2014 is overgegaan van de DC naar de AC elektromotor, maar dat er geen aanleiding is gezien om deze Stint opnieuw aan te bieden voor keuring. Want in de regel staat 4 kW en met de verandering is hierbinnen gebleven.

ILT
Afdeling Marktordening
Producttoezicht

Datum
3 oktober 2018

Er wordt gevraagd wie de Stint van Oss in eigendom heeft.
De fabrikant geeft aan dat deze zijn eigendom is.

De fabrikant merkt op dat hij een EMC onderzoek heeft laten uitvoeren. Hij zal nagaan of er sprake is van een rapport dat hij kan overleggen.

Er wordt vastgesteld welke informatie door de fabrikant aankomende dinsdag wordt aangeleverd. Dit ziet op:

1. Een overzicht met het aantal Stints waarvan de gasveer al vervangen is en het aantal Stints waarvan de gasveer nog moet worden vervangen;
2. Een chronologisch overzicht van alle modificaties vanaf het moment dat de Stint is toegelaten op de weg;
3. Gegevens over het smeltpunt van de soldeer en de beveiliging van de elektromotor;
4. De resultaten van het door de fabrikant uitgevoerde onderzoek naar EMC;

De fabrikant vraagt of we dit gesprek nogmaals kunnen voeren, maar dan met de BOVAG erbij. Op de vraag wat dit zou toevoegen, merkt de fabrikant op dat Friesland Lease een groot belang heeft bij de Stint (hebben veel Stints rijden) en Friesland Lease een BOVAG merk is.
Zo'n gesprek wordt op dit moment door de ILT niet nodig geacht.

De fabrikant beschikt nog over de Stint die destijds is aangeboden voor de toelatingstest. Hij stelt deze desgevraagd ter beschikking aan de ILT, inclusief nieuwe batterijen. Afsproken wordt, dat de nu in de Stint aanwezige batterijen niet door de fabrikant worden vervangen en dat de nieuwe batterijen met de Stint worden meegeleverd.