Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

36 269 Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 16 maart 2023

Algemeen

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het onderhavige wetsvoorstel heeft uitgebracht. Hierna wordt ingegaan op de gestelde vragen en opmerkingen. Daarbij is de in het verslag gehanteerde volgorde aangehouden.

Aanleiding, achtergrond en doelstelling

De leden van de VVD-fractie lezen dat dit wetsvoorstel voorziet in het opvolgen van één van de aanbevelingen uit het rapport «Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV).

1.
Deze leden willen weten wat de opvolging is geweest van de andere aanbevelingen en zien graag een stand van zaken hiervan.

Op 16 oktober 2019 verscheen het rapport «Veilig toelaten tot de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint[1]» (hierna: OvV-rapport) van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). In het rapport deed de OvV drie aanbevelingen. Hieronder wordt per aanbeveling weergegeven wat de actuele stand van zaken is.

Aanbeveling 1: voer een integrale risicobeoordeling uit en monitor ontwikkelingen

Deze aanbeveling heeft zijn beslag gekregen in de aangescherpte Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Deze trad in werking op

[1] Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint – Onderzoeksraad.

kst-36269-6
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

2 mei 2019[2] en is nadien gewijzigd op 2 juli 2021[3]. Op grond van deze beleidsregel moet de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) een technische beoordeling uitvoeren en kan de Minister van IenW aanvullend advies inwinnen van andere partijen dan de RDW, met name de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). In eerste instantie betrof dat een second opinion op een veiligheidsrapport van de aanvrager. De aanvrager moest, op basis van criteria uit de beleidsregel, het niveau van verkeersveiligheid inzichtelijk maken. In de praktijk bleek die werkwijze weinig effectief. Enerzijds konden aanvragers de in de beleidsregel genoemde criteria lastig concretiseren. Anderzijds liet de SWOV weten dat het geven van aanvullend advies op opgestelde veiligheidsrapporten hen in een positie bracht waarmee de SWOV *de facto* besluitvormend adviseert. Dit bracht de SWOV in een rol die niet goed aansluit bij de kerntaak van de SWOV om wetenschappelijk onderzoek te doen. Het ministerie heeft de SWOV hierop gevraagd om een methode te ontwikkelen waarmee op basis van meer gestandaardiseerde en geconcretiseerde criteria de effecten van het gebruik van lichte elektrische voertuigen is te inventariseren[4]. Met deze risico-inventarisatiemethode, waarbij ook een protocol met meer uitgebreide rijproeven is opgesteld, is het veiligheidsniveau van lichte elektrische voertuigen meer inzichtelijk gemaakt[5].

Om die reden is de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen per 2 juli 2021 gewijzigd. Hierin is het veiligheidsrapport dat de aanvrager moet aanleveren bij een aanvraag vervallen. In plaats daarvan wordt een voertuig waarvoor een aanvraag wordt ingediend door de RDW onderworpen aan rijproeven uit het bovengenoemde protocol en vergeleken met de door de SWOV uitgevoerde risico-inventarisatie voor de betreffende categorie. In het geval van de elektrische step is een risico-inventarisatie uitgevoerd.

Aanbeveling 2: tref zo nodig aanvullende maatregelen voor reeds toegelaten voertuigen

Deze aanbeveling heeft geleid tot «beschouwing van de aangewezen bijzondere bromfietsen» door de RDW. Hierin zijn alle zestien aangewezen voertuigen aan de orde gekomen. Hierover is de Kamer geïnformeerd[6]. De conclusie was dat alle bijzondere bromfietsen aan de oorspronkelijke aanwijzing voldeden, maar dat niet van alle bijzondere bromfietsen duidelijk was in hoeverre deze aan de Machinerichtlijn (2006/42/EG) voldeden. Naar aanleiding hiervan heeft de RDW met de toezichthouders op de Machinerichtlijn overlegd hoe de doorwerking van de Machinerichtlijn op deze bijzondere bromfietsen heeft plaatsgevonden. De uitkomst daarvan was dat geen toezicht meer plaatsvindt op bijzondere bromfietsen die zijn geproduceerd door een fabrikant die deze niet langer produceert. Voor de bijzondere bromfietsen die nog wel worden geproduceerd geldt dat deze onverkort onder het toezicht van de Machinerichtlijn vallen.

---

[2] wetten.nl – Regeling – Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen – BWBR0035848 (overheid.nl).
[3] wetten.nl – Regeling – Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen – BWBR0035848 (overheid.nl).
[4] blg-953603.pdf (officielebekendmakingen.nl) (SWOV risico-inventarisatie methode).
[5] r-2021-14.pdf (swov.nl) (SWOV risico-inventarisatie naar de elektrische step).
[6] Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 845.

Aanbeveling 3: herzie de toelating van nieuwe voertuigen

3a. nationaal toegelaten voertuigen

Voor nationaal toegelaten voertuigen, de bijzondere bromfietsen, zijn de toelatingseisen op 2 mei 2019 aangescherpt. Met het inrichten van de RDW als onafhankelijke goedkeuringsorganisatie voor bijzondere bromfietsen wordt, op aanbeveling van de OvV, een duidelijke scheiding aangebracht tussen beleid en uitvoering m.b.t. de toelating van bijzondere bromfietsen.

3b. Voertuigen met een Europese vrijstelling

De Nederlandse inzet is om te komen tot een Europees toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen. Zolang dat niet is doorgevoerd, worden toelatingsregels nationaal bepaald. Dit gebeurt in het LEV-kader dat nu in ontwikkeling is. Dit kader wordt van toepassing voor voertuigen die nu binnen het bereik van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen vallen, aangevuld met andere voertuigen zoals grote elektrische bakfietsen. Voor gehandicaptenvoertuigen wordt ook een nieuw kader ontwikkeld. Dit kader dient aan te sluiten bij de behoeften van gebruikers en duidelijkheid te verschaffen over de status van voertuigen bedoeld voor mensen met een handicap en reguliere voertuigen. De outline van dit kader wordt naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar naar de Kamer gestuurd.

3c. Illegaal gebruikte voertuigen

De toename van diversiteit aan voertuigen op de weg zorgt soms voor onduidelijkheid over welke voertuigen wel en niet zijn toegelaten. Een belangrijk instrument om de gewenste duidelijkheid te creëren is door middel van kentekening. Kentekening is staande praktijk voor motorvoertuigen met een Europese typegoedkeuring. Bijzondere bromfietsen hebben geen Europese typegoedkeuring en vallen nu buiten de kentekenplicht. Zoals in eerdere kamerbrieven[7] is aangekondigd krijgen bijzondere bromfietsen een kenteken. Zie verder het antwoord op vraag 25 en 36.

2.
De leden van de CDA-fractie vragen of de voorliggende wetgeving ook een bijdrage gaat leveren aan het bevorderen van de veiligheid van scootmobielen.

De voorliggende wetgeving ziet niet direct op scootmobielen. Er wordt, mede op aanbeveling van de OvV, gewerkt aan een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen (zie ook het antwoord op vraag 1). Scootmobielen vallen hieronder. Het doel van dit kader is om veiligheid generiek te waarborgen zonder dat de ruimte voor individueel maatwerk wordt ingeperkt. De uitkomsten van het LEV-kader worden meegenomen in het kader voor gehandicaptenvoertuigen, zodat deze logisch op elkaar aansluiten. De outline van dit kader wordt naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar naar de Kamer gestuurd.

De leden van de SP-fractie achten het logisch om de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) aan te wijzen als verantwoordelijke goedkeuringsinstantie.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn, net als iedereen, erg geschrokken van het ongeluk met de Stint en hebben met grote belangstelling de (politieke) reconstructie gevolgd die tot de toelating en daarmee indirect

[7] Zie onder andere Kamerstuk 29 398, nr. 845.

ook tot het ongeluk heeft geleid. Uit de zaak rond de Stint zijn meerdere conclusies te trekken over de toelatingsprocedure, technische eisen, eisen aan bestuurders van voertuigen, bestuurlijke verantwoordelijkheid en toepassing van Europese regels. In het volle besef, dat zowel het ontwerp, als de constructie, keuring en het besturen van voertuigen mensenwerk is en dat er fouten gemaakt kunnen worden, is het aan de wetgever om eenduidige procedures te scheppen die dit zoveel mogelijk voorkomen, zonder daarmee de innovatie in de weg te staan. Deze leden hopen dat met deze wetswijziging hieraan tegemoet wordt gekomen.

De leden van de SP-fractie verbazen zich over de hoeveelheid werk die de regering steekt in de uitvoering van toelating van lichte elektrische voertuigen (hierna: LEVs) op de openbare weg. Deze leden delen de opvatting dat legalisatie en duidelijke normen nodig zijn, maar zijn van mening dat de regering onnodig zware middelen gebruikt om dat doel dichterbij te brengen. Daarmee doelen deze leden niet zozeer op dit wetsvoorstel als wel op het voorgestelde LEV-kader dat daaraan is gekoppeld. De helderheid waar door LEV-gebruikers en -fabrikanten om wordt gevraagd, komt in de ogen van deze leden niet dichterbij.

3.
Deze leden vragen de regering of het LEV-kader nog separaat door de Kamer zal worden behandeld en zo ja, op welke wijze.
4.
Of betekent instemmen met deze wet tevens dat het voorgestelde LEV-kader ongewijzigd zal worden geïmplementeerd?

Voor de implementatie van het LEV-kader worden diverse algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen aangepast, getoetst en in consultatie gebracht. De technische eisen voor LEVs worden neergelegd in de Regeling voertuigen, een ministeriële regeling die zoals gebruikelijk niet wordt voorgelegd aan de Kamer. De eisen voor gebruik op de weg, zoals rijbewijs, minimumleeftijd en kentekening, worden neergelegd in verschillende algemene maatregelen van bestuur. De wijzigingen in de algemene maatregelen van bestuur worden zoals gebruikelijk tijdens de voorhangprocedure aangeboden aan de Tweede Kamer (en parallel aan de Eerste Kamer). Het instemmen met het voorliggende wetsvoorstel laat dus onverlet dat de Kamer via de voorhangprocedure betrokken wordt bij de implementatie van het voorgestelde LEV-kader. In de antwoorden op vraag 58 tot en met 62 wordt de Kamer nader geïnformeerd over de planning.

5.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering hoe vaak tot op heden een (innovatief) motorvoertuig op de weg is toegelaten ondanks een negatief advies van de RDW en/of de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).
6.
Zij vragen wat de redenen zijn geweest om af te wijken van deze adviezen.
7.
Indien dit niet eerder het geval is geweest, vragen zij de regering wat dit betekent voor de noodzakelijkheid van dit wetsvoorstel.

Sinds de wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen per 2 mei 2019, is één aanvraag toegewezen. Dit betreft de BSO-bus, die kan worden beschouwd als de opvolger van de aangewezen bijzondere bromfiets Stint. Bij de aanvraag van de BSO-bus is door de fabrikant een veiligheidsrapport opgesteld. In reactie op het veiligheidsrapport liet de SWOV weten geen bindend advies te kunnen en willen geven, omdat de SWOV meende daarmee in feite een beslissend oordeel te geven. Hierop

heeft het ministerie aan de SWOV gevraagd een risico-inventarisatiemethode op te stellen om risico's van het gebruik van lichte elektrische voertuigen te inventariseren zonder hieraan direct een oordeel te verbinden. Na het gereedkomen van de risico-inventarisatiemethode is deze toegepast op de aanvraag van de BSO-bus. De uitkomsten van de risico-inventarisatie voor de BSO-bus zijn voorgelegd aan de RDW met de vraag of deze risico-inventarisatie aanleiding gaf het oordeel van de RDW over de BSO-bus te herzien. De RDW liet hierop weten hiertoe geen aanleiding te zien, waarop de toenmalige Minister besloot tot aanwijzing van de BSO-bus.

De casus met de BSO-bus liet zien dat advisering door de SWOV met een bindend karakter in de praktijk anders uitwerkte dan was voorzien ten tijde van het verschijnen van het OvV-rapport. Dit gaf aanleiding om de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen opnieuw te wijzigen. Op grond van deze wijziging is in de meeste gevallen niet langer een veiligheidsrapport van de aanvrager nodig, maar wordt een voertuig onderworpen aan een serie gestandaardiseerde rijproeven. Deze rijproeven zijn tot stand gekomen op basis van overleg tussen de RDW, SWOV en het ministerie. In de nieuwe werkwijze start een aanvraag met een overleg tussen de aanvrager en de RDW, op basis waarvan de RDW beslist of de reeds bestaande risico-inventarisatie voldoet of dat een aanvullende inventarisatie van SWOV nodig is. Tot op heden is er sinds de aanwijzing van de BSO-bus per 3 november 2020 geen nieuwe aanvraag geweest die heeft geleid tot afwijzing of intrekking vanwege het veilig gebruik. Bovenstaande doet niets af aan de noodzakelijkheid van dit wetsvoorstel. In de huidige situatie is het de Minister die beslist op aanvragen. In de nieuwe situatie beslist de RDW op aanvragen. Daarmee is de onafhankelijke positie van de RDW als goedkeuringsorganisatie geborgd.

8.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering op welke gronden de uitvoeringstoets van de RDW concludeert dat een mandaatsconstructie niet past bij de taken van de RDW als zelfstandig bestuursorgaan.
9.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering hoe zij omgaat met de zorg dat uitvoeringsinstanties als de RDW zich door het afwentelen van bevoegdheden over goedkeuringen van nieuwe motorvoertuigen te midden van politieke en economische belangen moet positioneren en teweerstellen tegen deze invloeden.
10.
Zij vragen of dit mogelijk afbreuk doet aan het onafhankelijke karakter van deze organisaties en of hier risico's aan kleven.

Er is nagegaan of de wijziging van de huidige aanwijzingsbevoegdheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in het verlenen van een typegoedkeuring door de RDW voor het toelaten van bijzondere bromfietsen tot de weg, past binnen de behoefte die er is aan onafhankelijke oordeelsvorming op grond van specifieke deskundigheid. De RDW beschikt over de noodzakelijke kennis, expertise en middelen om voertuigen te keuren en hierover een oordeel te vellen. De RDW is reeds goedkeuringsinstantie voor vrijwel alle categorieën motorvoertuigen en voert op dit moment ook al keuringen uit voor bijzondere bromfietsen. Het verschil met de huidige situatie is dat de RDW op dit moment de Minister adviseert en na inwerkingtreding van het wetsvoorstel zelfstandig besluit op een aanvraag. Er is geen aanleiding voor twijfel of de RDW zich te weer kan stellen tegen politieke of economische belangen van aanvragers.

Het instellen van de RDW als onafhankelijke goedkeuringsorganisatie is daarnaast een aanbeveling van de OvV, met het oogmerk dat geen politieke inmenging kan plaatsvinden. Zoals hierboven is aangegeven, is de RDW al onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor de meeste andere voertuigcategorieën. Uitbreiding van het aantal categorieën waarvoor de RDW deze taak uitvoert is daarmee logisch vanwege de positie en taken van de RDW bij de toelating van motorvoertuigen. Een mandaatconstructie aan de RDW is niet gekozen, omdat deze minder tegemoet zou komen aan de aanbeveling van de OvV. Immers, bij een mandaatconstructie kan de Minister de besluitvorming in individuele aanvragen toch weer overnemen door het mandaat om te beslissen op aanvragen in te trekken. Juist door die mogelijkheid uit te sluiten ontstaat de gewenste onafhankelijkheid. Hieraan kleven naar het oordeel van de regering geen risico's en dit sluit ook aan bij de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

Het lid van de BBB-fractie constateert dat er vermeld staat dat, naar aanleiding van het Stint- ongeval in 2019, de OvV de aanbeveling doet om voor de nationale toelating van motorrijtuigen, in het bijzonder de zogenoemde bijzondere bromfietsen, een onafhankelijke goedkeuringsinstantie in te richten zodat de verantwoordelijkheid buiten de politiek komt te liggen.
Een bijzondere bromfiets betreft een motorvoertuig met een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur. De meeste elektrische fietsen halen deze snelheden ook, maar hebben geen verbrandingsmotor.

11.
Vallen elektrische fietsen ook onder de bijzondere bromfietsen en heeft het OvV elektrische fietsen meegenomen in haar onderzoeksrapport?
12.
Indien elektrische fietsen niet zijn opgenomen onder bijzondere bromfietsen, is er dan niet een risico dat er een aanzuigingskracht gaat ontstaan voor bromfietsgebruikers om elektrische fietsen te gebruiken en allicht op te voeren.

Elektrische fietsen zijn juridisch gezien «fietsen met trapondersteuning» en daarmee vallen ze niet onder de categorie «bijzondere bromfiets». Nu niet en na de wijziging van het voorliggende wetsvoorstel ook niet. De OvV heeft aanbevolen onderzoek te doen naar de mogelijkheden om ook elektrische (bak)fietsen in het Europese toelatingssysteem op te nemen of voor deze voertuigen een nationale toelating vast te leggen. Dit is meegenomen in de ontwikkeling van het LEV-kader. Met het voorliggende wetsvoorstel gaan voor gebruikers van bijzondere bromfietsen geen andere regels gelden en daarom wordt geen aanzuigende werking verwacht.

Hoofdlijnen wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie lezen dat de kenteken- en rijbewijsplicht niet direct in het leven wordt geroepen voor voertuigen die onder het LEV-kader vallen.

13.
Deze leden willen weten voor welke voertuigen binnen het LEV-kader dit wel in het leven gaat worden geroepen.

De juridische grondslag voor een kenteken- en rijbewijsplicht worden opgenomen in het voorliggende wetsvoorstel zodat, indien dat wenselijk wordt geacht, deze verplichtingen kunnen worden geïntroduceerd. Dat gebeurt bij algemene maatregel van bestuur. Voor de invoering van een

kenteken- en rijbewijsplicht is na aanvaarding van dit wetsvoorstel geen andere wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 meer nodig.

Zoals in eerdere kamerbrieven[8] is aangekondigd, krijgen bijzondere bromfietsen een kenteken. Binnen het LEV-kader krijgen de voertuigen die via goedkeuring worden toegelaten tot de weg een kenteken (categorie 1b, 2a en 2b: van e-step tot grote e-bakfiets). Met een kenteken worden vervoermiddelen onderscheiden die op basis van een goedkeuring zijn toegelaten.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een bevoegdheid van de Minister en een stelsel van aanwijzingen in het leven is geroepen als alternatieve toelatingsprocedure voor bromfietsachtige motorrijtuigen die niet vallen onder de Europese regels van typegoedkeuring. Deze leden lezen dat daaronder sinds 2011 zeventien verschillende soorten motorrijtuigen zijn toegelaten op de weg.

14.
Deze leden willen weten welke voertuigen dit zijn.

Op dit moment zijn inderdaad zeventien voertuigen als bijzondere bromfiets toegelaten. Dit betreffen de Segway, Trikke, Swing, Zappy3, Virto, Paukool, Ninebot type E, LEF (voorheen E-One), Robin-M1, VirtoS, Kickbike Luxury, Kickbike Cruise, Ninebot type Urban, Yedoo Mezec, Kickbike Fat Max, Qugo Runner en de BSO-Bus (voorheen Stint)[9].

15.
Ook willen deze leden weten welke impact deze voertuigen de afgelopen vijf jaar hebben gehad op de verkeersveiligheid en de ervaren verkeersoverlast.

De Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen is destijds ingevoerd om eisen te stellen aan de voertuigen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Naar aanleiding van het tragische ongeluk met een Stint heeft de RDW in 2020 op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de (destijds) zestien aangewezen bijzondere bromfietsen waarover in het OvV-rapport werd gerapporteerd[10]. Tijdens de schouw heeft de RDW geconstateerd dat de bijzondere bromfietsen aan de oorspronkelijke aanwijzing voldeden. Daarnaast heeft de RDW ingeschat dat er enkele duizenden bijzondere bromfietsen op de weg zijn, waarvan het merendeel de BSO-bus is (die is aangewezen op grond van de beleidsregel van 2 mei 2019). Het aantal bijzondere bromfietsen is dus beperkt. Mede hierdoor is het lastig om de impact op de verkeersveiligheid te bepalen. Daarnaast zijn er geen signalen bekend over verkeersoverlast met aangewezen bijzondere bromfietsen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de categorie bijzondere bromfietsen verdwijnt zodra het LEV-kader in werking treedt. Deze leden lezen dat het vanzelfsprekend is dat er dan geen sprake kan zijn van een verbrandingsmotor.

16.
Deze leden willen weten hoe er dan mee wordt omgegaan indien er een aanvraag (of een aanvraag tot wijziging) is voor een bijzondere bromfiets met een verbrandingsmotor.

---

[8] Zie onder andere Kamerstuk 29 398, nr. 845.
[9] https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/bijzondere-bromfietsen.
[10] Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 845.

17.
Deze leden willen weten welke invloed dit gaat hebben indien er bromfietsen komen die rijden op biobrandstof of waterstof.
18.
Ook willen deze leden weten hoe er wordt omgegaan met plug-in hybride voertuigen.
19.
De leden van de VVD-fractie willen weten welke impact deze wet heeft op deze voertuigen.

Alle aangewezen bijzondere bromfietsen hebben een elektromotor. Dat geldt ook voor alle voertuigen waarvoor een aanvraag is gedaan. Gezien die praktijk, in combinatie met het toekomstige LEV-kader, is in het voorliggende wetsvoorstel de mogelijkheid voor een ander soort motor dan een elektromotor geschrapt. Daarbij wordt opgemerkt dat voor de energievoorziening vooral wordt uitgegaan van accu's. Hoewel het gezien de aard van de voertuigen op dit moment niet waarschijnlijk is dat een andere combinatie dan een elektromotor in combinatie met een accu zal worden toegepast op bijzondere bromfietsen, is dat op zichzelf niet uitgesloten. Voor zover de technische voorschriften belemmerend werken voor nu niet voorziene innovatieve oplossingen, wordt de mogelijkheid geboden van «alternative means of compliance». Dit betekent dat een aanvrager de mogelijkheid heeft om aan te tonen dat diens innovatieve oplossing minstens zo goed en veilig werkt als de «standaard» oplossing die in de Regeling voertuigen is opgenomen.

20.
De leden van de VVD-fractie lezen dat het borgen van de onafhankelijkheid een belangrijk principe is bij het toelaten van nieuwe voertuigen. Deze leden willen weten hoe deze onafhankelijkheid in de praktijk wordt gewaarborgd.
21.
De leden van de VVD-fractie lezen dat het inzetten op de juiste expertise een belangrijk principe is bij het toelaten van nieuwe voertuigen binnen de nieuwe wetgeving. Deze leden willen weten hoe deze expertise in de praktijk gewaarborgd wordt.

De RDW is op dit moment al de bevoegde goedkeuringsinstantie in Nederland. Deze nationale typegoedkeuring wordt als nieuwe typegoedkeuring toegevoegd. Bij het behandelen van aanvragen voor voertuigen waarvoor nu een typegoedkeuring nodig is, is geen politieke inmenging gebleken. De kaders waar de RDW aan moet toetsen bij de technische beoordeling zijn wettelijk bepaald. Op de algemene uitoefening van de wettelijke taken wordt door de Minister toezicht gehouden. Daarnaast kan een aanvrager die het niet eens is met een afwijzend besluit hiertegen bezwaar en beroep instellen.

22.
Ook willen de leden van de VVD-fractie weten of er naast het wetgevingstraject, ook actief wordt gewerkt met certificaten.

Het toelatingsstelstel van voertuigen borgt een minimum aan eisen waar voertuigen aan moeten voldoen voordat deze mogen deelnemen aan het verkeer op de weg. Uit de technische beoordeling, de beoordeling van conformiteit en veilig gebruik op de weg volgt een toewijzing of een afwijzing van de aanvraag. Een verdere certificering, zoals de EURONCAP-sterrenbeoordeling, betreft vooral het waarderen van reeds toegelaten voertuigen aan de hand van benchmarking. Dit is geen wettelijke taak en maakt geen deel van dit wetsvoorstel.

23.
De leden van de SP-fractie vragen waarom voor elektrische fietsen (e-bikes) een ander, lichter, regime wordt voorzien dan voor de LEVs uit categorie 1b?

De voertuigen in categorie 1b, zoals een e-step, zijn voertuigen waar nog niet veel ervaring mee is in het verkeer. Die ervaring is al wel opgedaan met elektrische fietsen. Het betreft ook veelal nieuw tot de voertuigmarkt toetredende fabrikanten. Onder de huidige Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen zijn al voertuigen, die straks onder categorie 1b komen te vallen, aangeboden aan de RDW voor een beoordeling. Op basis van deze beoordelingen ontbreekt het vertrouwen bij de RDW dat een lichter regime van toelating voor categorie 1b nu verantwoord is.[11] Een groot deel van de aanvragers blijkt onvoldoende aan te kunnen tonen dat de voertuigveiligheid en de kwaliteit van het productieproces geborgd is. Het advies van de RDW om voor categorie 1b het principe van goedkeuring vast te houden is in lijn met dat van de OvV om een onafhankelijke goedkeuringsinstantie verantwoordelijk te maken voor de besluitvorming bij toelatingen van nieuwe voertuigen en te zorgen dat aan de toelating een integrale risicobeoordeling ten grondslag ligt.

De regering wijst in de memorie van toelichting ten aanzien van de e-bike op de vergelijkbaarheid met de «reguliere» fiets, maar voert geen argumenten aan waarom de risico's met LEVs uit de categorie 1b groter zouden zijn. Zo is het bijvoorbeeld bekend dat het aantal ongevallen met elektrische fietsen snel toeneemt en geldt voor beide categorieën een maximale snelheid van 25 kilometer per uur, maar geldt voor 1b-voertuigen een kentekenplicht, een certificeringsplicht, een minimumleeftijd en een verzekeringsplicht. Deze leden vinden die verhouding nogal scheef. Dat is overigens geen pleidooi voor strengere eisen ten aanzien van fietsers op voertuigen uit de categorie 1a.

24.
Kan de regering nader toelichten waarom zoveel extra eisen worden gesteld voor simpele voertuigen als elektrische steps?

Zoals in het antwoord op vraag 23 is aangegeven is er, in tegenstelling tot elektrische fietsen, met elektrische steps nog niet veel ervaring opgedaan in het verkeer. Momenteel vallen de elektrische steps onder de regels voor de bijzondere bromfiets. Er is voor gekozen om de eisen die nu aan de bestuurders van bijzondere bromfietsen worden gesteld ten aanzien van de minimumleeftijd (16 jaar) en de verplichte aansprakelijkheidsverzekering (WAM) te handhaven in het LEV-kader, dus ook voor de elektrische step, mede gelet op de beperkte ervaring in het verkeer met deze voertuigen.
Het stellen van een minimumleeftijd van 16 jaar verkleint het risico dat personen die relatief onervaren zijn in het verkeer een gemotoriseerd voertuig besturen. Ervaringen met fietsen worden in Nederland al op jonge leeftijd opgedaan. Uit de studie van de TU Delft naar ongevallen met LEVs[12] blijkt onder andere dat jongvolwassenen een verhoogd risico hebben op een ongeval met een elektrische step.
De WAM-verzekering zorgt ervoor dat in geval van een ongeval de schade aan derden wordt vergoed. Dit geldt voor alle gemotoriseerde voertuigen in Nederland en er is nu geen aanleiding hiervan af te wijken voor elektrische steps.

---

[11] Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 974.
[12] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/02/03/ongevallen-met-lichte-elektrische-voertuigen-levs-inzichten-vanuit-de-literatuur.

Zoals in het antwoord op vraag 13 is toegelicht krijgen binnen het LEV-kader de voertuigen die via goedkeuring worden toegelaten tot de weg een kenteken, zo ook een elektrische step. Met een kenteken worden vervoermiddelen onderscheiden die op basis van een goedkeuring zijn toegelaten.

25.
En wat voegt een kentekenplicht volgens de regering toe aan de verkeersveiligheid?

Kentekening zorgt er voor dat voor iedereen duidelijk en herkenbaar is welke voertuigen wel en niet op de weg mogen worden gebruikt. Kentekening versterkt de formele relatie tussen de bezitter (eigenaar of houder) en zorgt ervoor dat de rechten en plichten die van toepassing zijn voor het betreffende voertuig duidelijk zijn. Bij plichten kan gedacht worden aan de verzekeringsplicht. Een ander belangrijk voordeel van kentekening is dat monitoring bij ongevallen (registratie) en bijvoorbeeld terugroepacties (recall) efficiënter kunnen worden vormgegeven. Identificatie waarbij er een duidelijke verbinding is tussen het voertuig en de eigenaar/houder zorgt ervoor dat handhaving beter en eenvoudiger is uit te voeren. Dit alles draagt bij aan de verkeersveiligheid.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat de politieke wens om met een eenvoudige procedure nieuwe innovatieve voertuigen kansen te geven, ertoe heeft geleid dat de veiligheid van lichte motorvoertuigen en daarmee het wegverkeer, niet de aandacht heeft gekregen die nodig was. De «bijzondere bromfiets», met vooral een bijzonder licht keurings-regime, had bij nader inzien nooit mogen bestaan. De conclusie van de OvV bij de evaluatie van het ongeluk en ook nu van de Raad van State (RvS), dat de regering niet de logische keus is om een nieuw type voertuig te beoordelen, wordt gedeeld door de leden van de GroenLinks-fractie. Er is destijds een vrijwel regelvrije zone gecreëerd voor lichte elektrische voertuigen met de Segway voor ogen: speelgoed voor rijke volwassenen. En in die luwte kwam ook de Stint op de markt, een voertuig van honderden kilo's zwaar, bedoeld om een dozijn kleuters te vervoeren. Omdat daarover niets stond in de regels. Zoiets mag nooit meer voorkomen.

26.
De kernvraag voor de leden van de GroenLinks-fractie is waar dan de rol van de regering als politiek en bestuurlijk verantwoordelijke instantie moet komen te liggen. In de zaak rond de Stint ging dat op allerlei vlakken mis. Dat een onafhankelijke instantie als de RDW de technische toelating doet, kan zeker op steun rekenen van de leden van de GroenLinks-fractie. Technische en verkeerstechnische eisen beoordelen is bij de RDW in betere handen dan bij de regering.
27.
De vraag die dan nog rest, is wie verantwoordelijk is voor de keuzes die RDW maakt en of de RDW voldoende is toegerust om deze nieuwe taken op te pakken, dan wel wat hiervoor nodig is. Deze leden willen de regering vragen dit nog nader toe te lichtten.

Het goedkeuren van bijzondere bromfietsen door de RDW als onafhanke-lijke goedkeuringsinstantie komt voort uit een breed gedeelde wens van de Kamer en aanbevelingen van de OvV. Hiermee wordt, gelijk aan de werkwijze die bij andere voertuigcategorieën ook wordt toegepast, een duidelijke scheiding aangebracht tussen het stellen van kaders waar voertuigen aan moeten voldoen en het toelaten van voertuigen op grond van die kaders. De regering stelt de kaders, de RDW beoordeelt vragen op basis daarvan en laat voertuigen toe die daaraan voldoen. De RDW ligt

ook voor de hand, omdat de RDW voor de categorie bijzondere bromfietsen op dit moment de technische beoordelingen al uitvoert. De RDW laat in de uitvoeringstoets weten de aanvullende taak, het beslissen op de aanvraag, uit te kunnen voeren. De kaders waar de RDW aan moet toetsen bij de technische beoordeling zijn wettelijk bepaald. Bij voertuigen met een Europese typegoedkeuring komen deze voorschriften voort uit Europese regelgeving, in het geval van lichte voertuigen de Verordening (EU) nr. 168/2013. Bij de bijzondere bromfietsen zijn de toelatingseisen bepaald in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Sinds de inwerkingtreding van de beleidsregel van 2 mei 2019 komen de technische toetsingscriteria ten behoeve van de aanwijzing in grote mate overeen met de eisen uit de Europese Verordening (EU) nr. 168/2013. De codificering van de eisen uit de beleidsregel vindt zijn beslag in de vorm van opname in de Regeling voertuigen. Deze procedure tot wijziging van de Regeling voertuigen, een ministeriële regeling, loopt parallel aan dit wetsvoorstel. Er heeft internetconsultatie plaatsgevonden van 5 december 2022 tot 16 januari 2023. Tevens loopt de periode van notificering bij de Europese Commissie.

28.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering expliciet te bevestigen dat dit wetsvoorstel het ook juridisch onmogelijk maakt nog nieuwe innovatieve motorvoertuigen met een verbrandingsmotor op de openbare weg toe te laten, wat in lijn is met de praktijk die leert dat alle aangewezen bijzondere bromfietsen een elektromotor kennen. Zij vragen de regering of het niet wenselijk is dit nader toe te lichten.

Zie het antwoord op vraag 16 tot en met 19.

29.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering hoe een goede archivering van de genomen toelatingsbesluiten, inclusief de beoordeling, geborgd wordt als de bevoegdheid hiervoor bij een zelfstandig bestuursorgaan ligt.
30.
Zij vragen hier nadrukkelijk aandacht voor, omdat archivering in geval van twijfels of zorgen over de toelating op een later tijdstip van groot belang kan zijn, waarbij in geen geval sprake mag zijn van ontbrekende stukken. Zij vragen hoe de regering dit garandeert.

Na inwerkingtreding van het wetsvoorstel wordt de aanwijzing bijzondere bromfiets vervangen door een nationale typegoedkeuring. Het verlenen en registreren van typegoedkeuringen voor voertuigen is een kerntaak van de RDW. Van typegoedkeuringen, zowel Europese als nationale, worden relevante gegevens, zoals bijvoorbeeld de wijze waarop voldaan is aan de eisen voor het maximaal vermogen, remwerking, verlichting en milieu, geregistreerd in het typegoedkeuringsregister dat in Nederland door de RDW wordt beheerd. Bij typegoedgekeurde voertuigen moet daarnaast een certificaat van overeenstemming (CVO) met kenmerken van dat individuele voertuig worden overlegd aan de afnemer en de RDW.

Met dit stelsel, dat op dit moment al van toepassing is op vrijwel alle andere voertuigcategorieën, is van ieder voertuig duidelijk op welke grond dat voertuig is toegelaten tot het verkeer op de weg en is ook ieder voertuig individueel herleidbaar. Op dit moment wordt ook de kentekening voor deze voertuigen voorbereid, waarmee de herleidbaar op straat wordt vergroot.

De leden van de SGP-fractie constateren dat verschil gemaakt wordt tussen gewone fietsen met trapondersteuning en andere lichte elektrische voertuigen.

31.
Deze leden vragen zich af wat vanuit het perspectief van verkeersveiligheid een verschil in aanpak tussen snelle elektrische fietsen en elektrische bakfietsen (tot drie personen) enerzijds, en elektrische steps anderzijds, rechtvaardigt en horen graag de reactie van de regering hierop.

De meeste elektrische step types vallen onder LEV categorie 1b. De meeste elektrische (bak)fietsen vallen onder LEV categorie 1a. Zie de antwoorden op vraag 23 en 24 waarom een zwaarder regime voor categorie 1b gerechtvaardigd wordt beschouwd.

32.
De leden van de SGP-fractie vragen zich af of veilig rijden met elektrische steps niet veel meer zit in goede gebruikseisen, zoals het dragen van een fluorescerend hesje, dan in specifieke technische eisen aan het voertuig.
33.
Kan de regering nader ingaan op de toegevoegde waarde van een typegoedkeuring voor dit type voertuigen?
34.
Waarom is niet gekozen voor gebruikseisen in plaats van een goedkeuringsprocedure?
35.
Is het de bedoeling het toelatingskader zo in te richten dat toelating van onder meer elektrische steps goed haalbaar is?

Gebruikerseisen zijn naast technische eisen van belang om de verkeersveiligheid te borgen. De gebruikerseisen voor het besturen van LEVs worden later (zie antwoorden op de vragen 58 tot en 62) vastgelegd in regelgeving. Met dit wetsvoorstel wordt de wet zodanig gewijzigd dat de implementatie van gebruikerseisen, zoals een rijbewijsverplichting, mogelijk is. Deze beleidsmatige keuzes worden in dit wetsvoorstel niet vastgelegd. Dat gebeurt in onderliggende regelgeving.
Daarnaast heeft de OvV aanbevolen om de goedkeuring van nieuwe voertuigen zodanig in te richten dat een onafhankelijke goedkeuringsinstantie verantwoordelijk wordt voor de besluitvorming bij goedkeuring van nieuwe voertuigen. Aan deze aanbeveling ligt het principe ten grondslag dat de burger moet kunnen vertrouwen op de veiligheid van een voertuig. Doordat de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voertuigen toetst aan technische eisen wordt de voertuigveiligheid geborgd. Voor het stelsel van typegoedkeuringen is gekozen, omdat dat de wijze van toelating van bijzondere bromfietsen in lijn brengt met het reguliere typegoedkeuringsstelsel met een vastomlijnde wijze van goedkeuring en toezicht op de productie.
Het voorliggende wetsvoorstel bevat nog geen inhoudelijke wijziging van voertuigcategorieën. Deze komen op een later moment in de aanpassing van de Regeling voertuigen in verband met de implementatie van het LEV-kader. Daarbij is vooralsnog aangesloten bij de huidige systematiek die inhoudt dat fietsen en fietsen met elektrische trapondersteuning tot 25 kilometer per uur door middel van een motor van ten hoogste 250 Watt aan elkaar gelijk zijn gesteld en dus geen goedkeuring nodig hebben. Voor de overige voertuigen, waaronder de elektrische step, geldt dat deze onder het huidige kader een goedkeuring nodig hebben. Dat blijft gelijk in het voorliggende wetsvoorstel. Zoals reeds in het antwoord van 23 is aangegeven, heeft de RDW geadviseerd om voor categorie 1b, waartoe de elektrische step in het LEV-kader behoort, het principe van goedkeuring

vast te houden, hetgeen in lijn is met de bovengenoemde aanbeveling van de OvV.

Uitvoering, toezicht en handhaving

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat de politie kampt met hoge werkdruk en grote personele tekorten. Deze leden zouden het zonde vinden als het bestrijden van grote problematiek zoals witwassen of high-impact crimes zou ondersneeuwen, doordat de politie capaciteit moet inzetten voor het handhaven van de kentekenplicht die voor een deel van de LEV-voertuigen gaat gelden.

36.
Hoeveel capaciteit in manuren denkt de politie hieraan te besteden, heeft de regering hierover met de politie gesproken?

De verwachting is dat het kentekenen van de bijzondere bromfietsen en later de LEVs gaat bijdragen aan het vereenvoudigen van de handhaving. Door het kenteken is het makkelijker te onderscheiden welke voertuigen wel en niet op de weg mogen worden gebruikt.
De impact op de personele bezetting bij de politie voor deze handhaving wordt beoordeeld op het moment dat de regelgeving die hiervoor nodig is in procedure wordt gebracht. Zie ook het antwoord op de vragen 58 tot en met 62 over de planning.

Gevolgen

De leden van de D66-fractie lezen dat er een geringe impact wordt verwacht op organisatorisch en financieel vlak bij de RDW. Vanuit de sector blijken er echter toch zorgen te zijn over de uitvoerbaarheid en de capaciteit van de RDW. Daarbij wordt verwacht dat de diversiteit van het aantal licht elektrische voertuigen zal toenemen. Hierdoor is het potentieel lastiger uitvoerbaar.

37.
Kan de regering toelichten welke stappen er genomen zijn of worden genomen om de uitvoerbaarheid te waarborgen?

De RDW heeft een uitvoeringstoets uitgevoerd op het wetsvoorstel, waarbij is geconstateerd dat deze nieuwe taak aansluit bij de huidige werkwijze van de RDW. De RDW verwacht geen tekort aan capaciteit.

De leden van de SGP-fractie constateren dat onder meer elektrische steps in veel andere Europese landen zonder goedkeuringsprocedure de straat op mogen.

38.
In hoeverre is het voor fabrikanten dan nog aantrekkelijk om aan specifieke Nederlandse goedkeuringseisen te voldoen?
39.
Wat betekent dit voor de beschikbaarheid van elektrische steps voor de Nederlandse markt?

Het wetsvoorstel komt voort uit de aanbevelingen van de OvV. Daarbij is gezocht naar een balans tussen veiligheid en marktbenadering die zoveel mogelijk aansluit bij het bestaande stelsel voor gemotoriseerde voertuigen zoals bromfietsen. Toelatingseisen borgen een minimum-niveau van veiligheid en kwaliteit van voertuigen. Ook worden eisen gesteld aan degene die de voertuigen op de markt en in het verkeer in Nederland brengt. Vanwege de toelatingskeuring is de Nederlandse markt

voor een aantal gegadigden minder interessant. Juist vanwege de onderlinge verschillen tussen de Lidstaten wordt bij de Europese Commissie een Europees kader voor lichte elektrische voertuigen, waaronder elektrische steps, bepleit.

Advies en consultatie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de politie in haar consultatie de notie geeft dat de aantallen en de diversiteit van lichte elektrische voertuigen toenemen en dat de druk op het fietspad hierdoor wordt vergroot.

40.
Deze leden willen weten wat de reactie van de regering hierop is.

Een van de aanleidingen om het LEV-kader op te stellen, is dat zowel op het fietspad als op de rijbaan een steeds grotere verscheidenheid aan lichte elektrische voertuigen (LEVs) is te zien. Deze nieuwe voertuigen hebben de potentie om bij te dragen aan maatschappelijke doelen als bereikbaarheid en duurzaamheid, mits de veiligheid goed geborgd is. Het nieuwe kader borgt dit door eisen te stellen ten aanzien van de toelating en veilig gebruik van LEVs op de weg.

41.
Ook willen deze leden weten of er onderzocht en onderbouwd is of de druk op het fietspaden wordt vergroot na de eventuele invoering van deze wet.

Afgelopen drie jaar zijn diverse onderzoeken uitgevoerd en stakeholders en experts geconsulteerd over de plaats op de weg van LEVs. Veel voertuigen die binnen het LEV-kader gaan vallen zijn al toegelaten op het fietspad. Denk aan de (zware) elektrische bakfietsen en bijzondere bromfietsen, zoals de BSO-bus.
In dit traject is rekening gehouden met de situatie op zowel het fietspad als de rijbaan. Er is onderzocht welke fietsinfrastructuur er in Nederland ligt (type fietspaden), welke breedte deze paden hebben, de drukte (intensiteiten) en de vigerende richtlijnen voor het ontwerp. Ook is gekeken naar de situatie op de rijbaan en in hoeverre de ontwikkeling van meer 30 km/h-wegen kansen biedt voor een plaats op de rijbaan, in plaats op het fietspad. De Kamer is over de afzonderlijke studies geïnformeerd. De gesprekken met de stakeholders en experts over de uiteindelijke keuze van de plaats op de weg bevindt zich in de afrondende fase. De verwachting is dat de Kamer vóór de zomer van 2023 wordt geïnformeerd over de uiteindelijke keuze van de plaats op de weg voor LEVs.

42.
Deze leden willen weten hoe de politie hierbij ondersteund kan worden.

In de Kamerbrief van de Minister van Justitie en Veiligheid van 18 februari 2022[13] is aangegeven wat het handhavingsperspectief is voor de LEVs. Samengevat is het voor de politie van belang dat de verschillende type LEVs direct herkenbaar zijn. In het LEV-kader is daarmee rekening gehouden door het invoeren van een kentekenplicht. Daarnaast zijn maatregelen aan de voorkant noodzakelijk, voordat LEVs worden toegelaten, om bijvoorbeeld manipulatie van LEVs te voorkomen. In de technische eisen van LEVs wordt hiermee rekening gehouden.

[13] Kamerstuk 29 398, nr. 985.

43.
Ook willen deze leden weten welke mogelijke gevolgen er kunnen zijn, na de eventuele invoering van deze wet, voor de verkeersveiligheid en de ervaren verkeersoverlast.

Met de aanvaarding van dit wetsvoorstel, is het LEV-kader nog niet geïmplementeerd. Zie het antwoord op vraag 3 en 4. Zodra het LEV-kader is geïmplementeerd, zullen de gevolgen voor de verkeersveiligheid en de ervaren verkeerslast, afhankelijk zijn van de mate waarin nieuwe voertuigen worden toegelaten en de lokale omstandigheden. Met het LEV-kader wordt getracht veilige menging in het verkeer te behouden. Ook gaat ingezet worden op monitoring van het LEV-kader, om de effecten op onder andere de verkeersveiligheid te monitoren.

44.
Deze leden willen weten of er in dit kader tussenevaluaties plaatsvinden.

In het najaar van 2022 is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rond de monitoring van het LEV-kader. Als eerste stap is de theoretische werking van het beleid voor LEVs in kaart gebracht[14]. Aan de hand van deze notitie wordt de monitoring verder voorbereid. De mate waarin (tussen)evaluaties plaatsvinden maakt onderdeel uit van de nadere uitwerking van de monitoring van het LEV-kader.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) het dossier niet geselecteerd heeft voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

45.
Deze leden willen weten of hiermee de regeldruk voor ondernemers en inwoners geheel uitgesloten wordt, met betrekking tot het wetsvoorstel.
46.
Deze leden willen weten, indien dit niet het geval is, wat er wordt gedaan om regeldruk te minimaliseren.

De beslissing om af te zien van een formeel advies door het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) is door het Adviescollege zelf genomen. Na bestudering constateerde het ATR dat het wetsvoorstel naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft. Het voorliggende wetsvoorstel regelt de bevoegdheid tot het toelaten van bijzondere bromfietsen. In de huidige situatie is dat de Minister, na inwerkingtreding wordt dat de RDW. Voordat een voertuig toegelaten kan worden, is een keuring nodig. Deze wordt momenteel uitgevoerd door de RDW en dat blijft het geval, omdat de procedurele en inhoudelijke eisen niet wijzigen door dit wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie herkennen de zorgen die geuit worden met betrekking tot het toekomstig beleidskader voor LEVs. Zij hebben enkele vragen over het LEV-kader en wat dat zal inhouden.

47.
Ten eerste vragen zij zich af wat de intentie is van de regering met betrekking tot het categoriseren van de LEVs.

Het hoofddoel van het LEV-kader is zeker te stellen dat LEVs die zijn toegelaten technisch veilig zijn en veilig gebruikt worden binnen het bestaande verkeer. De groep LEVs bestaat uit een groot aantal typen

[14] Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1028.

voertuigen, die nu via verschillende procedures op de weg komen. De OvV heeft geconcludeerd dat het toepassen van de huidige categorie-indeling leidt tot een ongelijksoortige beoordeling van gelijksoortige voertuigen en een gelijksoortige beoordeling van ongelijksoortige voertuigen. De categorieën die in het LEV-kader worden voorgesteld beogen dat dezelfde regels gaan gelden voor gelijksoortige LEVs. Door deze categorisatie kunnen voertuig-, toelatings- en gebruikerseisen worden gesteld die toegespitst zijn op gelijksoortige voertuigen. Ook biedt deze categorisatie meer helderheid naar consumenten, fabrikanten en wegbeheerders.

48.
Vallen elektrische steps (e-steps) binnen het LEV-kader of vallen deze onder de zelfregulerende categorie?

Elektrische steps vallen naar hun aard onder categorie 1b van het LEV-kader mits zij bedoeld zijn voor individueel vervoer, niet beschikken over een zitplaats en niet zwaarder zijn dan 55 kg. Voor categorie 1b geldt een typegoedkeuring.

49.
Zal er onderscheid gemaakt worden tussen lichte en zware LEVs?

Ja, in het LEV-kader wordt onder meer onderscheid gemaakt in categorieën op basis van gewicht, zowel de maximum rijklare massa van het voertuig als de toegestane maximum massa. Voor categorie 1a geldt bijvoorbeeld een maximum rijklare massa van 75 kg en een toegestane maximum massa van 250 kg, terwijl voor categorie 2a de maximum rijklare massa 270 kg is (bij minder dan 4 wielen) en de toegestane maximum massa 565 kg is.

50.
Wordt er rekening gehouden met eisen aan de techniek die potentieel belemmerend werken voor weggebruikers met een handicap?

De voorliggende wetgeving ziet niet direct op voertuigen die specifiek bestemd zijn voor weggebruikers met een handicap. Er wordt, mede op aanbeveling van de OvV, gewerkt aan een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen. Zie ook het antwoord op vraag 2.

De leden van de D66-fractie lezen terechte vragen over de eisen die er gesteld zullen worden aan bestuurders van LEVs en de omgeving waarin de LEVs zich zullen begeven.

51.
Kan de regering toelichten hoe onderscheid gemaakt zal worden tussen de LEVs en wat voor gevolgen dit zal hebben voor hun plaats op de weg binnen de bebouwde kom?

Zie het antwoord op vraag 41. Over de plaats op de weg van LEVs is nog geen besluit genomen. Het doel van de nadere categorisering van LEVs (categorie 1a, 1b, 2a en 2b) is dat voor gelijksoortige voertuigen, gelijksoortige regels ingesteld kunnen worden. Voor iedere categorie is daarom een set aan regels voor toelating en regels ten aanzien van het gebruik uitgewerkt. Randvoorwaardelijk voor de regels die gaan gelden voor de plaats op de weg is dat ze begrijpelijk en handhaafbaar zijn.

52.
Kan de regering toelichten welke eisen er gesteld zullen worden aan de bestuurders binnen de verschillende categorieën in het LEV-kader?

In onderstaande tabel zijn de eisen aan de bestuurders per LEV-categorie aangegeven met daarbij een beknopte toelichting. Zie ook de Kamerbrief van 13 juli 2021[15] voor een uitgebreide toelichting.

	Categorie 1a	Categorie 1b	Categorie 2a	Categorie 2b
Minimumleeftijd	Nee	16 jaar	18 jaar	18 jaar
Rijbewijs	Nee	Nee	AM	AM
Kenteken	Geen kenteken	Kenteken	Kenteken	Kenteken
Verzekering	AVB / AVP[1]	WAM[2]	WAM	WAM

[1] AVB / AVP: aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven / particulieren.
[2] WAM: Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

Voor bijzondere bromfietsen, zoals een e-step, geldt nu ook een minimumleeftijd van 16 jaar. De minimumleeftijd van 18 jaar voor categorie 2 is, m.u.v. de bestuurders van een BSO-Bus, nieuw ten opzichte van de huidige situatie. In het convenant tussen IenW en de kinderopvangsector over het veilig gebruik van de BSO-Bus is onder meer afgesproken dat bestuurders minimaal 18 jaar moeten zijn. Voor grote elektrische bakfietsen geldt nu geen minimumleeftijd. De belangrijkste reden voor dit onderscheid is de hoge toegestane maximum massa van de BSO-Bus en de verantwoordelijkheid die dit met zich meebrengt voor de bestuurder. Dit betreft immers niet alleen verantwoordelijkheid voor de medeweggebruiker, maar ook verantwoordelijkheid voor lading of voor passagiers. Een minimumleeftijd van 18 jaar voor alle LEVs binnen categorie 2 draagt tevens bij aan de uniformiteit binnen deze categorie, hetgeen de handhaving vergemakkelijkt.

Voor het besturen van een LEV uit categorie 2 wordt het rijbewijs AM verplicht. Hiermee wordt geborgd dat er rijervaring wordt opgedaan met een gemotoriseerd voertuig op de voor de LEVs bestemde plaats op de weg (fietspad).

Zie ook het antwoord op vraag 24 voor toelichting over de eisen wat betreft kenteken en verzekering. De AVB en de AVP zijn verzekeringen die afgesloten worden om de risico's af te dekken voor het geval een bedrijf (AVB) of een persoon (AVP) aansprakelijk wordt gesteld door een derde aan wie schade is toegebracht. Deze zijn niet verplicht. Een WA-verzekering is op grond van de WAM wel verplicht.

De leden van de CDA-fractie hebben zorgen over de verkeersveiligheid van licht elektrische voertuigen in de categorie 1B, in het bijzonder bij e-steps. De aangenomen motie Geurts over lichte elektrische voertuigen uit categorie 1B alleen toestaan op de openbare weg als de verkeersveiligheid voldoende kan worden geborgd (Kamerstuk 35 925, nr. 40) is in dit kader relevant.

53.
Deze leden vragen of voor alle lichte elektrische voertuigen die (vermoedelijk) in die categorie vallen, maar in het bijzonder voor de verschillende varianten van de e-steps, op een rij gezet kan worden of en door welke onafhankelijke experts bezien is dat de verkeersveiligheid voldoende kan worden geborgd en de voertuigveiligheid kan worden gegarandeerd.

De meeste varianten van de elektrische step behoren tot categorie 1b. Voor alle LEVs die tot categorie 1b behoren geldt een typegoedkeuring door een onafhankelijke goedkeuringsinstantie. In Nederland heeft de

[15] TK brief 13 juli 2021.

RDW de wettelijke taak van onafhankelijke goedkeuringsinstantie. De RDW organiseert bij een concrete aanvraag een startoverleg met de aanvrager om het voertuig toe te lichten. Afhankelijk van de uitkomst van dit overleg kan de RDW de SWOV nog vragen om een risico-inventarisatie op te stellen voor het nieuwe type voertuig. Zoals ook de aangenomen motie Geurts[16] onderstreept, wordt het voertuig alleen bij goedkeuring van de RDW tot de weg toegelaten.

De opzet van dit proces is in lijn met de aanbevelingen van de OvV om een onafhankelijke goedkeuringsinstantie verantwoordelijk te maken voor de besluitvorming bij toelatingen van nieuwe voertuigen en te zorgen dat aan de toelating een integrale risicobeoordeling ten grondslag ligt. Zie ook het antwoord op vraag 1, waarin verder wordt ingegaan op de aanbevelingen van de OvV en de risico-inventarisatiemethode.

In 2019 maakte de OvV in het onderzoek naar aanleiding van het noodlottige ongeval met de Stint duidelijk dat, mede door druk van de Kamer, veiligheid ondergeschikt werd gemaakt aan de wens tot innovatie in het wegverkeer.

54.
De leden van CDA-fractie vragen welke waarborgen er bij het LEV-kader, en specifiek voor de categorie 1B, zijn of worden ingebouwd om die rollen juist om te draaien.

Bij de toelatingsprocedure staat verkeersveiligheid voorop. Het voorliggende wetsvoorstel zorgt ervoor dat het besluit tot toelating van LEVs tot de weg die een typegoedkeuring behoeven, waaronder categorie 1b, door een onafhankelijke goedkeuringsinstantie (de RDW) wordt genomen. Dit is in lijn met de aanbevelingen van de OvV. Zie ook het antwoord op vraag 1 voor een toelichting op de toelatingsprocedure.

Mocht een innovatief voertuig nu niet voldoen aan de technische voorschriften, dan is er de mogelijkheid van «alternative means of compliance». Dit geeft de aanvrager de mogelijkheid om zijn voertuig toegelaten te krijgen tot de weg. De aanvrager dient dan aan te tonen dat diens innovatieve oplossing minstens zo veilig en goed werkt als de «standaard» oplossing die in Regeling voertuigen is opgenomen.

Eerste buitenlandse onderzoeken wijzen in de richting dat de kans op een ongeval met een e-step per afgelegde kilometer groter is dan met de fiets.

55.
Deze leden vragen zich af of er inmiddels representatieve binnenlandse onderzoeken zijn gedaan naar de veiligheid van de e-step, en indien dit het geval is of deze inzichtelijk gemaakt kunnen worden voor de Kamer, en of de regering een reflectie op de bevindingen van deze onderzoeken wil toezeggen.

Het is nog niet mogelijk om representatieve binnenlandse onderzoeken te doen, omdat er op het moment nog geen elektrische step is toegelaten voor gebruik op de weg. Onderzoek doen op basis van de e-steps die nu in Nederland illegaal rondrijden stelt ons voor een dilemma. Dit zijn immers voertuigen die niet op de weg mogen. Ook is het dan lastig iets te zeggen over de kwaliteit van deze voertuigen. De SWOV heeft al wel een risico-inventarisatie opgesteld van de elektrische step.[17]

---

[16] Kamerstuk 35 925, nr. 40.
[17] https://swov.nl/nl/publicatie/risico-inventarisatie-van-de-elektrische-step.

56.
De leden van de CDA-fractie vragen zich bovendien af of het oprukken van het aantal e-steps bijdraagt aan verduurzaming. Van elektrische deelscooters is uit onderzoek door Rijksuniversiteit Groningen bekend dat zij in hoofdzaak de fiets vervangen en maar zeer beperkt de auto. Onder andere op basis van het feit dat deelscooters maar zeer beperkt de auto vervangen heeft de gemeente Utrecht dan ook besloten te stoppen met deelscooters.
57.
Deze leden vragen zich af of er al onderzoeken zijn gedaan naar het gebruik van e-steps, en welke voertuigen zij in de praktijk in het gebruik vervangen.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in 2021 onderzoek gedaan naar de rol van LEVs in het mobiliteitssysteem[18]. Bij dit onderzoek is ook gekeken naar de duurzaamheid van LEVs. Volgens het KiM hangt de mate waarin een LEV (en dus ook LEVs uit categorie 1b, een e-step) bijdraagt aan minder CO_2-uitstoot af van het type verplaatsingen waarvoor een LEV het alternatief is. LEVs uit categorie 1b kunnen in bepaalde gevallen leiden tot de verduurzaming van mobiliteit, zoals een autorit vervangen door een rit op een e-step. Dit gebeurt echter relatief weinig. Uit zowel de focusgroepen die voor de eerdergenoemde KiM-studie zijn gebruikt als uit literatuur uit andere (Europese) landen blijkt dat bezitters de e-step vooral gebruiken om korte afstanden te overbruggen, dus voor bestemmingen die op redelijke loopafstand liggen maar met de e-step sneller worden bereikt. De e-step wordt dan ook vooral gezien als een alternatief voor lopen en fietsen. In Brussel verving een deel-e-step in 27% van de gevallen een autoverplaatsing (inclusief taxi), 26% van de gevallen een loopverplaatsing en 16% van de gevallen een (elektrische) fietsverplaatsing. In Oslo waren deze aandelen respectievelijk 8%, 60% en 6%. Doordat het fietsgebruik in Nederland dominanter is dan in veel andere Europese steden, is de verwachting van het KiM dat ook in Nederland de e-step relatief minder autoritten vervangt. Er is dan nauwelijks sprake van verduurzaming. Ervaringen in het buitenland laten zien dat deel-e-steps door middel van free floating (deelsysteem zonder vaste parkeerplekken) een relatief korte levensduur hebben. Verder moet men rekening houden met extra impact op de CO_2-emissie door de distributie van de deel-e-step.

58.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering naar de planning van de invoering van een kentekenplicht voor LEVs.
59.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de voortgang van de implementatie van het toekomstige LEV-kader.
60.
Zij vragen of het klopt dat het complete LEV-kader pas na de zomer van 2023 naar de Kamer gezonden wordt.
61.
Zij vragen of het moment van inwerkingtreding inmiddels bevestigd kan worden.
62.
Tevens vragen zij welke vertragende factoren nog kunnen opspelen.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief over de stand van zaken van het verkeersveiligheidsbeleid[19] verloopt de implementatie van het LEV-kader

[18] Kennisinstituut voor Mobiliteit: Op weg met LEV: de rol van lichte elektrische voertuigen in het mobiliteitssysteem juli 2021.
[19] Kamerstuk 29 398, nr. 1028.

in wet- en regelgeving in stappen. De eerste stap betreft het voorliggende wetsvoorstel. Het streven is dat de RDW vanaf 1 juli 2023 als onafhankelijke goedkeuringsinstantie kan opereren. Afhankelijk van de verdere behandeling van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer en vervolgens de behandeling door de Eerste Kamer, kan het moment van inwerkingtreding in verband met de systematiek van de vaste verandermomenten een half jaar opschuiven.

Vervolgens krijgen bijzondere bromfietsen een kenteken. Hiervoor moet een algemene maatregel van bestuur en diverse ministeriële regelingen worden aangepast. In de algemene maatregel van bestuur (wijziging van het Kentekenreglement) wordt opgenomen dat de uitzondering op de registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen komt te vervallen. De verschijningsvorm van het kenteken wordt neergelegd in ministeriële regelingen, waaronder de Regeling kentekens en kentekenplaten.
De ambitie is nog steeds deze aanpassingen in een algemene maatregel van bestuur vóór de zomer van 2023 aan de Eerste en Tweede Kamer aan te bieden ten behoeve van de voorhangprocedure. Voor ministeriële regelingen worden volgens de gebruikelijke procedures verschillende toetsen en consultaties gedaan, waarna de regeling wordt vastgesteld en gepubliceerd. De ambitie is dat vanaf 1 januari 2024 de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen inwerking treedt. Voor de bestaande bijzondere bromfietsen is het voorstel om te werken met een conversieperiode van één jaar. Dit betekent dat de eigenaren van bijzondere bromfietsen die reeds rondrijden een jaar de tijd krijgen om het voertuig te registreren bij de RDW. Dit voorstel wordt in de algemene maatregel van bestuur die ziet op de kentekening aan de Eerste en Tweede Kamer voorgelegd.

De invoering van een kentekenplicht voor LEVs is onderdeel van de implementatie van het complete LEV-kader. Hiervoor zijn ook aanpassingen van diverse algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen nodig. Het proces om tot die aanpassingen te komen, moet ordentelijk en zorgvuldig worden gedaan, want het kader heeft impact op de samenleving en de uitvoering, zoals de RDW maar ook op handhaving. Diverse (internet)consultaties en toetsen moeten nog in gang gezet worden, terwijl die voor het inrichten van de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie al afgerond zijn. Daarnaast zijn voor de uitwerking van verschillende onderdelen, zoals typegoedkeuring en kentekening van grote elektrische bakfietsen, uitvoeringstoetsen van de RDW nodig. Gelet op de huidige planning en de beschikbare capaciteit wordt voorzien dat de wijzigingen van deze algemene maatregelen van bestuur in het eerste kwartaal van 2024 naar de Tweede Kamer kunnen worden gestuurd.

Het moment van inwerkingtreding van het LEV-kader kan nu nog niet exact geduid worden. Een grove inschatting is dat de implementatie van het LEV-kader wordt voorzien in 2025.

Tot die tijd wordt de Tweede Kamer in ieder geval voorafgaand aan de commissiedebatten Verkeersveiligheid geinformeerd over de voortgang en voorzien van een meer nauwkeurige planning zodra dit mogelijk is.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers