

Vergaderjaar 2018–2019

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 637

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2018

Toelatingskader bijzondere bromfietsen

In mijn Kamerbrief van 21 september 2018¹ heb ik uw Kamer gemeld dat ik de Dienst wegverkeer (RDW) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) met voorrang advies heb gevraagd over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor toelating en veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen. Ik heb hen gevraagd mij uiterlijk 30 november 2018 een korte termijn handelingsperspectief te schetsen, vooruitlopend op het nog te verschijnen definitieve advies. Bijgaand stuur ik u dit korte termijn handelingsperspectief van SWOV en RDW toe². Het definitieve advies verwacht ik in maart 2019. In dit definitieve advies zullen SWOV en RDW nader adviseren over bepaalde punten zoals technische toetsingscriteria en de bescherming van de inzittenden. Ik verwacht daarnaast ook de resultaten van het TNO-onderzoek naar de Stint als product. Ook loopt het ongevalsonderzoek³ nog en is de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) een onderzoek gestart naar de toelating van bijzondere voertuigen. Het is nog niet bekend wanneer deze onderzoeken gereed zijn.

De uitkomsten van voornoemde onderzoeken en adviezen zijn relevant voor de herijking van het algemene toelatingskader voor bijzondere bromfietsen. Daarom zou het voor de hand liggen de uitkomsten hiervan af te wachten alvorens het toelatingskader te herijken. Maar een dergelijk langdurig traject verhoudt zich moeilijk met mijn streven, en de nadrukke-

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 612.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Uitgevoerd onder leiding van het OM Oost-Brabant door de Politie en het Nederlands Forensisch instituut (NFI), met betrokkenheid van de ILT.

lijke wens vanuit uw Kamer⁴ en onder meer de brancheorganisaties kinderopvang, om hierin voortvarend te handelen.

Ik heb daarom gekeken of een gefaseerde aanpassing van het toelatingskader mogelijk is, zodat de beoordeling van aanvragen voor bijzondere bromfietsen doorgang kan vinden. En zonder dat de gewenste voortvarendheid ten koste gaat van een zorgvuldige herijking van dit kader. Ik vind een dergelijke fasering wenselijk en zie ook mogelijkheden om dit vorm te geven. Dat betekent dat in een eerste fase een herijking van het toelatingskader beperkt blijft tot aanpassingen die op korte termijn te realiseren zijn, door bijvoorbeeld een aanpassing van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Aanpassingen van het toelatingskader waarvoor een langer traject nodig is, bijvoorbeeld omdat wetgeving moet worden aangepast, neem ik mee in een volgende fase van de herziening van het toelatingskader.

In die eerste fase betrek ik de voorlopige adviezen van de RDW en de SWOV die met name uitgangspunten en denkrichtingen beschrijven. Daarnaast zal ik de bevindingen van TNO en de door uw Kamer aangenomen moties⁵ over het toelatingskader hierbij betrekken. Deze aanpak betekent dat in deze eerste fase niet alle onderdelen van de voorlopige adviezen van de RDW en de SWOV of van de door uw Kamer gewenste aanpassingen van het toelatingskader, aan bod zullen komen. In de loop van februari 2019 zal ik uw Kamer een voorstel toesturen voor deze eerste fase van de herijking van het toelatingskader. Dit algemeen kader is vanzelfsprekend ook belangrijk voor het antwoord op de vraag over de toelaatbaarheid van de Stint op de weg.

Voor de tweede fase van de herijking van het toelatingskader zal ik kijken naar die aspecten uit de voorlopige adviezen van de RDW en SWOV waarvoor de aanpassing van wet- en regelgeving een langere doorlooptijd heeft, zoals het regelen van markttoezicht, verplichte gebruikerseisen (zoals een rijbewijs) en bijvoorbeeld het invoeren van een kentekenplicht. Hierin betrek ik ook de aanvullende punten uit het definitief advies van de RDW en SWOV. Daarnaast neem ik de uitkomsten mee van de overige onderzoeken, waaronder het onderzoek van de OVV. Daarmee is het tijdspad voor die tweede fase afhankelijk van het moment waarop de uitkomsten van die onderzoeken beschikbaar zijn. Tegelijkertijd zal ik er in Europees verband voor pleiten om toelatings- en gebruikerseisen voor bijzondere bromfietsen op Europees niveau te regelen conform de motie van uw Kamer.⁶

Ik constateer in ieder geval dat de voorlopige adviezen van RDW en SWOV tot ingrijpende aanpassingen van het toelatingskader leiden dat een aantal dilemma's met zich meebrengt waarvan ik uw Kamer nu al deelgenoot wil maken met het oog op toekomstige overleggen met uw Kamer. RDW en de SWOV geven adviezen over het kader van toelating vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid. Zoals de RDW en SWOV schrijven zijn ook andere factoren van belang zoals duurzaamheid, werkgelegenheid en mobiliteit. Daarnaast is innovatie ook een belangrijke factor, bijvoorbeeld omdat die inspeelt op een bepaalde maatschappelijke behoefte. Deze factoren zijn buiten beschouwing gelaten in het advies. Tegelijk is een voortdurende afweging tussen al deze belangen, zoals het maken van een afweging tussen het benutten van de maatschappelijke

⁴ Motie van het lid Gijs van Dijk c.s., Kamerstuk 29 398, nr. 620 en motie Dijkstra c.s., Kamerstuk 29 398, nr. 627.

⁵ Moties Van Aalst, Remco Dijkstra c.s. en Schonis/Van der Graaf, Kamerstuk 29 398, nrs. 619, 627 en 628.

⁶ Motie Schonis, Kamerstuk 29 398, nr. 629.

voordelen van sommige innovatieve motorvoertuigen en een zo hoog mogelijk verkeersveiligheidsniveau, essentieel bij de vormgeving van een nieuw toelatingskader. Een advies dat de veiligheid van het gehele verkeerssysteem door toelating van het nieuwe voertuig tot de openbare weg niet mag afnemen maar juist zou moeten toenemen, vormt daarom al een behoorlijk dilemma op zich. Ook andere dilemma's dringen zich op:

- het sterk aanscherpen van de (technische) toelatingseisen met het oog op de verkeersveiligheid, kan als gevolg hebben dat voertuigen niet zonder onevenredige inspanning kunnen voldoen aan deze eisen en kan daarmee innoveren minder aantrekkelijk maken voor de fabrikanten.
- het vinden van een balans tussen de extra zekerheid die een tijdelijke toelating (i.c. één jaar) biedt en de onzekerheid die dat met zich meebrengt voor fabrikanten en gebruikers over hoe lang bijzondere bromfietsen geproduceerd en gebruikt kunnen worden.
- een verplichting om de productie te maximeren tot een aantal bijzondere bromfietsen vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, maakt het vanuit ondernemersperspectief wellicht minder aantrekkelijk om te investeren in innovatieve voertuigen die inspelen op een bepaalde maatschappelijke behoefte.
- de bijzondere bromfiets zou alleen op fietspaden of 30 km/u wegen moeten rijden, gescheiden van ongelijkwaardige voertuigen als auto's. Dat kan ertoe leiden dat de infrastructuur of snelheidslimieten moeten worden aangepast om bepaalde plekken bereikbaar te maken voor bijzondere bromfietsen. Dat zal evenwel niet makkelijk te realiseren zijn op korte termijn. Dit kan dan behoorlijk wringen met het beoogde gebruik van deze voertuigen en verdere ontwikkelingsmogelijkheden van deze voertuigen.

Bovenstaande dilemma's illustreren dat het herijken van het toelatingskader geen zwart-wit vraagstuk is. Het vraagt keuzes tussen belangen die niet altijd (makkelijk) met elkaar te verenigen te zijn. Daarom vind ik het belangrijk om bij de herziening op de langere termijn, verschillende stakeholders actief te betrekken.

Stint

Ik wil hierbij nog ingaan op enkele zaken met betrekking tot de Stint, waaronder een aantal toezeggingen dat ik heb gedaan tijdens het Algemeen Overleg Stint van 1 en 6 november jongstleden:

Analyse afwijking SWOV-advies

Op een vraag van mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie) tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer op 1 november jl. heb ik uw Kamer toegezegd, indien mogelijk, nader te informeren over de exacte overwegingen die destijds speelden bij de toelating van de Stint. Specifiek werd gevraagd waarom er naar aanleiding van het advies van de SWOV geen nader onderzoek is gedaan naar de mogelijke eisen aan (de leeftijd van) een bestuurder, die maximaal tien personen over de openbare weg kan vervoeren. Ik heb dit laten uitzoeken. Dit heeft geen informatie opgeleverd die meer inzicht geeft in de overwegingen die destijds zijn gemaakt om geen nader onderzoek te laten doen. Ik heb wel kunnen achterhalen dat bij de aanvraag van de Stint ambtelijk is gevraagd of de Stint aangewezen kon worden als bijzondere bromfiets, omdat het voertuig tot doel had kinderen te vervoeren. Dit bleek mogelijk te zijn, omdat er geen eisen of beperkingen werden gesteld aan het aantal passagiers.

Mailwisseling over meldingen en modificaties

Tijdens het Algemeen Overleg van 1 november jl. heb ik ook toegezegd dat ik uw Kamer nader zou informeren over de overwegingen en gang van zaken rond een mail van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan een fabrikant⁷ van een bijzondere bromfiets over enkele beoogde aanpassingen in relatie tot een bestaande aanwijzing. Hierbij doe ik deze toezegging gestand. Fabrikanten zijn zich er van bewust dat ze aanpassingen moeten melden bij het Ministerie van IenW en dat gebeurt ook in de praktijk. De mail waaraan werd gerefereerd in het Algemeen Overleg van 1 november is daar een illustratie van. De betreffende fabrikant wilde weten in hoeverre aanpassingen bij een reeds toegelaten bijzondere bromfiets mogelijk waren zonder de oorspronkelijke aanwijzing ongedaan te maken. De betreffende mail maakte deel uit van een uitgebreidere mailwisseling met de fabrikant, waarin eerder aan deze fabrikant is gemeld dat een exacte grens niet is aan te geven. Kleine aanpassingen (bijvoorbeeld een andere bel of een andere kleur) die geen inbreuk vormen op de bestaande constructie passen binnen de bestaande aanwijzing. Wijzigingen in essentiële onderdelen zoals de stuurinrichting, de reminrichting, het frame of de elektrotechnische uitrusting zijn ingrijpender. Dat later in een mail aan deze fabrikant is geschreven dat een gesprek over een exacte grens dan ook weinig zinvol is, is een logisch gevolg van het feit dat exacte bandbreedtes niet op voorhand zijn aan te geven. Dit betekent overigens niet dat het ministerie niet bereid is om in gesprek te gaan met fabrikanten. In het verleden zijn diverse gesprekken met fabrikanten gevoerd om te bezien in hoeverre voertuigen (kunnen) voldoen aan de toelatingseisen voor bijzondere bromfietsen. Ik zal bekijken of het specifieker definiëren van marges voor aanpassingen onderdeel zou moeten zijn van het aangepaste toelatingskader.

Update tussenrapportage n.a.v. modificaties van fabrikant

De ILT en de fabrikant van de Stint hebben contact over de verschillende modellen van de Stint. Ik verwacht hierover een volgende rapportage van de ILT. Deze rapportage zal ik ook met uw Kamer delen.

Resultaten gesprek brancheorganisaties kinderopvang

Er is een constructief overleg geweest tussen de brancheorganisaties kinderopvang en de Ministeries van IenW en Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Hoewel er vanuit de branche begrip is voor het besluit om de toelating van de Stint tijdelijk te schorsen, dringt de branche er wel op aan om haast te maken met het technische onderzoek van TNO en voortvarend aan de slag te gaan met de uitkomsten. Nog voor het einde van het jaar is er weer een overleg met de branche, waarbij ik hoop dat we in kunnen gaan op de handelingsperspectieven uit de adviezen van de RDW en de SWOV. Daarbij wil ik met de sector de diverse scenario's bespreken over een eventuele terugkeer van de Stint op de weg.

Bezwaarprocedure in verband met het schorsingsbesluit

Op 3 december jl. heeft een hoorzitting plaatsgevonden waarbij bezwaarmakers in elkaars aanwezigheid hun bezwaren mondeling konden toelichten voor een hoorcommissie. De volgende stap is dat in één beslissing op alle bezwaren wordt beslist.

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

⁷ Het betreft hier een andere fabrikant dan de fabrikant van de Stint.