

Vergaderjaar 2018–2019

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 680**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2019

Bijgaand zoals aangegeven in de brief van 26 februari 2019 (Kamerstuk 29 398, nr. 674) en de beantwoording van het Schriftelijk Overleg van 27 maart 2019 (Kamerstuk 29 398, nr. 676) de voorgenomen wijzigingen in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (hierna: de Beleidsregel)<sup>1</sup>. Ik streef ernaar deze wijzigingen op 1 mei 2019 in werking te laten treden, zodat vanaf 1 mei 2019 aanvragen tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen conform dit kader behandeld kunnen worden.

Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een definitief kader dat later in werking treedt. Hierin zitten aanpassingen in wet- en regelgeving die meer tijd kosten en niet door middel van aanpassing van de beleidsregel kunnen worden gerealiseerd. Onderdeel daarvan zullen onder andere zijn de rijbewijs- en kentekenplicht.

#### **Toezicht en handhaving**

In mijn brief van 26 februari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 674) informeerde ik u ook over toezicht en handhaving. Het toezicht op bijzondere bromfietsen zal bestaan uit 3 onderdelen:

##### *a. Toezicht op de productiefase*

De RDW gaat voortaan de conformiteit van de productie controleren bij een aanvrager van een toelating tot de openbare weg (hierna «de aanwijzing»), zodat de geproduceerde voertuigen in overeenstemming blijven met het reeds toegelaten voertuig.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

### *b. Handhaving tijdens de gebruikersfase*

Dit is nu in de praktijk al geregeld. De politie kan op straat handhaven op het juist gebruik van de voertuigen («rijden ze niet op de stoep?») en/of de voertuigen aan de permanente eisen («zit er licht op?») voldoen.

### *c. Toezicht tijdens de handelsfase*

Dat zorgt ervoor dat er geen bijzondere bromfietsen te koop worden aangeboden die niet over een aanwijzing beschikken, voor zover dat moet. Dit toezicht bestaat uit een administratieve controle en richt zich op de producent, importeur en distributeur. Tegen overtredingen van de regels, bijvoorbeeld het ontbreken van een aanwijzing, kan dan bestuursrechtelijk worden opgetreden en kunnen producten uit de handel genomen worden. Dit markttoezicht wordt in het definitief kader vastgelegd door een aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 en valt daarna onder de verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Tot die tijd stel ik een vorm van toezicht dat wordt uitgevoerd door de ILT als opmaat naar volwaardig markttoezicht. De ILT krijgt hiervoor op basis van bestaande wet- en regelgeving een onderzoekstaak. Daarmee kan de ILT signalerend optreden waarbij de ILT zich richt op de producent en/of de houder van de aanwijzing en op de distributeur, en op het aanwezig zijn van de juiste documentatie. Met deze signalen kan de RDW vervolgens rekening houden bij het risicogericht toezicht op de conformiteit van productie waar het gaat om aangewezen voertuigen. De politie kan vervolgens, als het gaat om niet aangewezen voertuigen, handhaven op straat.

In voornoemde brief van 26 februari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 674) gaf ik ook aan dat ik de mogelijkheid zie of sneller een vorm van markttoezicht op basis van de Machinerichtlijn mogelijk is. Eerst blijkt echter nadere verduidelijking nodig over de juridische reikwijdte van de Europese (en nationale) voertuigregelgeving, ook in relatie tot de Machinerichtlijn. Daarom ben ik voornemens om in overleg te treden met de Europese Commissie om hier duidelijkheid over te krijgen. Door de ILT nu een onderzoekstaak te geven is er in het tussentijds kader toch een vorm van toezicht tijdens de handelsfase.

### **SWOV en RDW advies**

Bijgevoegd treft u ook het definitieve advies aan van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor toelating en veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen, voor zover deze niet onder Europese regelgeving (kunnen) vallen<sup>2</sup>. Dit definitieve advies volgt op het voorlopig advies dat ik uw Kamer eerder heb toegestuurd. SWOV geeft aan dat dit definitieve advies niet wezenlijk verschilt van het voorlopig advies. SWOV geeft 3 specifieke adviezen:

#### *1. Toetsing aan de Duurzaam Veilig principes met als doel om ernstig letsel te voorkomen en risico's zoveel mogelijk uit te bannen.*

Dit advies heb ik een plek gegeven in de beleidsregel. SWOV adviseert in dit kader ook een juiste rijvaardigheidsopleiding. Specifiek voor de Stint heb ik dit opgepakt door enerzijds een rijbewijs verplicht te stellen en daarnaast samen met de kinderopvangbranche aan een convenant te werken waar een verplichte rijvaardigheidstraining onderdeel van is, samen het gebruik van veilige routes. Deze specifieke aspecten betrek ik dus bij de bespreking over het convenant met de kinderopvangbranche.

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

## *2. Toetsing bestuurbaarheid en interactie tussen voertuig, gebruiker en wegomgeving via praktijktesten.*

Dit om inzicht te krijgen in de manier waarop het nieuwe voertuig zich laat besturen, bij normaal gebruik en in kritische situaties. Een praktijktest zou mogelijk onderdeel kunnen worden van het verplichte verkeersveiligheidsrapport. Ik zie dit bij de uitwerking van het definitieve kader.

## *3. Monitoring en evaluatie.*

SWOV adviseert dat alle toelatingen in eerste instantie tijdelijk moeten zijn, bijvoorbeeld één jaar, om onvoorziene effecten te kunnen waarnemen en beoordelen. Dit advies van de SWOV kan betekenen dat voertuigen die verkocht zijn na een jaar alsnog verboden zouden worden of alleen op eigen terrein gebruikt mogen worden. Dit zou tot veel onzekerheid leiden bij zowel de koper als de verkoper. Daarom neem ik dit advies niet over. Ik deel wel het uitgangspunt van de SWOV dat alleen aantoonbaar veilige voertuigen worden aangewezen. Daarom zijn de toelatingseisen ook aangescherpt. Daarnaast heb ik in de beleidsregels opgenomen dat, als de technische toelatingseisen in de toekomst verder worden aangescherpt, deze strengere eisen ook zullen gelden voor de fabrikanten die al een aanwijzing hebben. Ook zij moeten dus in dat geval hun productielijn aanpassen. Reeds verkochte voertuigen mogen wel altijd gebruikt blijven worden op de openbare weg. Verder zie ik of experimenten of pilots zoals de SWOV adviseert wenselijk zijn. Tot slot merk ik op dat een aanwijzing geschorst of ingetrokken kan worden als blijkt dat er grote veiligheidsrisico's zijn die nog onbekend waren ten tijde van de aanwijzing.

De RDW heeft in februari een aanscherping van het voorlopig advies opgeleverd, waarover uw kamer is geïnformeerd in de Kamerbrief van 26 februari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 674). De aanbevelingen van de RDW uit beide adviezen heb ik verwerkt bij het beschrijven van het tussentijds toelatingenkader, dat bij diezelfde brief aan uw Kamer is gestuurd. De RDW levert eind april nog een uitvoeringstoets op die onder meer een nadere indicatie geeft van de kosten en doorlooptijd van de toetsing. Het definitieve advies van de RDW wordt rond 1 mei verwacht. De RDW heeft hierover opgemerkt dat dit definitieve advies niet wezenlijk verschilt van de eerdere adviezen waar het de beleidsregel betreft. Wel zal dit definitieve advies een beschouwing bevatten over de bijzondere bromfietsen in relatie tot andere lichte elektrische voertuigen zoals gehandicaptenvoertuigen en fietsen. Die zaken neem ik ook mee bij het vormgeven van het definitieve kader.

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