

Gehandicaptenvoertuigen

Landenscan regelgeving



Verantwoording

Titel: Gehandicaptenvoertuigen landenscan
Projectnummer: 51011405
Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Referentienummer: NL22-648800269-35652
5200000750/12
Versie: Final

Datum: 03-11-2022

Auteur: persoonlijke gegevens

E-mailadres:

Gecontroleerd door: persoonlijke gegevens

Paraaf gecontroleerd: persoonlijke gegevens

Vrijgegeven door:

Paraaf vrijgegeven: persoonlijke gegevens
persoonlijke gegevens

Inhoudsopgave

Verantwoording.....	2
Samenvatting.....	4
1 Inleiding.....	5
1.1 Onderzoeksaanpak.....	5
1.2 Leeswijzer.....	6
2 Definities.....	7
3 Wet- en regelgeving.....	9
3.1 Nationale Wegenverkeerswetten.....	9
3.2 Europese Verordening 168/2013.....	10
3.3 Overige Europese Verordeningen.....	11
3.4 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.....	11
4 Voertuig categorieën.....	12
4.1 Voertuigen zonder gesloten carrosserie.....	12
4.2 Gehandicaptenvoertuig met gesloten carrosserie.....	13
5 Registratie en kentekening.....	15
6 Technische eisen.....	16
7 Gebruikerseisen.....	19
8 Verkeersregels.....	21
8.1 Nederlandse verkeersregels.....	21
8.2 Gelijkgesteld aan voetganger.....	21
8.3 Gelijkgesteld aan fietser.....	22
8.4 Gelijkgesteld aan rijwielen.....	22
Referenties.....	23
Nederland.....	23
België.....	24
Duitsland.....	24
Frankrijk.....	25
Denemarken.....	26
Verenigd Koninkrijk.....	26
Spanje.....	26
Oostenrijk.....	26
Zwitserland.....	27
Zweden.....	27

Bijlage 1 Schematische samenvatting landenscan

1

¹ Foto cover: SWOV (2021). Scootmobielen, gehandicaptenvoertuigen en brommobielen. SWOV-factsheet, maart 2021. SWOV, Den Haag.

Samenvatting

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ingenieursadviesbureau Sweco een scan uitgevoerd naar de regelgevingen rond gehandicaptenvoertuigen in verschillende landen. De onderzochte landen zijn België, Duitsland, Frankrijk, Denemarken, Verenigd Koninkrijk, Spanje, Oostenrijk, Zwitserland en Zweden. Uit deze landenscan blijkt dat in veel landen geen specifieke wet- en regelgevingen voor gehandicaptenvoertuigen zijn gevonden. Hierbij wordt bovendien geen eenduidige definitie van een gehandicaptenvoertuig gehanteerd. Wel worden gehandicaptenvoertuigen van veel wetgevingen uitgesloten, zoals in de toelating tot het wegverkeer in nationale wegenverkeerswetten en in verkeersreglementen. Zo worden gehandicaptenvoertuigen met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 6 km/uur in de meeste landen niet als voertuig beschouwd.

De meest voorkomende gehandicaptenvoertuigen zijn de scootmobielen en de voertuigen met een gesloten carrosserie. In veel van de onderzochte landen wordt geen onderscheid gemaakt tussen deze voertuigen. Daardoor worden er vaak geen technische eisen gesteld aan gehandicaptenvoertuigen met een gesloten carrosserie.

In veel landen geldt dat het hebben van een rijbewijs niet verplicht is om een gehandicaptenvoertuig te besturen. Vaak worden er hierbij wel eisen gesteld aan de afmetingen, de constructiesnelheid en het gewicht van het voertuig. Zo geldt in acht van de onderzochte landen dat het voertuig niet harder moet kunnen rijden dan een door de constructie bepaalde snelheid. Deze snelheid varieert tussen 15, 25, 30 en 45 km/uur. Afhankelijk van deze snelheid, geldt er in sommige landen ook een minimum leeftijd, variërend van 14, 15 en 16 jaar. Bovendien mag het voertuig in veel landen niet meer wegen dan een bepaald gewicht. Dit gewicht varieert van 300 tot 500 kg.

In de meeste landen zijn gehandicaptenvoertuigen uitgesloten van de Europese Verordening 168/2013 als deze uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke beperking. Ook is in geen van de onderzochte landen een kenteken verplicht. Soms is wel een verzekeringsplaatje of -sticker verplicht. Enkel in Denemarken vallen gehandicaptenvoertuigen met een constructiesnelheid hoger dan 15 km/uur wel onder de Europese Verordening 168/2013.

In de meeste landen worden gehandicaptenvoertuigen in de verkeersreglementen gelijkgesteld aan voetgangers. Hierbij geldt dat er op het voetpad en op het trottoir niet harder dan stapvoets gereden mag worden. In enkele landen worden gehandicaptenvoertuigen gelijkgesteld aan fietsers.

De gevonden informatie is gebundeld in de schematische samenvatting in de bijlage.

1 Inleiding

In 2013 is de EU verordening 168/2013 gepubliceerd. In deze verordening staat vastgesteld hoe toezicht gehouden wordt op de typegoedkeuring van twee- en driewielers en lichte vierwielers. Zo vallen de bromfiets en de brommobiel onder deze verordening (Rijksoverheid, 2021). Een onafhankelijke goedkeuringsinstantie beoordeelt of een voertuig voldoet aan de Europese eisen en hiermee of deze op de weg mag. Verschillende voertuigen zijn uitgesloten van deze verordening, waaronder gehandicaptenvoertuigen. De vraag heerst of er in de praktijk interpretatieverschillen zijn tussen Europese lidstaten over wanneer een voertuig een gehandicaptenvoertuig is en daarmee wordt uitgezonderd van Verordening 168/2013.

Recentelijk is het LEV-kader uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Rijksoverheid, 2021). Deze richt zich op de lichte elektrische voertuigen die buiten het EU-kader vallen. Voor gehandicaptenvoertuigen wordt er bezien of en hoe de nationale regelgeving aangepast kan worden om de verkeersveiligheid te verbeteren, zonder dat er onnodige drempels worden opgelegd aan de mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Voertuigen die uitsluitend zijn ontworpen en bestemd voor het gebruik door mensen met een lichamelijke handicap worden aangemerkt als medisch hulpmiddel en moeten voldoen aan de Europese Verordening (EU) 2017/745 betreffende medische hulpmiddelen (ook wel de Europese Medical Device Regulation (MDR) genoemd), evenals de Machinerichtlijn. De MDR is een verordening voor medische hulpmiddelen die eisen stelt aan alle apparaten die verlichting of compensatie bieden voor een letsel of een beperking. Voertuigen die bestemd zijn voor algemeen gebruik, dienen te voldoen aan de Europese typegoedkeuringseisen en dienen onder meer te zijn voorzien van een kenteken.

Bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heerst intussen de vraag welke gehandicaptenvoertuigen er in andere landen worden toegestaan en welke regelgeving daarbij wordt gehanteerd. Om deze reden is er een landenscan uitgevoerd. Zo worden de definitie van een gehandicaptenvoertuig, de soorten toegestane voertuigen en de gebruikerseisen per land benoemd. De voorliggende notitie is het resultaat van deze landenscan.

1.1 Onderzoeksaanpak

In deze studie is een landenscan uitgevoerd om inzicht te krijgen in de regelgeving in andere landen. Deze landenscan is uitgevoerd aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de definitie van een gehandicaptenvoertuig in andere landen?
- Wat voor soort gehandicaptenvoertuigen (dus voertuigen bedoeld voor iemand met een mobiliteitsbeperking) rijden er rond in andere landen?
- Vallen gehandicaptenvoertuigen in andere landen onder de Europese Verordening 168/2013?
- Wat zijn de gebruikerseisen voor gehandicaptenvoertuigen in de andere landen? (Bijvoorbeeld rijbewijs, plaats op de weg, maximum snelheid, kenteken.)
- Zijn er in de andere landen voornemens het beleid rond gehandicaptenvoertuigen te wijzigen?

Daarnaast zijn de volgende vragen meegenomen in de verkenning:

- In welke vorm vindt er markttoezicht plaats op gehandicaptenvoertuigen in andere landen?
- Hoe is de registratie van gehandicaptenvoertuigen in andere landen geregeld?

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen is een deskresearch uitgevoerd en is contact gelegd met verschillende (beleids)medewerkers van overheidsinstanties en collega-adviseurs van de onderzochte landen.

Het onderzoek heeft zich gericht op de landen België, Duitsland, Frankrijk, Denemarken, Verenigd Koninkrijk, Spanje, Oostenrijk, Zwitserland en Zweden.

1.2 Leeswijzer

Eerst worden in hoofdstuk 2 de definities gepresenteerd die gebruikt worden door verschillende landen. Hoofdstuk 3 introduceert vervolgens de verschillende wetgevingen in andere landen. Hoofdstuk 4 gaat in op verschillende voertuigcategorieën, waarbij in deze landenscan onderscheid wordt gemaakt tussen gehandicaptenvoertuigen met en zonder gesloten carrosserie. Hoofdstuk 5 gaat in op de registratie en de kentekening van deze voertuigen. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de technische eisen genoemd. Hoofdstuk 7 gaat in op de gebruikerseisen, zoals rijbewijsplicht en de minimum leeftijd. Ten slotte staat in hoofdstuk 8 beschreven hoe verschillende landen omgaan met gehandicaptenvoertuigen in de verkeersregelgeving.

2 Definities

Volgens de Nederlandse wet- en regelgeving is de definitie van een gehandicaptenvoertuig “... een motorrijtuig ingericht voor het vervoer van een gehandicapte. Een motorvoertuig wordt aangemerkt als ingericht voor het vervoer van een gehandicapte als daaraan een bijzondere, aan het lichamenlijk gebrek van de bestuurder aangepaste voorziening is aangebracht.” (RVV 1990, artikel 1). Wat opvalt is dat er in Nederland nog steeds gesproken wordt over gehandicaptenvoertuigen. Dit terwijl ‘gehandicapte’ niet meer als zelfstandig naamwoord gebruikt dient te worden omdat het discriminerend kan zijn. Een verandering in terminologie naar ‘mindervalide’ of ‘een persoon met een lichamenlijke beperking’ zou toepasselijker zijn.

In tegenstelling tot in Nederland, is een gehandicaptenvoertuig in de landen België, Duitsland (StVZO) en het Verenigd Koninkrijk (UICHR, 4a) uitsluitend bestemd voor een persoon met een lichamenlijke beperking. Het Vlaams Parlement (2022) beschrijft scootmobielen als volgt: “Scootmobielen zijn kleine wagentjes of scooters met drie, vier of vijf wielen en een elektrische aandrijving. Ze worden hoofdzakelijk gebruikt door mindervaliden of mensen met een mobiliteitsbeperking.” In Duitsland is een gemotoriseerd gehandicaptenvoertuig een eenzitter en uitsluitend bestemd voor een persoon met een lichamenlijke beperking. In de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk heeft men het over een “Invalid carriage” (invalidevoertuig). Ook dit voertuig is uitsluitend bedoeld voor mensen met een fysieke beperking.

Gehandicaptenvoertuigen worden in Frankrijk “véhicules pour personnes en situation de handicap” (VPH) genoemd. Dit is per 1 juli 2022 vervangen naar “véhicules pour handicapés physiques” (VHP) (Code de la Sécurité Sociale, artikel L. 165-1). De terminologie is daarmee veranderd van voertuigen voor personen met een handicap naar voertuigen voor lichamenlijk beperkten. Een VHP is uitgerust met wielen en ontworpen om de mobiliteit en ondersteuning van het lichaam te verzekeren van personen die niet of nauwelijks kunnen lopen (Code de la Sécurité Sociale). Ook spreekt men in Frankrijk over “scooter électrique de mobilité”. Dit zijn elektrische scootmobielen.

In de Spaanse wetgeving spreekt men over “Vehículo para personas de movilidad reducida” (voertuig voor mensen met een verminderde mobiliteit). Deze zijn omschreven als voertuigen voor het gebruik van mensen met een fysieke beperking. Deze gehandicaptenvoertuigen worden uitgesloten van motorvoertuigen.

In de Wegenverkeerswet van Oostenrijk heeft men het over “Menschen mit Behinderungen” (mensen met een beperking) en “Behindertenfahrzeuge” (gehandicaptenvoertuig). Er wordt geen duidelijke definitie omschreven in de wetgeving. Het begrip Invalidenfahrzeuge is per 26 februari 2013 geschrapt uit de wetgeving en er is geen vervanging voor teruggekomen (Bundesministerium Finanzen, 2021). De definitie hiervan was “een motorrijtuig ..., dat door het ontwerp en de uitrusting bestemd is om door personen met een lichamenlijke beperking bestuurd te worden”. Gehandicaptenvoertuigen die voor die tijd al zijn goedgekeurd of geregistreerd, mogen wel nog worden gebruikt. In de motorvoertuigenwet wordt enkel de term “Ausgleichkraftfahrzeug” (zelfbalancerend voertuig) gebruikt. Dit voertuig wordt beschreven als een motorvoertuig dat is uitgerust met speciale onderdelen of voorzieningen ter compensatie van de lichamenlijke beperking van de bestuurder bij het besturen van het voertuig (KFG §2.24).

In de regelgeving van Denemarken, Zweden en Zwitserland is geen definitie gevonden voor gehandicaptenvoertuigen. Mogelijk is deze niet gevonden door de taalbarrière.

3 Wet- en regelgeving

Dit hoofdstuk introduceert de wet- en regelgevingen van verschillende landen. Ook wordt er in dit hoofdstuk toegelicht of en hoe gehandicaptenvoertuigen in deze wetgevingen worden meegenomen. De specificaties en eisen die daarbij worden gesteld, worden in de volgende hoofdstukken besproken.

3.1 Nationale Wegenverkeerswetten

De Nederlandse Wegenverkeerswet 1994 (WVV) vormt de basis voor alle verkeersregels. In tegenstelling tot de eerder genoemde definitie in het RVV, kent de WVV geen definitie voor een gehandicaptenvoertuig. Wel wordt op verschillende plekken het gehandicaptenvoertuig uitgezonderd. Daardoor gelden er voor (de gebruikers van) gehandicaptenvoertuigen vrijstellingen. In het Nederlandse Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zijn de verkeersregels uit het WVV verder uitgewerkt (Rijkswaterstaat, 2022b). Hierin zijn alle verkeersregels en verkeerstekens vastgesteld die in Nederland van toepassing zijn. Hierin wordt ook de regelgeving van gehandicaptenvoertuigen omschreven. Ten slotte worden in Afdeling 10 van de Regeling voertuigen de eisen voor gehandicaptenvoertuigen beschreven. Hoofdstuk 7 gaat dieper in op deze technische eisen.

In de Belgische Wegenverkeerswet van 16 maart 1968 worden de reglementen over het wegverkeer beschreven. In het Belgische Verkeersreglement staan vervolgens de regels voor het wegverkeer en voor het gebruik van de openbare weg. Bovendien staan in het Verkeersreglement de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. In België worden gehandicaptenvoertuigen uitgesloten van de regelgeving met betrekking tot deze voertuigen. Zo staat in het toepassingsgebied van het Belgische verkeersreglement: *“... een “gemotoriseerd voortbewegingstoestel”, ... , onder meer elektrische rolstoelen en elektrische rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit ... Voor de toepassing van dit besluit worden de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen niet gelijkgesteld met motorvoertuigen.”* (Verkeersreglement 1976101105, Artikel 2.15.2). Gehandicaptenvoertuigen worden bovendien niet als bromfiets beschouwd. Dit staat als volgt in het Verkeersreglement: *“De voertuigen bestuurd door personen met een handicap, uitgerust met een motor die niet toelaat zich sneller dan stapvoets voort te bewegen, worden niet als bromfiets beschouwd.”* (Verkeersreglement 1976101105, Artikel 2.17.3).

In Duitsland kent men het Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), naar het Nederland vertaald de Regeling Toelating Wegverkeer. De StVZO is vergelijkbaar met de Nederlandse Wegenverkeerswet. Deze wet zegt dat voertuigen die niet aan de StVZO voldoen, geen voertuig zijn. Zo voldoen rolstoelen of soortgelijke vervoermiddelen voorzien van een hulpaandrijving met een ontwerpgebonden maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/uur niet aan de eisen van de StVZO. Bovendien worden voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een lichamelijke beperking van de motorvoertuigclassificering uitgesloten (StVZO bijlage XXIX, artikel 5.7b). De voorschriften voor het registreren van een voertuig zijn in Duitsland vastgelegd in de Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV).

Vergelijkbaar als in Duitsland, kent men in Oostenrijk het Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960). Ook in Oostenrijk worden elektrische rolstoelen (Rollstühle) worden niet gezien als voertuig (StVO, I § 2.19). Andere gehandicaptenvoertuigen worden niet in deze wet genoemd. Daarnaast kennen ze een motorvoertuigenwet onder de naam Kraftfahrzeuggesetz (KFG). Vervolgens worden in de Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) de eisen voor voertuigen gesteld. Gehandicaptenvoertuigen worden hier weer niet genoemd.

In Zwitserland gebruikt men het Strassenverkehrsgesetz (SVG). Deze wet definieert de verkeersregels in Zwitserland. Hierin worden geen gehandicaptenvoertuigen genoemd. De Verkehrszulassungsverordnung (VZV) beschrijft het toelaten van personen en voertuigen in het verkeer. Bovendien worden in het Verkehrsregelnverordnung (VRV) de verkeersregels beschreven. In het VRV worden behalve (gemotoriseerde) rolstoelen geen gehandicaptenvoertuigen genoemd.

De Code de la Route is de Franse Wegenverkeerswet. Volgens de Nederlandse Ambassade in Frankrijk vallen gehandicaptenvoertuigen in de Code de la Route onder “*Engin de déplacement personnel motorisé*” (EDPM), ofwel gemotoriseerde mobiliteitshulpmiddelen (Sécurité Routière, 2019; Code de la Route 6.15). Het voertuig is ontworpen en gebouwd voor het vervoeren van één persoon. Hieronder valt bijvoorbeeld ook de elektrische step. Bovendien beschrijft de Code de la Sécurité Sociale de voorwaarden van gehandicaptenvoertuigen.

De Highway Code is de Wegenverkeerswet van de UK. De regelgeving in het Verenigd Koninkrijk voor het gebruik van invalidevoertuigen op de weg wordt als onderdeel van de Highway Code speciaal omschreven in de wet The Use of Invalid Carriages on Highways Regulations 1988 (UICHR).

De Zweedse verkeersregels zijn beschreven in de Trafikförordning (1998:1276). De wet Lag (2001:559) om Vägtrafikdefinitioner omschrijft de definities van verschillende voertuigen. Ook hierin staat geen definitie voor gehandicaptenvoertuigen.

De Deense Wegenverkeerswet heet Bekendtgørelse af Færdselsloven.

In Spanje zijn de voorschriften vastgelegd in het Reglamento General de Vehículos (RGV).

3.2 Europese Verordening 168/2013

Zoals in de inleiding vermeld, stelt Verordening 168/2013 het markttoezicht en de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers vast. In Nederland zijn de goedgekeurde voertuigen te herkennen aan een blauwe of gele kentekenplaat. Aan de hand van de kentekenplaat wordt duidelijk welke nationale eisen gelden voor het gebruik (zoals dragen van een helm en in het bezit zijn van een rijbewijs) en de plaats op de weg. Gehandicaptenvoertuigen zijn in Nederland uitgezonderd van de Europese Verordening 168/2013.

In het Belgische Verkeersreglement staat dat “*voertuigen die bestemd zijn voor gebruik door lichamelijk gehandicapten en welke zijn uitgerust met een motor die hen niet toelaat om sneller te rijden dan stapsnelheid*”, niet worden beschouwd als bromfiets (Verkeersreglement 1974101007, Artikel 1.1bis). Ze zijn daarmee ook uitgesloten van de Europese Verordening 168/2013.

In de Duitse wetgeving staat dat voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke beperking, uitgezonderd zijn van de motorvoertuigclassificering (die is gebaseerd op de Europese Verordening 168/2013) (StVZO bijlage XXIX, artikel 5.7b). Er wordt in de wetgeving verder niet toegelicht of en hoe er wordt gehandhaafd op het gebruik door niet-gehandicapten.

Ook in Spanje zijn voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een lichamelijke beperking uitgesloten van de verordening. Ook hier wordt niet toegelicht of en hoe er wordt gehandhaafd op het gebruik door niet-gehandicapten.

Ook in Frankrijk vallen voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor personen met beperkte mobiliteit buiten de verordening (Code de la Route 6.15).

In Denemarken hoeven gehandicaptenvoertuigen tot 15 km/uur geen EU-typegoedkeuring te hebben. In Denemarken lijken voertuigen met een snelheid hoger dan 15 km/uur daardoor wel onder de Europese Verordening 168/2013 te vallen. Dit staat echter niet duidelijk omschreven in de wetgevingen.

Van de andere landen is niet bekend in hoeverre gehandicaptenvoertuigen uitgezonderd worden van de Europese Verordening 168/2013.

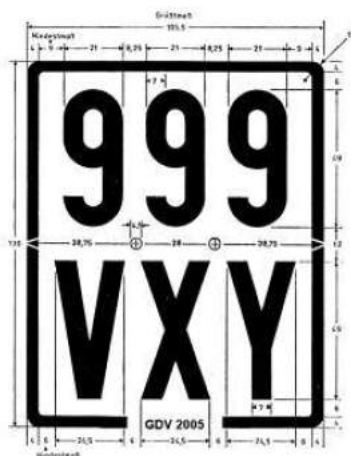
3.3 Overige Europese Verordeningen

Voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor mensen met een lichamelijke beperking zijn uitgezonderd van Europese typegoedkeuring onder Verordening 168/2013, maar moeten wel voldoen aan de Europese Medical Device Regulation (Verordening (EU) 2017/745) en aan de Machinerichtlijn (Richtlijn 2006/42/EG).

3.4 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

In Nederland moet het voertuig verzekerd zijn voor wettelijke aansprakelijkheid (WA). Dit is vastgesteld in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM). Voor de niet-kentekenplichtige gehandicaptenvoertuigen is daarom het verzekeringsplaatje of -sticker verplicht (RVV 1990).

Ook in Duitsland is sprake van een verzekeringsplicht. Zo is in Duitsland een verzekeringskenteken verplicht (FZV, bijlage 12). Deze ziet er als volgt uit:



In de andere landen is geen informatie over verzekeringsplicht gevonden.

4 Voertuig categorieën

4.1 Voertuigen zonder gesloten carrosserie

Het bekendste gehandicaptenvoertuig met motor zonder gesloten carrosserie is de scootmobiel. De maximumconstructiesnelheid verschilt per model. Opvouwbare modellen kunnen soms maar 6 km/uur. Andere modellen kunnen snelheden halen tot wel 35 km/uur (SWOV, 2018). Een scootmobiel heeft geen carrosserie. Scootmobielen worden in Vlaanderen ook wel (elektronische) scooters genoemd (Vlaamse Overheid, 2022a).

In Duitsland wordt de term “Krankenfahrstühle” gebruikt. Hieronder valt niet alleen de scootmobiel, maar ook andere, gesloten, gehandicaptenvoertuigen.

Een scootmobiel heeft in Frankrijk de volgende eigenschappen (Code de la sécurité sociale, 2.2.2.4.):

- Ten minste drie wielen;
- vloer waarop een stoel is bevestigd;
- zitting met rugleuning en twee armleuningen;
- aangedreven door elektromotoren.

Scootmobielen zijn bedoeld voor mensen met een ernstige en langdurige beperking in loopactiviteit die hun sociale doeleinden niet kunnen bereiken doordat ze niet het vermogen hebben om zich voort te bewegen met een handgedreven rolstoel (Code de la sécurité sociale, 3.1.3.5.).

In Denemarken spreekt men over “motordrevne kørestole”, oftewel gemotoriseerde rolstoelen. Hieronder valt ook de scootmobiel.

In de Belgische wetgeving zijn gehandicaptenvoertuigen zonder gesloten carrosserie niet gepreciseerd.

De UK government maakt onderscheid tussen (powered) wheelchairs (aangedreven rolstoelen) en mobility scooters (scootmobielen). Hierbij maken zij onderscheid tussen drie klassen:

- Klasse 1: een handmatige rolstoel.
- Klasse 2: heeft een maximum snelheid van 4 mph (6 km/uur)
- Klasse 3: kan een snelheid behalen tussen de 4 en 8 mph (12 km/uur).

Zoals eerder aangegeven worden er in de Oostenrijkse wetgeving geen specificaties gegeven voor gehandicaptenvoertuigen. In Oostenrijk wordt er wel onderscheid gemaakt tussen drie typen scooters. Hieronder valt ook de elektrische scootmobiel. Scootmobielen kunnen worden geclassificeerd als elektrische fiets of als motorvoertuig.

- Zo kunnen sommige scooters als elektrische fiets of elektrische scooter (E-Fahrrad/ Elektro scooter) worden geclassificeerd. Dit hangt af van het vermogen dat het voertuig levert. Deze mag niet meer zijn dan 600 Watt. Onder deze categorie valt bijvoorbeeld ook de elektrische step (Oostenrijk, 2022).

- Bij meer dan 600 Watt of bij een snelheid boven de 25 km/uur wordt de scooter in de wetgeving als motorvoertuig beschouwd (Oesterreich, 2022)).
- Voertuigen met een ontwerpsnelheid van maximaal 10 km/uur worden vrijgesteld van de Kraftfahrgezet (KFG).

4.2 Gehandicaptenvoertuig met gesloten carrosserie

Een gesloten gehandicaptenvoertuig heeft een gesloten carrosserie (een cabine). Een gesloten gehandicaptenvoertuig heeft in Nederland de volgende eigenschappen (Rijksoverheid, 2022b):

- gesloten carrosserie (cabine);
- maximaal 1,10 meter breed;
- heeft vier wielen;
- een benzinemotor of elektrische aandrijving.

Een voorbeeld van een gesloten gehandicaptenvoertuig is de Canta, rechts in onderstaande afbeelding (SWOV, 2018).



Figuur 1: Links een scootmobiel en rechts een gehandicaptenvoertuig met gesloten carrosserie. Bron: SWOV (2018)².

² SWOV: <https://swov.nl/nl/publicatie/scootmobielongevallen-karakteristieken-ongevalstypen-en-kansrijke-maatregelen-om-de>

In Duitsland zijn gehandicaptenvoertuigen, waaronder ook gesloten gehandicaptenvoertuigen, begrensd tot 15 km/uur. Dit is zichtbaar gemaakt met een sticker zoals te zien is op onderstaande foto. Het voertuig is een éénzitter met een maximale breedte van 1,10 meter.



Figuur 2: Een Duits gehandicaptenvoertuig begrensd tot 15 km/uur. Bron: EG autos (2022)³

In de meeste andere landen is geen informatie over gehandicaptenvoertuigen met een gesloten carrosserie gevonden in de wetgevingen. Er zijn daardoor ook geen specificaties voor gesloten gehandicaptenvoertuigen in de wetgeving opgenomen.

³ EG autos: <https://www.eg-autos.de/charly-ohne-fahrerlaubnis-15kmh.htm>

5 Registratie en kentekening

Doordat de EU-verordening 168/2013 niet van toepassing is op gehandicaptenvoertuigen in de meeste landen, hebben deze voertuigen geen kentekenbewijs nodig. Hierdoor is de registratie van gehandicaptenvoertuigen beperkt tot verkoopcijfers.

Dit is ook het geval in Nederland. In Nederland heeft een gehandicaptenvoertuig geen kentekenbewijs nodig (WVV Artikel 37). Wel heeft het voertuig een voertuigidentificatienummer (VIN) nodig (Regeling voertuigen Artikel 5.10.1).

Doordat het hebben van een kenteken niet verplicht is, is het aantal gehandicaptenvoertuigen in Nederland niet geregistreerd. In 2013 is het aantal scootmobielen in Nederland geschat op 150.000 tot 250.000 (SWOV, 2021).

Ook in Duitsland worden gehandicaptenvoertuigen op de weg toegelaten zonder kentekenplaat en kentekenbewijs (FZV, §3). Ook in Duitsland is daardoor het aantal gehandicaptenvoertuigen niet geregistreerd. Doordat voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een lichamelijke beperking uitgesloten zijn van de classificering, is registratie niet verplicht (StVZO § 20 Absatz 3a).

In het Verenigd Koninkrijk worden de meeste scootmobielen en rolstoelen geregistreerd door de verkopers bij de verkoop. Als het voertuig niet door de verkoper geregistreerd is, dan kan de koper dit zelf doen bij de Driver and Vehicle Licensing Agency (UK government, 2022a). Dit wordt echter niet altijd gedaan door onduidelijkheden in het registratieproces (Barton et al., 2014). Barton heeft daarom voorgesteld om de verantwoordelijkheid van registreren te verplaatsen van de koper naar de verkoper en daar strenger op te handhaven. Het jaarlijkse aantal verkochte scootmobielen en rolstoelen werd in 2014 door de British Healthcare Trades Association geschat op 80.000 per jaar. Het totale aantal werd daarbij geschat op 300.000 tot 350.000 (Barton et al., 2014).

In België is voor een scootmobiel zowel een medisch voorschrift als een rolstoeladviesrapport nodig (Vlaamse overheid, 2022a). Voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor personen met een lichamelijke handicap hebben geen kentekenplaat nodig (Vlaamse overheid, 2022b).

In Zwitserland heeft een elektrisch aangedreven rolstoel (scootmobiel) met een maximale topsnelheid van 10 km/uur geen kentekenplaat of kentekenbewijs nodig (VZV, Artikel 72).

6 Technische eisen

De Nederlandse eisen voor gehandicaptenvoertuigen zijn vastgesteld in het RVV 1990 Afdeling 10 van Regeling voertuigen. De belangrijkste eisen zijn als volgt:

- Niet breder dan 1,10 meter (Regeling voertuigen Artikel 5.10.6).
- Niet langer dan 3,50 meter (Regeling voertuigen Artikel 5.10.6).
- Niet hoger dan 2,00 meter (Regeling voertuigen Artikel 5.10.6).
- Niet uitgerust met een motor, dan wel uitgerust met een motor waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer bedraagt dan 45 km/uur (WVV Hoofdstuk 1 Artikel 1^e; RVV 1990 Artikel 1).
- Goed werkende verlichting (RVV 1990 Artikel 32.1, Regeling voertuigen Artikel 15.18.43).
- Rode reflectoren.
- Een stuur.

Deze eisen gelden voor gehandicaptenvoertuigen voorzien van een gesloten carrosserie, alsmede gehandicaptenvoertuigen uitgerust met een verbrandingsmotor en niet voorzien van een gesloten carrosserie (Regeling voertuigen). Hiertoe behoren ook de scootmobielen. Voor een gesloten gehandicaptenvoertuig gelden daarmee dezelfde regels als voor een scootmobiel. Er wordt in de Nederlandse wetgeving enkel onderscheid gemaakt tussen open en gesloten gehandicaptenvoertuigen over het voeren van de lichten (RVV 1990, Artikel 32).

Er worden in het WVV, RVV 1990 en Regeling voertuigen geen eisen aan het gewicht gesteld.

In Duitsland moet een gemotoriseerd gehandicaptenvoertuig voldoen aan de volgende eigenschappen:

- Eenzitter (FZV, §2.13).
- Bestemd voor een persoon met een lichamelijke beperking (FZV, §2.13).
- Het voertuig is elektrisch aangedreven.
- Heeft een lege massa van onder de 300 kg, inclusief batterijen maar zonder de bestuurder (FZV, §2.13).
- Een totaal gewicht (inclusief belading) van maximaal 500 kg (FZV, §2.13).
- Een ontwerpgebonden maximumsnelheid van 15 km/uur (FZV, §2.13).
- Niet breder dan 1,10 meter (FZV, §2.13).
- Verlichting is verplicht (StVO).
- Achteruitrijlichten en remlichten zijn niet vereist (StVO §52a en §53).
- Richtingaanwijzers zijn alleen vereist voor gesloten gehandicaptenvoertuigen (StVO §54.5).

Voertuigen met een snelheid lager dan 6 km/uur worden niet beschouwd als voertuig.

In Spanje gelden voor een gehandicaptenvoertuigen de volgende eisen (RGV Annex II):

- Gewicht niet meer dan 350 kg.
- Een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 45 km/uur.
- Speciaal ontworpen voor het gebruik van mensen met een lichamelijke beperking

In België heeft een gehandicaptenvoertuig een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km/uur (Verkeersreglement 1976101105). In het Verkeersreglement zijn verder geen specificaties over gehandicaptenvoertuigen opgenomen.

In Frankrijk vallen gehandicaptenvoertuigen met een maximumsnelheid van niet meer dan 15 km/uur en met een gewicht van niet meer dan 300 kg onder de norm NF EN ISO 12184 (Journal officiel électronique authentifié, Code de la Sécurité Sociale). Gesloten gehandicaptenvoertuigen zijn niet in de Franse Code de la Sécurité Sociale opgenomen. Hierover zijn daardoor geen speciale eisen opgesteld.

Zoals eerder aangegeven, vallen gehandicaptenvoertuigen volgens de Nederlandse Ambassade in de Franse Code de la Route onder de “*Engin de déplacement personnel motorisé*” (EDPM). Deze voertuigen hebben een door de constructie gebonden snelheid tussen de 6 en de 25 km/uur (Code de la Route 6.15). Het voertuig is niet bestemd voor het vervoer van goederen en uitgerust met een niet-thermische motor of niet-thermische ondersteuning. Het voertuig kan accessoires bevatten, zoals een mand of een kleine tas. Bovendien zijn verlichting en reflectoren (Code de la Route Artikel R313) en een remsysteem (Code de la Route Artikel R315) verplicht. Ook is het dragen van een helm verplicht (Code de la Route Artikel R412-43-1). Er zijn verder geen specificaties van gehandicaptenvoertuigen opgenomen in de Code de la Route.

In de huidige wetgeving van Oostenrijk worden geen specificaties gegeven voor gehandicaptenvoertuigen. Voorheen werd een gehandicaptenvoertuig gedefinieerd als een gemotoriseerd voertuig met een eigen gewicht van niet meer dan 300 kg en een ontwerpsnelheid van niet meer dan 30 km/uur bij een lading van 75 kg, dat is ontworpen en uitgerust om te worden bestuurd door een persoon met een lichamelijke beperking (KFG 2009, § 2.1.18). Het is niet bekend waarom de wetgeving is aangepast.

In het Verenigd Koninkrijk gelden voor een klasse 3 scootmobiel (maximale snelheid tussen de 4 en 8 mph, ofwel 6 en 12 km/uur) de volgende eisen (UICHR):

- Het ongeladen gewicht is niet meer dan 150 kg (UICHR, regel 7.2).
- Een maximale breedte van 0.85 meter (UICHR, regel 11).
- Een systeem dat de snelheid beperkt tot 4 mph (UK government, 2022).
- Een remsysteem (UK government, 2022).
- Verlichting, reflectoren en gevarenlichten volgens de Road Vehicles Lighting Regulations (UICHR, regel 9; (UK government, 2022).
- Claxon en spiegels (UK government, 2022).

In het UICHR zijn geen specifieke eisen voor gesloten gehandicaptenvoertuigen opgenomen.

In Zwitserland worden er geen specifieke eisen aan gehandicaptenvoertuigen gesteld.

7 Gebruikerseisen

In Nederland staat de regelgeving voor het moeten hebben van een rijbewijs vastgelegd in het Reglement rijbewijzen. In Nederland heeft men geen rijbewijs nodig om een gehandicaptenvoertuig te besturen. Ook voor een gesloten gehandicaptenvoertuig heeft de bestuurder geen rijbewijs nodig. Er geldt ook geen minimumleeftijd voor gehandicaptenvoertuigen die zijn uitgerust met een elektromotor en die niet sneller kunnen rijden dan 10 km/uur (Reglement rijbewijzen Artikel 5.2). Voor andere gehandicaptenvoertuigen geldt een minimumleeftijd van 16 jaar. Bij een leeftijd onder de 16 jaar, mag het voertuig daarom niet harder kunnen rijden dan 10 km/uur. De bestuurder hoeft geen helm te dragen (Rijksoverheid, 2022b).

De bestuurder mag niet de weg op onder invloed van alcohol, drugs en sommige medicijnen. Tijdens het rijden mogen bovendien geen elektronische apparaten (zoals een telefoon) vastgehouden worden (Rijksoverheid, 2022b).

In België hebben bestuurders van voertuigen voor mindervaliden, die zijn uitgerust met een motor die niet toelaat zich sneller dan stapvoets voort te bewegen, geen rijbewijs nodig (Belgische Federale Overheidsdiensten, 2022).

In de Duitse Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) staan de eisen over de toelating van personen tot het wegverkeer. Deze wet beschrijft wanneer personen een rijbewijs nodig hebben om deel te mogen nemen aan het wegverkeer. Over het algemeen mag er volgens de FeV alleen op de weg gereden worden door mensen die geen rijvaardigheidstekort hebben. Er gelden voorwaarden om zonder rijbewijs op de weg te mogen rijden. De beoordelingsrichtlijnen over rijgeschiktheid zijn gepubliceerd door het Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Volgens de FeV is voor het besturen van een gehandicaptenvoertuig geen rijbewijs nodig (FeV, §4). Hiervoor geldt wel een minimale leeftijd van 15 jaar (FeV, §10). Het hebben van een lichamelijke beperking wordt hierbij niet als eis gesteld. Jongere kinderen met een lichamelijke beperking worden hier wel van uitgezonderd en mogen een gehandicaptenvoertuig met een ontwerpgebonden snelheid van onder de 10 km/uur besturen zonder rijbewijs (FeV, §10).

Door een overgangsregel in het FeV (§ 76) mogen in Duitsland gehandicaptenvoertuig tot maximaal 25 km/uur (in plaats van 15 km/uur) zonder rijbewijs bestuurd worden als er een testcertificaat (Prüfbescheinigung) is behaald. Het is echter sinds 2002 niet meer mogelijk om dit certificaat te behalen. Ook is het besturen van een gehandicaptenvoertuig met een maximumconstructiesnelheid van 25 km/uur en twee zitplaatsen toegestaan zonder rijbewijs als deze vóór 30 juni 1999 op de weg is gebracht (Verwaltungsgericht Sigmaringen, 2005). Dit voertuig wordt ook wel de 25er genoemd. De bestuurder moet wel een lichamelijke beperking hebben. Nieuwe varianten van de zogenaamde 25ers vallen tegenwoordig onder vierwielige lichte motorvoertuigen. Daarvoor is de rijbewijssklasse AM vereist.



Figuur 4: De zogenoemde '25er', een Duits gehandicaptenvoertuig dat op de weg is gebracht voor 1999. Bron: EG autos (2022) ⁴

In Oostenrijk bestaat het Führerscheingesetzes (FSG). Dit is de rijbewijswet waarin bepaald wordt welke personen de weg mogen betreden. Gehandicaptenvoertuigen worden hier net als in het Oostenrijkse StVO niet genoemd. In Oostenrijk geldt wel dat men geen rijbewijs nodig heeft voor elektrische scooters met een ontwerpsnelheid van maximaal 25 km/uur en een maximum vermogen onder de 600 Watt (Oesterreich, 2022). Onder deze elektrische scooters vallen ook enkele elektrische scootmobielen. Ook heeft men in Oostenrijk geen rijbewijs nodig voor voertuigen met een snelheid tot 10 km/uur. Deze voertuigen zijn vrijgesteld van de rijbewijswet (FSG, §1). Wel geldt hiervoor een minimale leeftijd van 16 jaar (FSG, §1.5). Voor voertuigen met een snelheid hoger dan 10 km/uur is wel een rijbewijs en het dragen van een helm verplicht. Gehandicaptenvoertuigen met een gesloten carrosserie zijn niet in de Oostenrijkse wetgeving opgenomen (FSG). Er worden daardoor ook geen speciale eisen genoemd voor gehandicaptenvoertuigen met een gesloten carrosserie (FSG).

In Denemarken geldt dat er geen rijbewijs nodig is voor een geregistreerd gehandicaptenvoertuig dat maximaal 15 km/uur kan rijden. In Denemarken kan de minister van Verkeer en Waterstaat toestaan dat aan een persoon die de leeftijd van 15 jaar heeft bereikt, een rijbewijs voor een langzaam rijdend gehandicaptenvoertuig wordt afgegeven (Færdselsloven, Hoofdstuk 10 § 57). Verder worden er geen specificaties over het langzaam rijdende gehandicaptenvoertuig gegeven.

In het Verenigd Koninkrijk is een rolstoel of scootmobiel van klasse 1, 2 of 3 uitsluitend bedoeld voor een persoon met een fysieke beperking (UICHR law). Er wordt in dezelfde wetgeving niet gespecificeerd of en hoe dit wordt gehandhaafd. Voor deze voertuigen is geen rijbewijs nodig. Voor het besturen van een klasse 3 voertuig (maximale snelheid tussen de 4 en 8 mph, ofwel 6 en 12 km/uur) geldt overigens een minimale leeftijd van 14 jaar (UICHR, 4c).

In Zwitserland heeft men geen rijbewijs nodig bij een gemotoriseerde rolstoel (scootmobiel) met een maximaal haalbare snelheid van 20 km/uur (VZV, Artikel 5).

Ook in Zweden heeft men geen rijbewijs nodig voor een gehandicaptenvoertuig met een maximumsnelheid tot 20 km/uur en een maximaal vermogen van 250 Watt.

⁴ EG autos: <https://www.eg-autos.de/bmxtrac.htm>

8 Verkeersregels

8.1 Nederlandse verkeersregels

Een gehandicaptenvoertuig mag in Nederland rijden op het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets-/bromfietspad of de rijbaan (RVV 1990 2.1 Artikel 7). Een gehandicaptenvoertuig mag niet op de autowegen en autosnelweg.

Voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met motor, gelden in Nederland de volgende maximumsnelheden (RVV 1990 2.8 Artikel 20 en 21):

- Op het trottoir en het voetpad geldt een snelheidslimiet van 6 km/uur.
- Op het fietspad en het fiets-/bromfietspad binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid 30 km/uur.
- Op het fietspad en het fiets-/bromfietspad buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid 40 km/uur.
- Op de rijbaan mag maximaal 45 km/uur gereden worden. Dat geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

8.2 Gelijkgesteld aan voetganger

In de meeste landen worden gehandicaptenvoertuigen gelijk gesteld aan voetgangers. Dit is het geval in België, Frankrijk (Code de la Route, Artikel R 412-34 en 412-35), Duitsland (StVO, Artikel 24), Denemarken (Færdselsloven, Hoofdstuk 3, §13), Zweden (Trafikförordning Hoofdstuk 1 §4.2) en Spanje (RGC). Daardoor mag er op het trottoir en het voetpad worden gereden. Hierbij gelden meestal de verkeersregels voor voetgangers en mag de loopsnelheid niet worden overschreden.

In België geldt dit echter alleen voor “*de personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen zijn bestemd en waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden*” (Verkeersreglement 1976101105, Artikel 7bis). In dezelfde wetgeving wordt verder niet toegelicht hoe hierop wordt gehandhaafd.

In Nederland worden gehandicaptenvoertuigen niet wettelijk gelijkgesteld aan voetgangers. Wel zijn in Nederland de regels voor voetgangers van toepassing op bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, indien zij van een voetpad of trottoir gebruik maken (RVV 1990, Artikel 2). Dit is ook het geval in Zwitserland. In Zwitserland worden (gemotoriseerde) rolstoelen gelijkgesteld aan voetgangers (VRV, Artikel 43a). Als zij zich op voor voetgangers bestemde gebieden bevinden, dan moeten zij hun snelheid daarop aanpassen. Andere gehandicaptenvoertuigen worden in de VRV niet genoemd.

In Nederland, Duitsland en Frankrijk wordt voor stapvoets een snelheid van 6 km/uur gehanteerd. In België gaat men uit van 8 km/uur.

In het Verenigd Koninkrijk geldt dat alle aangedreven rolstoelen en scootmobielen op voetpaden of voetgangersgebieden mogen rijden bij een maximale snelheid van 4 mph (6 km/uur).

8.3 Gelijkgesteld aan fietser

Voor gehandicaptenvoertuigen waarmee harder wordt gereden dan stapvoets, gelden in België de verkeersregels voor de fiets (Verkeersreglement 1976101105, Artikel 7bis). In dat geval mag er op het fietspad gereden worden.

In de Deense Wegenverkeerswet staat dat een gehandicaptenvoertuig met een maximale snelheid van 15 km/uur als fiets wordt beschouwd (Færdselsloven, Hoofdstuk 1 §14). Daarmee gelden voor deze voertuigen de verkeersregels voor fietsers.

Ook in Zweden wordt een gehandicaptenvoertuig beschouwd als fiets als deze bedoeld is voor een persoon met een lichamelijke beperking en de ontwerpsnelheid niet hoger is dan 20 km/uur (Lag 2001:559). Met dit voertuig mag op de stoep en op het fietspad worden gereden. Als de maximum snelheid hoger is dan 20 km/uur wordt deze als bromfiets beschouwd.

In Zwitserland mogen (gemotoriseerde) rolstoelen ook gebruik maken van het fietspad of de rijbaan (VRV, Artikel 43a). Hierbij worden ze beschouwd als fietser.

In Spanje worden gehandicaptenvoertuigen, waarbij uitgegaan wordt van een maximale snelheid van 45 km/uur en een gewicht van niet meer dan 350 kg, gelijkgesteld aan driewielige bromfietsen (RGV Annex II).

8.4 Gelijkgesteld aan rijwielen

In het Verenigd Koninkrijk mag met een klasse 3 voertuig (tussen 4 en 8 mph, ofwel 6 en 12 km/uur) ook op de weg worden gereden. Het voertuig mag niet op de busstrook, 'cycle only' fietspaden of snelwegen rijden (UK government, 2022). Ook wegen boven de 50 mph moeten vermeden worden.

Volgens de Nederlandse ambassade in Frankrijk worden scootmobielen met een snelheid hoger dan 6 km/uur beschouwd als elektrische step (Sécurité Routière, 2022).

Referenties

Nederland

Overheid (2022). Regeling voertuigen

https://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/2022-07-01/#Hoofdstuk5_Afdeling18_Paragraaf4_Sub-paragraafC_Artikel5.18.43

Overheid (2022). Reglement rijbewijzen

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0008074/2022-09-01>

Overheid (2022). Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-07-01#HoofdstukII>

Overheid (2022). Wegenverkeerswet 1994

https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2022-05-20/#Hoofdstuk1_Artikel1

Overheid (2022). Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0002415/2020-01-01>

Rijksoverheid (2020). Kamerbrief met beleidsreactie op rapport over toelating gemotoriseerde voertuigen op de weg. Kamerstuk 16 juli 2020.

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2020/07/16/uitgebreide-beleidsreactie-op-ovv-rapport-veilig-toelaten-tot-de-weg-lossen-naar-aanleiding-van-het-ongeval-met-een-stint>

Rijksoverheid (2021). Kamerbrief over kader Lichte Elektrische Voertuigen.

Kamerstuk 13 juli 2021. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-954.html>

Rijksoverheid (2022a). Kamerbrief over MIRT voorjaar 2022. Kamerstuk 23 juni 2022.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/23/mirt-brief-voorjaar-2022>

Rijksoverheid (2022b). Regels voor een gehandicaptenvoertuig met motor. Via:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/gehandicaptenvoertuig>

Rijkswaterstaat (2022c). Verkeersregels. Via:

<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/verkeersregels>

Davidse, R.J.; Duijvenvoorde, K. van; Louwse, W.J.R.; Boele-Vos, M.J.; Stelling-Konczak, A.; Algera, A.J. (2018). Scootmobielongevallen: karakteristieken, ongevalstypen en kansrijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Een dieptestudie naar scootmobielongevallen op de openbare weg. SWOV, Den Haag.

SWOV (2021). Scootmobielen, gehandicaptenvoertuigen en brommobielen.

SWOV-factsheet, maart 2021. SWOV, Den Haag.

<https://swov.nl/nl/publicatie/scootmobielongevallen-karakteristieken-ongevalstypen-en-kansrijke-maatregelen-om-de-https://swov.nl/nl/nieuws/diepteonderzoek-scootmobielongevallen-veiliger-scootmobielen-en-veiliger-wegomgeving>

België

Belgische Federale Overheidsdiensten (2022). Voertuigen zonder rijbewijs. Via: https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/Voertuigen/types/voertuigen_zonder_rijbewijs

Wegcode (2022a). Het Verkeersreglement 1976101105. *Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.* <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1976101105~hra8v386pu>

Wegcode (2022b). Het Verkeersreglement 1974101007. *Koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.* <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1974101007~kgzr2j7nub>

Wegcode (2022c). Het Verkeersreglement 1998014078. *Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.* <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1998014078~w8ylf1lyws>

Wegcode (2022d). Het Verkeersreglement 2020044147. *Koninklijk besluit van 8 december 2020 betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, twee- of driewielige voertuigen, vierwielers, systemen, onderdelen, technische eenheden, alsmede reserveonderdelen en uitrusting bestemd voor deze voertuigen.* <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/2020044147~eaxg62csbr>

Vlaamse Overheid (2022a). Hulpmiddelen voor personen met een beperkte mobiliteit. Via: <https://www.vlaanderen.be/hulpmiddelen-voor-personen-met-een-beperkte-mobiliteit>

Vlaamse Overheid (2022b). Nummerplaat voor bromfiets, lichte vierwieler of speedpedelec. Via: <https://www.vlaanderen.be/nummerplaat-voor-bromfiets-lichte-vierwieler-of-speedpedelec>

Vlaams Parlement (2020). Conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking. Via <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1362841>

Duitsland

Bundesministerium der Justiz (2022a). Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV). Via: https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR198000010.html#BJNR198000010BJNG001100000

Bundesministerium der Justiz (2022b). Straßenverkehrs- Ordnung (StVO) Via: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

Bundesministerium der Justiz (2022b). Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Via: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

Bundesministerium der Justiz (2022c). Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr* (Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/BJNR013900011.html

Elektromobil Ratgeber (2022). Krankenfahrstuhl: So finden Sie den Richtigen. Via <https://www.elektromobil-ratgeber.de/krankenfahrstuhl/>

Verwaltungsgericht Sigmaringen (2005). "So.KFZ.Krankenfahrstuhl" darf nur mit Führerschein gefahren werden. Via [https://verwaltungsgericht-sigmaringen.justiz-bw.de/pb/_Lde/1217720/?LISTPAGE=1217540#:~:text=Kurzbeschreibung%3A%20\(Urteil%20vom%2030.,oder%20behinderten%20Personen%20benutzt%20werden](https://verwaltungsgericht-sigmaringen.justiz-bw.de/pb/_Lde/1217720/?LISTPAGE=1217540#:~:text=Kurzbeschreibung%3A%20(Urteil%20vom%2030.,oder%20behinderten%20Personen%20benutzt%20werden)

EWV (2022). Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen https://www.umwelt-online.de/regelwerk/cgi-bin/suchausgabe.cgi?pfad=eu/13/13_0168.htm&such=Unter of https://gesetze.legal/eu/vo_eu_2013_168/2

Frankrijk

Légifrance (2022). Journal officiel électronique authentifié n° 0223 du 24/09/2021. *Avis de projet de modification des modalités de prise en charge de dispositifs médicaux et prestations associées pour la prise en charge des véhicules pour personnes en situation de handicap (VPH) au titre IV de la liste prévue à l'article L. 165-1 (LPP) du code de la sécurité sociale.* <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044092439>

Légifrance (2022). Code de la Route https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039278116/ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074228/LEGISCTA000006108688/#LEGISCTA000006108688

Légifrance (2022). Code de la Sécurité Sociale <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006073189/>

Sécurité Routière (2022). Réglementation des mobilités urbaines. <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/pietons-et-mobilite-urbaine/reglementation-des-0>

Sécurité Routière (2019). Trotinettes électriques, gyropodes, hoverboards: que dit la réglementation? <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/reglementation-des-edpm>

Denemarken

Retsinformation (2022). Bekendtgørelse af Færdselsloven

<https://www.retsinformation.dk/eli/fta/2021/1710>

<https://danskelove.dk/f%C3%A6rdselsloven>

Færdselsstyrelsen (2020). Motordrevne kørestole <https://fstyr.dk/da/Krav-til-koeretoer/Regler-for-koeretoer/Motordrevne-koerestole>

Verenigd Koninkrijk

Barton, C., Holmes, J. Jacobs, C., 2014. Mobility scooters: a market study. Research Institute for Consumer Affairs.

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/877222/Rica_Mobility_scooter_market_study_final.pdf

UK government (2022a). The Highway Code. Via <https://www.gov.uk/mobility-scooters-and-powered-wheelchairs-rules>

UK government (2022b). Rules for users of powered wheelchairs and mobility scooters (36 to 46). Via <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/rules-for-users-of-powered-wheelchairs-and-mobility-scooters-36-to-46>

Legislation (2022). The Use of Invalid Carriages on Highways Regulations 1988 [https://www.legislation.gov.uk/uksi/1988/2268/made#:~:text=\(iv\)Class%20%20invalid%20carriages,own%20power%20are%20operating%20\(reg. en](https://www.legislation.gov.uk/uksi/1988/2268/made#:~:text=(iv)Class%20%20invalid%20carriages,own%20power%20are%20operating%20(reg. en)
<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1988/2268/regulation/9/made>

Spanje

Noticias Juridicas (2022). *Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.*

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826> of

https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd2822-1998.html

Boletín del Estado (2022). Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2013-80407>

Oostenrijk

Bundesministerium Finanzen (2021). KfzBStR 2021, Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien 2021

<https://findok.bmf.gv.at/findok?execution=e5s1>

<https://findok.bmf.gv.at/findok/resources/pdf/a6a27329-3c48-4899-b012-635cd0b6c4d4/80026.1.1.pdf>

Rechtsinformationssystem des Bundes (2022). Führerscheinggesetz

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

Rechtsinformationssystem des Bundes (2022). Kraftfahrgezet 1967

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>

Rechtsinformationssystem des Bundes (2022). Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011385>

Rechtsinformationssystem des Bundes (2022). Straßenverkehrsordnung 1960

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

Oesterreich (2022). Elektro-Scooter, Quads und Co

https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/Elektro-Scooter,-Quads-und-Co.html

Oesterreich (2022). Klasse AM und Microcars

https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/3/Seite.040605.html

Zwitzerland

Fedlex, Die Publikationsplattform des Bundesrechts (2022a) Strassenverkehrsgesetz (SVG)

https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/de#tit II I

Fedlex, Die Publikationsplattform des Bundesrechts (2022b) Verkehrsregelnverordnung (VRV)

https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1962/1364_1409_1420/de

Fedlex, Die Publikationsplattform des Bundesrechts (2022c) Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1976/2423_2423_2423/de

<https://www.ch.ch/de/fahrzeuge-und-verkehr/verhalten-im-strassenverkehr/verkehrsregeln/verkehrsregeln-und-ordnungsbussen/>

Zweden

Sveriges Riksdag (2022). *Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner*

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559

Sveriges Riksdag (2022). *Trafikförordning (1998:1276)*

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276

Bijlage 1 Schematische samenvatting landenscan

LANDENSCAN GEHANDICAPTENVOERTUIGEN

Land	Voertuig				Gebruikerseisen				Registratie			Plaats op de weg en snelheidslimiet				
	Soort voertuigen	Categorieën	B x l x h	Gewicht	AM rijbewijs	Certificaat	Leeftijd	Helm	Kenteken	168/2013	Verzekeringsplaatje/sticker	Stoep	(Brom)fietspad	Rijbaan	Auto(snel)weg	
Nederland	Scootmobiel		1,10 x 3,50 x 2,00													
	Gesloten gehandicaptenvoertuig				X		16 bij > 10 km/uur	X	X	X	✓	✓	✓	✓	X	
												6 km/uur	30 km/uur bibeko 40 km/uur bubeko	45 km/uur		
België		8 km/uur		300 kg leeg		✓				X		✓	X	X	X	
	Scooter	18 km/uur		300 kg leeg		✓				X		X	✓	✓	X	
												8 km/uur	18 km/uur	> 18 km/uur		
Duitsland	Schiebe- und Greifreifenrollstühle	6 km/uur	1,10	300 kg leeg	X of	X	15 bij > 15 km/uur		X	X	✓	✓	✓	✓	X	
	Motorisierte Krankenfahrstühle	15 km/uur		500 kg totaal	✓	✓										
	Behindertenfahrzeuge															
												6 km/uur		15 km/uur		
Frankrijk	Scooter électrique de mobilité	< 6 km/uur		300 kg leeg	X	X	15 bij > 6 km/uur	X	X		✓	✓	✓	✓		
		< 15 km/uur		300 kg leeg				X		X						
		> 25 km/uur		300 kg leeg				✓	✓							
												6 km/uur				
Denemarken	Handicapkøretøj	< 15 km/uur								X		✓	✓			
	Invalidekøretøj	> 15 km/uur			✓		15 jaar			✓						
Verenigd Koninkrijk	Powered wheelchairs	class 2: < 4 mph		150 kg leeg	X				X		X	✓	X	X	X	
	Mobility scooter	class 3: < 8 mph	0,85	150 kg leeg	X			X	X		X	✓	X	✓	X	
	Micro car	< 45 km/uur (micro car)		250 kg leeg	✓		16 jaar									
												4 mph		8 mph		
Spanje	Vehículo para personas de movilidad reducida	< 45 km/uur		350 kg	X				X	X	X	✓				
	Scooter Minusválidos															
Oostenrijk	Behindertenfahrzeuge	< 25 km/uur en < 600 Watt (e-bike)			X		12 jaar	X (kinderen wel)	X			X	✓	✓		
	E-Mobil	< 10 km/uur (voertuig)			X		16 jaar	X	X			X	✓	✓		
		> 10 km/uur en > 600 Watt (mvt)			✓				✓	✓		X		✓		
		> 25 km/uur (motorvoertuig)			✓				✓	✓		X		✓		
		Zelfbalancerende voertuigen										✓				
Zwitserland	Motorisierte Rollstuhl	< 10 km/uur			X				X	X						
		<20 km/uur			X				✓							