

Vergaderjaar 2009–2010

**32 225**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanwijzing van bromfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist teneinde de toelating van bijzondere bromfietsen tot het verkeer te vereenvoudigen en van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met het herstel van enkele onvolkomenheden**

**B**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 22 juni 2010

De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel betreffende Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanwijzing van bromfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist teneinde de toelating van bijzondere bromfietsen tot het verkeer te vereenvoudigen en van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met het herstel van enkele onvolkomenheden (32 225). Zij hebben naar aanleiding van het wetsvoorstel een aantal vragen die zijn opgenomen in de brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat van 26 mei 2010.

De minister heeft op 18 juni 2010 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Ida Petter

<sup>1</sup> Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Dupuis (VVD), Linthorst (PvdA), Meindertma (PvdA), Eigeman (PvdA), Slagter-Roukema (SP), Staal (D66), voorzitter, Thissen (GL), Hendriks (CDA), Janse de Jonge (CDA), De Vries-Leggedoor (CDA), Asscher (VVD), Hofstra (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD), Haubrich-Gooskens (PvdA), Slager (SP), Smaling (SP), Vliegenthart (SP), vicevoorzitter, De Boer (CU), Laurier (GL), Koffeman (PvdD), Yildirim (Fractie-Yildirim), Benedictus (CDA), Tiesinga (CDA).

## BRIEF AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Den Haag, 26 mei 2010

De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel betreffende Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanwijzing van bromfietsen. Waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist teneinde de toelating van bijzondere bromfietsen tot het verkeer te vereenvoudigen en van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met het herstel van enkele onvolkomenheden (32 225). Deze leden achten het, met andere partijen, van belang, dat innovatieve voertuigen niet te lang geweerd worden van de Nederlandse openbare weg, mits de verkeersveiligheid van alle gebruikers van diezelfde weg daaraan niet in de weg staat. De leden van de commissie hebben naar aanleiding van het wetsvoorstel een aantal vragen.

De leden van de commissie vragen zich af, of het juist is dat de Importeur van de Segway tot op de dag van vandaag geen aanvraag voor typegoedkeuring bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) heeft ingediend. Zo nee, wat is daarvoor dan de motivering? Wat behelst de typegoedkeuring RDW meer dan het nieuwe verkeersveiligheidsonderzoek, dat conform dit wetsvoorstel door de RDW zal worden gedaan?

Bent u voornemens om de Segway en mogelijk andere innovatieve bromfietsachtigen na deze afwijkende toelating op de openbare weg, alsnog onder te brengen in de categorie bromfietsen en te verplichten tot het voeren van een kenteken indien het betreffende voertuig een groot succes blijkt en er grote aantallen van het vernieuwende voertuig op de Nederlandse openbare weg verschijnen? Deze leden vragen hiernaar omdat er toch ook nadelen zijn op te noemen van het niet kentekenplichtig zijn. Te noemen zijn opsporing van gestolen voertuigen en handhaving van de verkeersregels. Er zijn toch ook voordelen aan het kentekenplichtig zijn? Waarom zijn anders alle bromfietsen, snorfietsen en brommobielen per 1 januari 2006 onder de kentekenplicht gebracht?

Voorts zien de leden van de commissie enkele bezwaren ten aanzien van het niet rijbewijsplichtig zijn van Segwaygebruikers. Kunt u beargumenteren, waarom snorfietsers wel en Segwaygebruikers niet rijbewijsplichtig zijn? Zij rijden immers beiden op fietspaden en wegen zonder fietspaden. Zij mogen beide een snelheid voeren van 25 kilometer per uur. Waarom is voor de snorfietsers wel en voor de Segwayrijder niet kennis van verkeersregels geboden en enige praktische vaardigheid met hun voertuig?

Tot slot hebben deze leden nog een vraag met betrekking tot de toelating van de Segway als Invalidenvoertuig. Het gaat hier niet om een vraag over de categorie invaliditeit, die nu juist met een Segway geholpen is. Deze leden hebben er alle vertrouwen in dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de kwestie adequaat zal behandelen. Zij vragen zich wel af, of de snelheid van een Segway ook technisch zal worden begrensd tot zes kilometer per uur, of dat slechts het voorschrift zal gelden dat op het trottoir maximaal zes kilometer per uur gereden mag worden. Deze leden vragen dit in relatie tot de verkeersveiligheid en de handhaafbaarheid van deze regel. Bent u het met deze leden eens, dat een Segway die met een snelheid van 25 kilometer per uur op het trottoir rijdt, de verkeersveiligheid in gevaar brengt? Zal de Segway die als invalidenvoertuig wordt gebruikt en dus op het trottoir mag rijden, als invalidenvoertuig herkenbaar zijn?

De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat zien uw reactie graag tegemoet.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
A. G. Schouw

## BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juni 2010

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de brief van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 26 mei 2010 met betrekking tot het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanwijzing van bromfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist teneinde de toelating van bijzondere bromfietsen tot het verkeer te vereenvoudigen en van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met het herstel van enkele onvolkomenheden. Hieronder ga ik in op de in de brief gemaakte opmerkingen en gestelde vragen per onderwerp.

De leden van de commissie vragen zich af of de importeur van Segways tot op heden geen typegoedkeuring heeft aangevraagd bij de Dienst Wegverkeer (RDW). Dat klopt. De RDW heeft nooit een aanvraag voor een (EU-)typegoedkeuring voor Segways ontvangen. Ook in de andere lidstaten van de Europese Unie is tot op heden geen EU-typegoedkeuring aangevraagd voor Segways.

Deze leden vragen tevens welke motivering de importeur daarvoor heeft. Ik kan niet namens de importeur spreken. De Europese Commissie heeft overigens aangegeven dat het lidstaten is toegestaan om voertuigen – die volgens de fabrikant niet bestemd zijn voor gebruik op andere wegdelen dan het trottoir en die daardoor niet binnen het toepassingsbereik van richtlijn nr. 2002/24/EG<sup>1</sup> vallen en niet EG-typegoedkeuringsplichtig zijn – nationaal toch toe te laten op die andere delen van de weg.<sup>2</sup> Voor Segways is dus geen EU-typegoedkeuring vereist.

Verder vragen de leden van de commissie wat de (EU-)typegoedkeuring meer behelst dan het verkeersveiligheidsonderzoek dat conform het onderhavige wetsvoorstel zal worden uitgevoerd.

Voor de bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie, zoals Segways bestaat er geen (EU-)typegoedkeuring. Tijdens het verkeersveiligheidsonderzoek zal worden bekeken onder welke voorwaarden het al dan niet verantwoord is om een type of een individuele bromfiets, waarvoor geen EU-typegoedkeuring is vereist, toe te laten tot het wegverkeer. Het gaat daarbij niet alleen om technische eisen, maar ook om bijvoorbeeld de plaats op de weg en de minimumleeftijd van de bestuurder. De RDW zal de technische eisen toetsen.

Ook vragen de leden van de commissie of ik van plan ben om de aangewezen bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie van de voertuigcategorie «bromfietsen», zoals Segways, alsnog onder te brengen in een van de reeds bestaande subcategorieën van deze voertuigcategorie en te verplichten tot het voeren van een kenteken, indien deze voertuigen in grote aantallen in het Nederlandse verkeer zullen worden gebruikt. In het verlengde hiervan stellen deze leden dat er toch ook voordelen aan de kentekenplicht zijn.

Ik ben niet van plan om bijzondere bromfietsen zoals Segways, waarvoor geen EU-typegoedkeuring is vereist, onder te brengen in een reeds bestaande subcategorie van de voertuigcategorie «bromfietsen», omdat het voornemen is om deze bijzondere bromfietsen en de bestuurders ervan anders te behandelen wat betreft rijbewijs, typegoedkeuring en technische eisen.

Mede naar aanleiding van de uitdrukkelijke wens van de Tweede Kamer heeft de regering het voorstel gedaan om Segways uit te zonderen van de kentekenplicht. Ten behoeve van de handhaving is het plan om te regelen

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEG L124).

<sup>2</sup> De Europese Commissie heeft dit aangegeven bij brief van 20 december 2007 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en in nader overleg naar aanleiding van die brief.

dat Segways zijn voorzien van een verzekeringsplaatje. Hierbij is een afweging gemaakt tussen enerzijds beperktere mogelijkheden voor de handhaving en kosten voor verzekeraars als gevolg van verplichte verzekeringsplaatjes en anderzijds de kosten en moeite voor de eigenaren van Segways in verband met het verkrijgen van een kenteken. Met het oog op het verwachte gebruik van Segways vind ik het voorstel verantwoord. Voor de brom- en snorfietsen uit de reeds bestaande subcategorieën van de voertuigcategorie «bromfietsen» heeft de handhavingproblematiek de doorslag gegeven om een kentekenplicht in te stellen.

Verder vragen de leden van de commissie waarom «conventionele» snorfietsers wel, maar bestuurders van Segways niet over een rijbewijs dienen te beschikken. Er zijn geen aanwijzingen dat het gebruik van Segways in het verkeer – zonder rijbewijs – leidt tot een afname van de verkeersveiligheid. Ik vind het daarom niet proportioneel om de burger te belasten met de kosten van een rijbewijs.

De leden van de commissie vragen zich verder af of het voornemen is om te regelen dat bij het gebruik van een Segway op het trottoir het voertuig begrensd dient te zijn tot 6 km/uur, dan wel dat de maximumsnelheid 6 km/uur is.

Het voornemen van de regering is om in het RVV 1990 te regelen dat de maximumsnelheid voor bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km/uur is. Segways bevatten een ingebouwde begrenzer. Bestuurders van deze voertuigen kunnen zelf de snelheid begrenzen tot 6 km/uur of 20 km/uur.

Ook vragen de leden van deze commissie of ik het met hen eens ben dat een bestuurder van een Segway die met 25 km/uur op het trottoir rijdt de verkeersveiligheid in gevaar brengt.

Daarmee ben ik het eens. Het is daarom van belang dat handhaving mogelijk is.

De leden van de commissie vragen tot slot of Segways waarmee gehandicapten op het trottoir mogen rijden als zodanig herkenbaar zijn. Het voornemen is om via een wijziging van het RVV 1990 te regelen dat bestuurders van door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen bromfietsen, waarvoor geen EU-typegoedkeuring is vereist, slechts gebruik mogen maken van het trottoir of het voetpad, indien zij beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of vervoerskaart voor gehandicapten, zoals een OV-begeleiderspas, Valypas of WMO-vervoerspas. Verder is het voorstel om artikel 160 van de Wegenverkeerswet 1994 zodanig te wijzigen dat opsporingsambtenaren deze kaarten ter inzage kunnen vorderen. Daarmee kunnen zij erop toezien dat slechts daartoe gerechtigde bestuurders het trottoir en het voetpad gebruiken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings