

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 845

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juli 2020

Op 16 oktober 2019 heb ik u het rapport «Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van een ongeval met een Stint» aangeboden dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna «de OvV») diezelfde dag had gepubliceerd¹. Dit rapport betreft het onderzoek van de OvV naar de wijze waarop lichte gemotoriseerde voertuigen op de weg komen. In de brief² van 25 mei jl. aan uw Kamer is toegelicht dat sommige trajecten die waren ingezet, vertraging hebben opgelopen door de situatie omtrent COVID-19. Daarom is met de OvV afgesproken dat later dan de gebruikelijk zes maanden wordt gerapporteerd over de wijze waarop alle aanbevelingen verder zijn opgepakt. Met deze brief informeer ik u over enkele trajecten die inmiddels zijn afgerond zoals het onderzoek van de RDW naar de overige 16 bijzondere bromfietsen en het rapport van TNO over de praktijk ten aanzien van lichte elektrische voertuigen in andere landen. Daarnaast informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van enkele lopende trajecten zoals de gesprekken met een breed palet van partijen (nationaal en internationaal) over een nieuw toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (hierna LEVs). Op basis hiervan worden de bouwstenen voor dit nieuwe toelatingskader LEVs verder ontwikkeld. Verkeersveiligheid is en zal hierbij altijd leidend blijven.

In de nu voorliggende brief treft u de toegezegde beleidsreactie aan. Deze beleidsreactie is eveneens verzonden aan de OvV. Daarmee wordt ook uitvoering gegeven aan de motie van het lid Schonis c.s.³ waarin wordt verzocht om zo spoedig mogelijk met een concreet voorstel te komen naar de Tweede Kamer op welke wijze de drie aanbevelingen van het rapport van de OvV kunnen worden uitgewerkt en daarin ook aan te geven hoe opvolging wordt gegeven aan de conclusies. Bij de opvolging van de aanbevelingen wordt verkeersveiligheid voorop gesteld waardoor tevens

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 758.

² Kamerstuk 29 398, nr. 827.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 762.

uitvoering wordt gegeven aan de motie van het lid Van Aalst van 30 oktober 2019⁴ over verkeersveiligheid boven innovatie stellen bij het introduceren van nieuwe voertuigen.

Eén van de belangrijkste conclusies van de OvV was dat bij de toelating van LEVs die niet onder de Europese toelatingsprocedures vallen verkeersveiligheid onvoldoende aandacht krijgt. Verder concludeerde de OvV een gebrek aan duidelijke kaders. Er is onvoldoende zicht op de veiligheid van LEVs en het effect van deze voertuigen op de verkeersveiligheid. De OvV constateerde dat een integrale aanpak voor de veiligheid van LEVs ontbreekt binnen de verkeersveiligheidsstrategie. Zoals eerder aangegeven onderschrijf ik de conclusies van de OvV en heb ik alle drie de aanbevelingen overgenomen. Hieronder staat per aanbeveling beschreven welke maatregelen reeds genomen zijn of nog genomen worden om invulling te geven aan deze aanbevelingen.

1. Voer een integrale risicobeoordeling uit en monitor de ontwikkelingen

De OvV beveelt aan om een integrale risicobeoordeling uit te voeren op de verschillende typen lichte gemotoriseerde voertuigen, waarbij de interactie tussen mens, techniek en omgeving centraal staat. Deze aanbeveling is meteen opgevolgd. In tegenstelling tot de eerdere praktijk wordt nu bij iedere aanvraag voor een aanwijzing als bijzondere bromfiets aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een aanvullend advies gevraagd. Dit advies is bindend voor de besluitvorming. SWOV kijkt naar de beoogde functie van het voertuig in relatie tot het veilig gebruik in het verkeer en de interactie met andere weggebruikers. Hiermee is een belangrijk hiaat verholpen dat de OvV constateerde in het toelatingsproces. In dit kader werkt de SWOV op mijn verzoek ook aan het opstellen van een methodiek voor een beoordeling om de risico's bij het gebruik van een voertuig in het verkeer goed in kaart te kunnen brengen. In de brief over de stand van zaken van de aanvraagprocedure Stint Bus heb ik uw Kamer daarover nader geïnformeerd (Kamerstuk 29 398, nr. 844). Het borgen van een integrale risicobeoordeling vormt ook één van de uitgangspunten bij de inrichting van de onafhankelijke keuringsinstantie (zie onder 3a) en bij het opstellen van een nieuw toelatingskader voor LEVs (zie onder 3b).

De OvV beveelt daarbij aan te omschrijven welk veiligheidsniveau acceptabel is gezien de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, zowel bij de toelating van nieuwe innovatieve voertuigen, als bij de groep voertuigen die reeds op de weg is toegelaten.

Het huidige kader, aangescherpt per mei 2019, voor bijzondere bromfietsen geldt als uitgangspunt om het veiligheidsniveau te bepalen voor het nieuwe toelatingskader voor LEVs. Met de aanscherping van het kader voor bijzondere bromfietsen ligt er een kader waarbij de veiligheid van deze bijzondere bromfietsen en de veiligheid voor gebruikers, passagiers en andere weggebruikers voorop staat. Onderdeel van een acceptabel veiligheidsniveau is ook dat wordt ingezet op het instellen van een toelatingsprocedure voor LEVs die, zoals de OvV vaststelt, op dit moment nog zonder enige vorm van voorafgaande toelatingsprocedure op de weg rijden.

Weliswaar gelden vaak wel (Europese) generieke eisen met het oog op de veiligheid van de machine op zich, maar deze algemene voorschriften zijn niet gericht op het ondervangen van de risico's bij gebruik in het verkeer.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 761.

Met een toelatingsprocedure voor de beoordeling van de toelating tot de weg worden de risico's verkleind.

De introductie van nieuwe, innovatieve voertuigen kan – in eerste instantie – gepaard gaan met meer verkeersonveiligheid. Gebruikers moeten leren omgaan met deze voertuigen en door de andere verkeersdeelnemers moeten ze herkend worden. Het is niet mogelijk om voor nieuwe innovatieve voertuigen op voorhand alle effecten van het gebruik op de weg op de verkeersveiligheid in voldoende mate in te schatten. Dat vraagt een periode van monitoring (inclusief evaluatie) na de introductie van dit soort voertuigen. Dit sluit aan bij de oproep van de OvV om het gewenste veiligheidsniveau te borgen door ontwikkelingen in de technologie en het verkeer te monitoren, zodat eventuele nieuwe of gewijzigde risico's tijdig worden geïdentificeerd en maatregelen kunnen worden genomen. Met het oog daarop zijn gesprekken gevoerd met politie, wegbeheerders, verzekeraars en maatschappelijke organisaties. Hieruit is o.a. naar voren gekomen dat inzicht in (bijna) ongevallen van belang is voor de monitoring van de effecten van het gebruik van LEVs op de weg. Met de Datataskforce Verkeersveiligheid wordt samengewerkt om te verkennen hoe deze effecten het beste uit ongevalsdata gehaald kunnen worden. Het spreekt voor zich dat een verbeterde registratie van ongevallen hierbij een belangrijke rol speelt. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie van het lid Van der Graaf c.s. waarin wordt verzocht in overleg te treden met relevante partijen zoals politie en andere hulpverleners en verzekeraars om ongevallencijfers van lichte gemotoriseerde voertuigen beter inzichtelijk te maken⁵. Verder wordt verkend hoe een periodieke evaluatie van het toelatingskader eruit kan komen te zien. Aan de voorkant wordt nagedacht hoe ervaringen uit de praktijk en trends en ontwikkelingen in het verkeer verwerkt kunnen worden in een bestaand toelatingskader. Dit is van belang om de verkeersveiligheid te kunnen blijven borgen.

2. Tref zo nodig aanvullende maatregelen voor de reeds toegelaten voertuigen

Deze aanbeveling is opgepakt in samenwerking met de RDW. De RDW heeft contact gezocht met de fabrikanten van alle zestien aangewezen bijzondere bromfietsen. Hieruit komt naar voren dat negen van de zestien fabrikanten geen voertuigen meer produceren. De RDW heeft de fabrikanten bezocht die nog wel produceren. De uitkomsten van deze bedrijfsbezoeken treft u in bijgaande rapportage «Beschouwing aangewezen bijzondere bromfietsen» van de RDW⁶.

Samengevat concludeert de RDW dat deze voertuigen in hoofdlijnen overeenkomen met de destijds beoordeelde voertuigen, maar dat tijdens de bedrijfsbezoeken soms kleine wijzigingen zijn vastgesteld. Zo waren bij enkele fabrikanten nog geen retroreflectoren op de bijzondere bromfietsen aangebracht. Twee van de drie fabrikanten waarbij dit werd vastgesteld, hebben aangegeven dat een voertuig bij aflevering is voorzien van de juiste retroreflectie. De aantallen die geproduceerd worden, zijn beperkt. Het gaat om enkele tientallen tot honderden tot nu toe (vanaf de aanwijzing). Dit verschilt per aanwijzing. In bijna alle gevallen bestaat er een kwaliteitsbeheersingssysteem, waarvan binnen het gegeven tijdsbestek niet kon worden vastgesteld of dat aan de huidige eisen voldoet. Ten tijde van de aanwijzing was een kwaliteitsbeheersingssysteem niet vereist.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 764.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Op basis van bovenstaande bevindingen doet de RDW drie aanbevelingen. Ten eerste beveelt de RDW aan om de bestaande aanwijzingen van fabrikanten die geen voertuigen meer produceren, te beëindigen. Deze aanbeveling wordt overgenomen. Daarbij wordt bezien hoe dit juridisch mogelijk is zonder dat gebruikers de reeds verkochte voertuigen niet meer kunnen gebruiken.

Verder beveelt de RDW aan om in gesprek te gaan met fabrikanten die niet voldoen aan wet- en regelgeving. Deze aanbeveling ziet op de constatering van de RDW dat de machinerichtlijn niet bij alle fabrikanten bekend is en dat fabrikanten, op een enkele uitzondering na, dus niet kunnen garanderen er aan te voldoen. Dit signaal is gedeeld met de toezichthouders op de machinerichtlijn, te weten de NVWA en ISZW, om te beoordelen of dit signaal aanleiding geeft tot vervolgstappen, en zo ja welke.

De uitkomst daarvan is relevant voor de laatste aanbeveling van de RDW, namelijk om een migratiepad met de fabrikanten uit te stippelen richting het huidige beleidskader (beleidsregel 2019). Eerder heb ik uw Kamer gemeld dat ik het van belang vind dat de overige zestien aangewezen bijzondere bromfietsen zo spoedig mogelijk gaan voldoen aan dit tussentijdse toelatingskader en dat, in overleg met de betrokken fabrikanten, zou worden bekeken op welke wijze dit gerealiseerd kan worden. Gelet op de uitkomsten van het onderzoek van de RDW heeft het mijn voorkeur om dat migratiepad te richten op de migratie naar het toekomstige nationale toelatingskader voor LEVs en tegelijkertijd de fabrikanten te blijven wijzen op de verplichting van het melden van eventuele aanpassingen aan het voertuig. Door het migratiepad te koppelen aan de inwerkingtreding van het nieuwe nationale toelatingskader wordt als vanzelf voorzien in een overgangssituatie voor fabrikanten. Zo hebben zij de gelegenheid hun voertuigen aan te passen en/of hun voorraad te verkopen tot het nieuwe nationale kader er is. Gezien het feit dat er op termijn een nationaal toelatingskader voor LEVs aankomt, lijkt het onredelijk om van fabrikanten te verwachten om nu alsnog aan de Beleidsregel 2019 te voldoen en dat later nogmaals te moeten doen voor het nieuwe kader, zeker gezien het beperkte aantal producenten en de beperkte aantallen voertuigen.

3. Herzie de toelating van nieuwe voertuigen

a. Nationaal toegelaten voertuigen

De OvV beveelt aan de toelating zo in te richten dat een onafhankelijke keuringsinstantie verantwoordelijk wordt voor de besluitvorming bij toelatingen

van nieuwe voertuigen. Ik ben voornemens de RDW deze rol te laten vervullen. De RDW heeft nu al een wettelijke taak ten aanzien van de beoordeling van licht gemotoriseerde voertuigen waarop het stelsel van Europese typegoedkeuring van toepassing is zoals bromfietsen, snorscooters en speed pedelecs. Een alternatieve toelatingsinstantie in het leven roepen levert nodeloze complexiteit op omdat er dan twee organisaties in Nederland zijn die gaan over het toelaten van voertuigen op de weg. Uit een verkenning onder stakeholders blijkt eveneens een voorkeur te bestaan om hier geen nieuwe organisatie voor op te richten en de RDW hierin een leidende rol te geven. De RDW wordt daarbij gezien als een deskundige en kwalitatief hoogstaande toelatingsinstantie. Het vormgeven van deze rol voor de RDW kan pas op het moment dat ook duidelijk is hoe een nieuw nationaal kader eruit komt te zien (zie onder b). Tegelijk geldt voor bijzondere bromfietsen sinds mei 2019 een aangescherpt kader. Dit huidige kader biedt aanbieders van bijzondere bromfietsen zoals elektrische steps de gelegenheid om een aanvraag te doen voor hun voertuig om te worden toegelaten tot de weg. Daarom

wordt verkend of de inrichting van de RDW als onafhankelijke keuringsinstantie gefaseerd kan worden ingevoerd zodat de RDW in een eerste fase zelf kan besluiten over de aanwijzing van voertuigen als bijzondere bromfiets en, zodra het nieuwe toelatingskader er is, de besluiten neemt over de aanvragen die conform dat nieuwe kader worden ingediend. De RDW is gevraagd in kaart te brengen op welke wijze dit (juridisch) mogelijk kan worden gemaakt en wat daarbij de organisatorische, financiële en andere gevolgen zijn voor de RDW. De RDW zou daarmee dus in plaats van een adviserende taak een besluitvormende rol krijgen. Daar horen ook nog andere taken bij zoals het verplicht inwinnen van het aanvullend advies bij SWOV over het veiligheidsrapport dat bij een aanvraag wordt ingediend. De RDW is daarbij specifiek gevraagd aan te geven welke condities vervuld zouden moeten worden om de vereiste onafhankelijkheid te kunnen borgen.

Het is wenselijk dat de RDW alvast ervaring kan opdoen als onafhankelijke keuringsinstantie, die tevens verantwoordelijk is voor de besluitvorming bij toelating van LEVs, alvorens het nieuwe toelatingskader er is. Zo kan bij de integratie van het huidige toelatingskader voor bijzondere bromfietsen in het nieuwe toelatingskader, deze keuringsinstantie al voldoende operationeel zijn om de toelating van andere LEVs ook te beoordelen. Het advies van de RDW verwacht ik op korte termijn. Ik zal uw Kamer hier in het najaar over informeren tegelijk met de outline voor het nieuwe toelatingskader voor LEVs.

b. Voertuigen met Europese vrijstelling

De OvV heeft aanbevolen de mogelijkheden te onderzoeken om ook gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen en elektrische (bak)fietsen in het Europese toelatingssysteem op te nemen of voor deze voertuigen een nationale toelating vast te leggen. Daarbij heeft de OvV aangegeven voor de periode dat deze voertuigen nog zijn vrijgesteld van toelating zodanige nationale gebruikseisen te bepalen dat de veiligheidsrisico's voldoende worden beheerst.

De Nederlandse inzet is om te komen tot een Europees kader voor dit soort voertuigen, zodat de regels in elke lidstaat hetzelfde zijn. De Europese Commissie heeft schriftelijk bevestigd in een brief van 22 november jl. het daarmee eens te zijn⁷. In dezelfde brief stelt de Europese Commissie vast dat de behoefte aan een set met Europese technische eisen ook onder andere lidstaten bestaat. Daarom voert de Europese Commissie een studie hiernaar uit. De resultaten worden eind januari 2021 verwacht. Dit jaar start een evaluatie van de Verordening 168/2013, waarbij op Nederlands initiatief, expliciet wordt gekeken naar LEVs zoals elektrische steps. Ik heb het belang van een Europees kader voor LEVs ook persoonlijk aangekaart bij de Eurocommissaris voor Transport, mevrouw Adina Valean, tijdens de Global Road Safety Conference 2020 in Zweden in februari.

In de tussentijd wordt een nationaal toelatingskader ontwikkeld voor LEVs die zijn uitgezonderd van het toepassingsgebied van EU Verordening 168/2013 inzake de typegoedkeuring van voertuigen. Dit betreft voertuigen zonder zitplaats voor de bestuurder (bijv. e-steps), zelfbalancerende voertuigen (bijv. de Segway) en voertuigen met trapondersteuning (bijv. de e-(bak)fiets). Hierbij wordt het rapport «quickscan veiligheid elektrische bakfietsen» van 23 november 2019 betrokken. Dit rapport gaf geen aanleiding om onmiddellijk in te grijpen. Wel heb ik in de brief⁸ aan uw

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 783.

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 787.

Kamer aangegeven met de kinderopvangsector te bezien of de elektrische bakfiets in het convenant opgenomen kan worden. Uit het overleg met de sector is gekomen dat het doel van het convenant, te weten het gebruik van veilige routes en goed opgeleide bestuurders, ook geldt voor elektrische bakfietsen. Gezien de variëteit aan modellen is het niet goed mogelijk om de resultaatverplichtingen vanuit het convenant één-op-één over te nemen. Daarnaast heeft de sector de quickscan gedeeld met de achterban en aangegeven dat het gebruik van veilige routes ook toepasbaar is voor elektrische bakfietsen.

Naast deze quickscan is zoals aangekondigd⁹ een hackathon georganiseerd en een marktanalyse gedaan. Ook is gekeken naar de situatie in andere landen en is een verkennend kwalitatief onderzoek naar de houding t.o.v. LEVs onder gebruikers en niet-gebruikers uitgevoerd. Verder zijn stakeholdersessies georganiseerd met gemeenten, maatschappelijke organisaties en belangenorganisaties. Door de COVID-19 pandemie heeft de uitvoering van deze onderzoeken en sessies meer tijd gekost. De eerste resultaten deel ik alvast.

Om een beeld te krijgen van de ervaringen in het buitenland is TNO gevraagd een schets te maken van de situatie voor LEVs in andere landen en een marktanalyse uit te voeren. Het rapport van TNO treft u in de bijlage¹⁰. De belangrijkste conclusies van TNO zijn dat verschillende landen op dit moment onderzoek doen naar beheersmaatregelen van LEVs om de veiligheid te verhogen en het gebruik van de openbare ruimte te verbeteren. Om dit te bereiken wordt gekeken naar categorisering en regelgeving. Sommige landen (waarin LEVs zijn toegestaan), hebben de LEVs als product in de fietsregulering opgenomen. Dit zijn België, Zwitserland, Zweden en Oostenrijk. Andere landen hebben één of meerdere nieuwe categorieën toegevoegd aan de voertuigcategorisering en aparte regelgeving opgesteld (Duitsland, Frankrijk, Italië, Denemarken, Noorwegen en Finland). Welke LEVs precies op de Nederlandse markt verwacht kunnen worden en in welke hoeveelheden, hangt af van het gekozen beleid en regelgeving en van de vervoersbehoeften van Nederlanders. In andere Europese landen zijn veelal de elektrische fiets en de elektrische step groot geworden.

Verder heeft TNO drie punten als meest belangrijk vastgesteld waarop landen beleid instellen. Het gaat dan om technische eisen aan de voertuigen zelf zoals snelheid, afmetingen, stabiliteit en verlichting. Verder wordt gekeken naar eisen aan de gebruiker zoals leeftijd, rijvaardigheidseisen en beschermingsmiddelen. Als derde punt is de omgeving van belang waar de voertuigen gebruikt worden. Daarbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar plaats op de weg en parkeerbeleid.

Kijkend naar de voertuigen zelf verdient de relatief hoge snelheid, in combinatie met de wendbaarheid van LEVs, volgens TNO de aandacht. Dat maakt de voertuigen, gebruikers en andere verkeersdeelnemers kwetsbaar. Zo moet bijvoorbeeld niet alleen het voertuig goed kunnen remmen, maar moet de remkracht ook opgevangen kunnen worden. Daarnaast zullen mensen en steden moeten wennen aan een omgeving met LEVs, leren waar je deze mag gebruiken en vertrouwd moeten worden met deze nieuwe producten, zowel de gebruiker als de verkeersdeelnemer. Het blijkt vanuit de ervaringen in verschillende landen dat mensen na enige tijd beter om kunnen gaan met de LEVs, waardoor minder ongevallen plaatsvinden. Ook blijkt dat duidelijke regelgeving vóórdat LEVs werden toegelaten, de veiligheid ten goede kwam. Dit omdat later bijsturen onduidelijkheid en onveilige situaties gaf. Om specifieke uitspraken te kunnen doen over de veiligheid van LEVs, zijn ook

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 783.

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

onafhankelijke veiligheidstesten voor de producten en analyses van het gebruik van LEVs in verschillende situaties nodig volgens TNO.

Ten aanzien van het hierboven genoemde punt «de omgeving waar de voertuigen gebruikt worden» deel ik de inzichten uit de digitale hackathon (digitaal vanwege COVID-19) te beginnen bij de elektrische deelstep in Stockholm. In deze stad zijn elektrische deelsteps beschikbaar van verschillende aanbieders. In de vorm van een Letter of Intent zijn afspraken met de aanbieders vastgesteld. Daarnaast gaat de gemeente Stockholm periodiek met de aanbieders om de tafel om te zien wat goed gaat en wat verbeterd kan worden. Ook bleek er de wens om de regelgeving aan te passen, zodat de elektrische step een aparte verkeerscategorie wordt. In Stockholm wordt geofencing gebruikt om de elektrische steps in voetgangersgebieden automatisch langzamer te laten rijden. Ook zijn gebieden aangemerkt waar de elektrische steps helemaal niet kunnen komen. Om het parkeren te reguleren wordt gebruik gemaakt van zogenoemde hotspots. Hotspots zijn zichtbaar door een geverfd vak op de straat. Via een app vind je hotspots die minder visueel aanwezig zijn gemaakt in het straatbeeld. In de praktijk plaatsen de gebruikers de elektrische steps echter niet op deze «onzichtbare» locaties. Ook de oplaadpunten werken niet, omdat de gebruikers de steps daar niet parkeren. Deze issues worden tijdens de rondetafelgesprekken van gemeente en aanbieders besproken. Ook is ingezoomd op het toelatingskader voor elektrische steps in Duitsland. Dit kader werd als kansrijk gezien voor Nederland. Op basis daarvan is door de deelnemers aan de hackathon een verkenning gedaan naar een eventuele pilot om ervaring op te doen met de Duitse eisen. Voor een pilot zoals voorgesteld blijkt een aanpassing van de regelgeving noodzakelijk, hetgeen minimaal een jaar zou vergen. Daarom wordt ingezet op het nauwgezet volgen van de ontwikkelingen in Duitsland en het zodanig opstellen van een nationaal toelatingskader dat bijsturing mogelijk is zoals beschreven onder aanbeveling 1. De uitkomsten van de hackathon zijn samengevat in de bijlage¹¹.

Het laatste punt dat ik uit het TNO rapport onder de aandacht wil brengen is de aanbeveling het bredere publiek (gebruikers en niet-gebruikers van LEVs) en stakeholders zoals overheden en belangenbehartigers bij deze transitie te betrekken. In andere landen bleek dit gunstig voor de implementatie van LEVs. Deze bevinding van TNO is in de praktijk gebracht.

Om een beeld te krijgen hoe in Nederland tegen het gebruik van LEVs wordt aangekeken is een verkennend kwalitatief onderzoek uitgevoerd. De rapportage treft u in de bijlage¹². De houding ten aanzien van LEVs is gepeild onder zowel gebruikers als niet-gebruikers van verschillende leeftijden. In mei hebben 155 deelnemers gedurende acht dagen via een online community vragen beantwoord en met elkaar van gedachten gewisseld. Een kleine selectie van de uitkomsten:

- Nieuwere vervoermiddelen (zoals monowheel, hoverboard en e-skateboard) worden door een groot deel van de verkeersdeelnemers als «speelgoed» gezien. Ze vinden dat deze niet op de weg moeten worden toegelaten.
- Men is bezorgd dat door het gebruik van de LEVs op de weg de veiligheid in het gedrang komt. De veiligheid wordt vooral bedreigd door de plaats op de weg van de LEV, onduidelijke regelgeving, onvoldoende kennis en vaardigheden bij LEV-gebruikers en het niet gebruiken van beschermingsmiddelen.

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

- De respondenten pleiten voor een maximumsnelheid, goede remmen en verlichting, een veiligheidskeurmerk, een automatische rem voor het e-skateboard en maximale afmetingen voor de bakfiets.
- De plaats op de weg vindt men bepalend voor de snelheid van de LEV, waarbij de snelheid binnen en buiten de bebouwde kom anders mag zijn.
- Wat de eisen aan de gebruikers van LEVs betreft vindt men een minimum leeftijd het meest belangrijk.
- De helmplicht wordt vooral naar voren gebracht door niet-LEV gebruikers. De LEV gebruiker voelt er weinig voor.

In april en mei is met een aantal stakeholders, waaronder gemeenten, maatschappelijke organisaties en belangengroepen het gesprek aangegaan over mogelijke uitgangspunten voor een toelatingskader en een nieuwe indeling van bestaande LEVs. Dit is gedaan via een online consultatie en digitale klankbordgroepen. De samenvatting treft u in de bijlage¹³. De stakeholders staan achter de doelstelling om zoveel mogelijk aan te sluiten bij EU regels. Men roept op om zoveel mogelijk dezelfde regels te hanteren en niet per voertuig opnieuw een afweging te maken ten aanzien van technische eisen, gebruik(er)seisen en plek op de weg. Voor gelijksoortige voertuigen vindt men het logisch dat dezelfde regels van toepassing zijn. Daarbij is aangegeven behoefte te hebben aan een indeling op technische eigenschappen waarbij massa, snelheid en afmetingen het vaakst genoemd worden. Of en welke gebruikerseisen meegegeven moeten worden, hangt af van het type LEV. De plek op de weg wordt gezien als belangrijk punt met betrekking tot de verkeersveiligheid. Welke plek het meest veilig is staat ter discussie. Het fietspad lijkt niet voor ieder type LEV de beste plek. Ook is er geen consensus over wie de plek op de weg moet bepalen. Ten aanzien van de procedure van toelating lijkt de voorkeur uit te gaan naar een combinatie van een duidelijk kader en regels als uitgangspunt. Aan de hand van toetsen en praktijktesten is de veiligheid te verhogen en het kader aan te scherpen.

Bovenstaande uitkomsten en bevindingen worden betrokken bij het inrichten van het nieuwe toelatingskader voor LEVs. De outline hiervan stuur ik dit najaar naar uw Kamer zoals gemeld in mijn brief van 25 mei jl¹⁴.

Mede naar aanleiding van de aanbevelingen van de OvV, wordt in deze outline ook de toelating van gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen meegenomen. Momenteel geldt voor alle gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen dat zij, mits ingericht voor het vervoer van een gehandicapte, zonder toelatingsprocedure worden toegelaten op de weg. Naast het OvV rapport blijkt uit recent onderzoek van SWOV¹⁵ dat het wenselijk is de huidige regels voor gehandicaptenvoertuigen kritisch tegen het licht te houden.

Ook ten aanzien van de gehandicaptenvoertuigen geldt dat de verkeersveiligheid op nummer 1 moet staan. Een toelatingsprocedure is in dit verband wenselijk, zodat er beter zicht is op wat op de weg rijdt. Verder wordt gekeken naar een duidelijkere definitie van het begrip «gehandicaptenvoertuig» waarbij wordt aangesloten bij de definitie die Europees gangbaar is. Bij de Europese Commissie is om verduidelijking gevraagd over dit begrip. Hieruit blijkt dat het voertuig uitsluitend moet zijn ontworpen en bestemd voor het gebruik door lichamelijk gehandicapten. Een voertuig dat niet ontworpen en bestemd is voor gebruik door lichamelijk gehandicapten kan niet gedefinieerd worden als gehandicap-

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 827.

¹⁵ <https://www.swov.nl/publicatie/scootmobielongevallen-hoe-ontstaan-ze-en-hoe-zijn-ze-te-voorkomen>.

tenvoertuig. Deze voertuigen moeten dan conform de bestaande Europese of nationale regels worden toegelaten om vervolgens aangepast te worden voor gebruik door een gehandicapte (zoals nu ook al voor auto's is geregeld). Daarbij wordt ook gezien wat de voorgenomen wijzigingen betekenen voor de mobiliteit van mensen met een fysieke beperking. De toegankelijkheid van een gehandicaptenvoertuig is bepalend voor de mobiliteit van de gebruiker. Deze doelgroep is voor zijn mobiliteit vaak in grote mate afhankelijk van dit soort voertuigen.

De afgelopen tijd heb ik onder andere samen met de RDW, SWOV en de brancheorganisatie Firevaned (branchevereniging voor aanbieders van revalidatie- en mobiliteitshulpmiddelen) hierover gesproken. In afstemming met o.a. deze partijen werk ik toe naar een nieuw raamwerk voor gehandicaptenvoertuigen en scootmobielen. Dit raamwerk zal opgenomen worden in de outline van het toelatingskader voor LEVs.

c. Illegaal gebruikte voertuigen

De OvV heeft aanbevolen er voor te zorgen dat voor iedereen duidelijk herkenbaar is welke lichte gemotoriseerde voertuigen wel en niet op de weg mogen worden gebruikt en illegaal gebruik tegen te gaan. In dit verband past mijn eerdere voornemen een kentekenplicht te introduceren voor bijzondere bromfietsen. Daarmee worden alle thans legaal toegelaten bijzondere bromfietsen op termijn identificeerbaar. De RDW legt de laatste hand aan een plan van aanpak over hoe dit vorm kan worden gegeven. Bij de implementatie wordt ook meegenomen dat de kosten waarmee dit gepaard gaat, proportioneel moeten zijn voor de gebruiker. In het najaar wordt uw Kamer nader geïnformeerd over de manier waarop deze kentekenplicht wordt vorm gegeven.

Tot slot

Het rapport van de OvV heeft duidelijk blootgelegd waar de regels voor de toelating van een LEV flink kunnen worden verbeterd. Deze verbetering is meteen ingezet en wordt onverminderd doorgezet. Uit de gesprekken met stakeholders blijkt dat ook zij het logisch vinden dat aan een nieuw kader wordt gewerkt. Tegelijkertijd is er zorg over wat een nieuw kader betekent voor bijvoorbeeld de mobiliteit of de kansen voor innovatie. Zoals de OvV mondeling heeft toegelicht aan uw Kamer hoeven strengere regels niet te betekenen dat innovatie daardoor wordt afgeremd, maar kan dit juist een katalysator vormen voor innovatie. De verkeersveiligheid is en blijft leidend bij het opstellen van het nieuwe kader.

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