

3

Goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en introductie kader lichte elektrische voertuigen

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen (36269).**

De voorzitter:

Dan is nu aan de orde van het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in het verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom in de Eerste Kamer.

Voordat ik de beraadslaging open, graag uw aandacht voor het volgende. Aangezien er twee maidenspeeches op de rol staan, zullen de gebruikelijke felicitaties plaatsvinden na de eerste termijn van de Kamer, als de maidenspeeches zijn uitgesproken, zodat de collega's in één keer in de gelegenheid zijn om de desbetreffende leden te feliciteren.

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek voor haar maidenspeech.



Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Dank u, voorzitter. Een bijzonder woord van welkom voor de aanwezigen in de zaal en op de publieke tribune.

We hebben de ene na de andere crisis. Oplossingen lijken ver weg te liggen. Albert Einstein zei ooit: je kunt problemen niet oplossen met dezelfde manier van doen en denken als die waarin die problemen zijn ontstaan. Mijn politieke motto is al sinds jaar en dag: verbeter de wereld, begin. Politiek is een van de middelen om dat te doen. Daarmee ben ik in 2001 in Andijk begonnen. De aanleiding was destijds een plan van het COA voor een asielzoekerscentrum voor 500 personen in Andijk. Dat speelde toen dus ook al. Er was een inspraakbijeenkomst op het gemeentehuis. Er kwamen 2.500 mensen op af. In Andijk is geen trein. Er rijdt een buurtbus. De scholen konden het niet aan, de huisartsen zaten vol, enzovoort. Door de lokale weerstand werd de opvanglocatie verplaatst. Toen dacht ik: de politiek doet ertoe, plannen kunnen aangepast worden. Mijn interesse was gewekt.

In eerste instantie speelde ik een ondersteunende rol in de partij. Zoals zoveel vrouwen dacht ik: kan ik de politiek wel combineren met mijn werk en een jong gezin? Bij de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezingen haalden de leden mij over om hoger op te lijst te gaan staan en was ik niet veel later, eind 2006, daadwerkelijk aan de beurt. Uiteindelijk was ik twaalf jaar raadslid, waarvan zeven jaar als fractievoorzitter, vier jaar Statenlid en daarna nog vier jaar wethouder in Medemblik. Op dit moment ben ik griffier in Drechterland en nu dus lid van de Eerste Kamer voor de BBB. De BBB staat met twee poten in de klei en dat spreekt de mensen in mijn regio, de Westfriezen, aan.

Ik ben vanuit verschillende rollen de hele dag met politiek bezig en dat verveelt nooit, want politiek is mensenwerk. Wat me aanspreekt in deze jonge partij, is dat we de mensen behandelen zoals we zelf behandeld willen worden: elkaar helpen en samen bedenken wat er beter kan. Al geruime tijd gebruik ik vaak de hashtag #watkanerwel. Als griffier in een kleine gemeente heb ik gezien dat er steeds meer taken op het bordje van de gemeenteraad terecht zijn gekomen terwijl er niet of nauwelijks is geïnvesteerd in de juiste ondersteuning. Er is maar één manier om als kleine griffie het hoofd te kunnen bieden aan deze ontwikkeling: hou het simpel. Dat streven zouden we bij de invoering van wetten in mijn ogen ook moeten hebben.

Laten we daarom in het kader van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen eens nadenken over hoe we dit nu eigenlijk doen en of we dat kunnen verbeteren.

Deze wet was een hamerstuk in de Tweede Kamer en in de Eerste Kamer leek het die kant ook op te gaan. Voor de BBB is deze wet geen hamerstuk. Mij bekreep de gedachte: is dit nu echt allemaal nodig? Hier wordt van alles uit de kast gehaald: een keuringsinstantie, kentekens, rijbewijzen. Een voorbeeld. Om straks om een zware bakfiets te kunnen rijden, is een rijbewijs niet voldoende. Je moet ook een motorrijbewijs hebben, terwijl het nu al zo druk is bij het CBR. Ben ik nu de enige die zo denkt?

Gjalt Jellesma van de Belangenvereniging van Ouders in de Kinderopvang, BOinK, zegt in een artikel in de Gelderland van dit weekend over de Stint: "Ze reden in Amsterdam en Utrecht op de drukste fietspaden van het land en daar zijn nooit ongelukken gebeurd." Het ongeluk met de Stint ligt ons nog vers in het geheugen. Het incident kreeg veel media-aandacht. Uit onderzoek kwamen problemen met de veiligheid naar voren. Kortom, een ideale voedingsbodem voor de risicoregelreflex. Deze reflex kan leiden tot ingrepen die niet in verhouding staan tot bijvoorbeeld het aantal incidenten. Iedereen kent wel een voorbeeld.

Besturen is mensenwerk, dus een bestuurlijk besluit kan afwijken van wat passend zou moeten zijn. De passendheid van het bestuurlijke besluit is ter beoordeling aan de volksvertegenwoordiging en de samenleving. De Eerste Kamer heeft daarbij de taak om de wet te toetsen op rechtmatigheid, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. We willen allemaal minder regeldruk, verantwoordelijkheid laten waar het hoort, minder ambtenaren en meer inspraak; de BBB in ieder geval wel. Die goede voornemens blijken vaak moeilijk als het gaat om onze veiligheid, want onze veiligheid is een kerntaak van de overheid en daar moet veel voor wijken. Zelf zeg ik altijd: vroeger plakte je moeder

Goedkeuringsprocedure toelating
bijzondere bromfietsen op de weg en
introductie kader lichte elektrische
voertuigen

Eerste Kamer

10 oktober 2023
EK 3

3-3-1

een pleister op je knie als je uit een boom was gevallen, maar nu wordt de gemeente gebeld waarom er geen rubberen tegels onder die boom liggen en dreigt moeder vervolgens om de gemeente aansprakelijk te stellen.

Voorzitter. Het Nederlandse mobiliteitssysteem is volop in ontwikkeling. Vanwege de behoefte aan alternatieve vervoerswijzen worden verschillende nieuwe voertuigtypes ontwikkeld, allemaal bedoeld om mensen uit hun auto en bestelauto's uit de binnenstad te krijgen. Deze nieuwe voertuigtypes hebben vaak de vorm van lichte en elektrisch aangedreven voertuigen, kortweg "LEV's". Het huidige reguleringsstelsel rond de toelating van deze nieuwe voertuigtypes wordt op basis van deze wet straks door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedelegeerd aan de RDW. Dat lijkt heel logisch, maar dat hoeft niet. Er zijn genoeg zaken die het ministerie wel zelf regelt. De RDW richt zich primair op veiligheid, terwijl zaken als duurzaamheid, leefbaarheid en dereguleren zelfs gehinderd kunnen worden door de nu, in de voorbereiding op een eigen LEV-kader, voorgestelde regels. We kunnen er ook voor kiezen om het Europese kader af te wachten. Waarom kiest de minister voor het ontwikkelen van een eigen LEV-kader?

Je kunt de bijzondere bromfiets of LEV proberen te beschrijven door iets te zeggen over de precieze kenmerken. Je kunt eindeloos veel varianten definiëren op basis van materiaal, grootte en gewicht. Je kunt allerlei voorschriften ontwikkelen, maar dat zegt niets over hoe een gebruiker het voertuig gebruikt. Ons denken en doen, en dat van de RDW in het bijzonder, is vooral gebaseerd op specificeren, ordenen en controleren. We dreigen daarmee uit het oog te verliezen hoe we dingen mogelijk maken en dat veiligheid niet wordt gegarandeerd door een deugdelijk voertuig alleen, maar in belangrijke mate ook door de gebruiker en de omstandigheden waaronder het voertuig wordt gebruikt. Onderzoek door de universiteit van Delft in 2021 in opdracht van het ministerie onderschrijft dit. Die omstandigheden zijn bovendien goed. Nederland is een van de veiligste fietslanden ter wereld, met 37.000 kilometer aan fietspaden.

We begrijpen dat de minister kiest voor een onafhankelijke keuringsinstantie en iets wil doen aan de veiligheid van bakfietsen voor het vervoer van goederen en personen. Daar staat tegenover dat met het voorgestelde LEV-kader de regeldruk enorm toeneemt, ook ten opzichte van onze buurlanden. De BBB wil daarom twee verbetervoorstellen doen.

Allereerst, voorzitter. De vervoersector staat voor een enorme opgave. Het vervoer van personen en goederen moet efficiënter en duurzamer, en dat moet ook veilig. De inzet van bak- en vrachtfietsen draagt direct bij aan veiligere, schonere en leefbaardere steden en dorpen. Ondernemers en organisaties zijn hier volop mee bezig. De overheid zou proactief kunnen meedenken over hoe ze deze positieve ontwikkeling kan stimuleren in plaats van ontmoedigen. Want dat is wat deze wet indirect doet als je een rijbewijs moet gaan halen en 18 moet zijn om op een bakfiets te rijden.

Ten tweede wordt een LEV gelijkgesteld aan een bijzondere bromfiets. De keuringen van LEV's zijn streng en fabrikanten vinden de exclusieve keuringen door de RDW te duur en omslachtig, omdat hun afzetmarkt in de andere lidstaten deze niet vereist. Door in Nederland andere toelatingseisen te hanteren dan in de rest van de EU en de wereld, wordt

het voor fabrikanten lastiger om hun producten in Nederland aan te bieden. Vanuit Europees perspectief zou het een goed idee zijn om aan te sluiten bij de systemen van de buurlanden. In plaats daarvan is gekozen voor een ingewikkeld systeem van regels met ook nog een RDW-keuring. Stop met het optoppen met extra regels.

Dit voorstel is voor veel handige elektrische vervoermiddelen zonder grote impact, zoals elektrische stepjes, een zwaar middel. Een beter voorstel dat naar voren kwam uit de internetconsultatie is om alle LEV's onder de 50 kilo gelijk te stellen aan de elektrische fiets. De e-step is qua gewicht, snelheid en plaats op de weg vergelijkbaar met de elektrische fiets. In lijn hiermee ligt zelfcertificering dus meer voor de hand. Landen als België, Noorwegen en Zweden hebben deze keuze wel gemaakt. Dit roept bij mij de volgende vragen aan de minister op. Waarom zo ingewikkeld? Welk probleem lost dit op? Om die reden overwegen wij een motie om in het toekomstige LEV-kader alle LEV's onder de 50 kilo gelijk te stellen aan elektrische fietsen. Zo wordt de wet beperkt tot waar hij voor bedoeld is: de bakfietsen voor het vervoer van personen en goederen. De impact van een botsing wordt immers bepaald door de snelheid en het gewicht van het voertuig.

We overwegen een tweede motie voor het wijzigen van de maximumbreedte van bak- en vrachtfietsen naar 1,2 meter. Een beperkt aantal speciale e-bikes voldoet niet aan het LEV-kader qua breedte en gewicht. Het gaat om speciale e-bikes die bedoeld zijn voor kwetsbare mensen, zoals e-duofietsen, e-rolstoelfietsen en e-riksja's. Dat zou u moeten aanspreken in deze week van de inclusiviteit. Ik geef een drietal argumenten. Ons buurland België heeft kort geleden bij koninklijk besluit de breedte aangepast van 1 meter naar 1,2 meter. De ervaring is dat minder brede fietsen eerder het risico lopen om om te vallen als zij de stoep oprijden. Bovendien is een breedte van 1,2 meter veiliger als bak- en vrachtfietsen in de toekomst wellicht gebruikmaken van de weg en niet per se van het fietspad. Deze aanpassingen van het voorgestelde LEV-kader zijn vrij eenvoudig te realiseren en zullen de veiligheid niet beïnvloeden of die zelfs ten goede komen. Ze zullen ervoor zorgen dat ouderen en mensen met een beperking niet geconfronteerd worden met de mogelijke gevolgen van deze wet, de regeldruk fors verminderen en ook de werkdruk bij de RDW, waar de BOVAG nu al zijn zorg over uitspreekt, verminderen. Ze zullen zorgen voor lagere kosten voor de fabrikanten en dus voor de gebruikers, en ervoor zorgen dat de toekomstige regels meer aansluiten op die van de buurlanden. Ik reken dan ook op brede steun voor beide verbetervoorstellen. Ik hoor graag de reactie van de minister en de andere partijen hierop. Een toezegging zou fijn zijn.

Bij de handhaafbaarheid van de wet vallen ook kanttekeningen te plaatsen. Ik geef een praktijkvoorbeeld. Toen de kinderen klein waren, reden wij met een fietskar van tentzeil. Mijn man had er een houten frame in getimmerd, zodat de maxicosi erin kon en mijn dochter er nog net naast paste. Legaal? Veilig? Geen idee, maar we hebben er jaren mee rondgefietst. Dat was het pre-bakfietsstijlperk, zullen we maar zeggen. Het is maar zeer de vraag of een politieagent of handhaver op een druk fietspad in korte tijd kan bepalen met wat voor soort voertuig hij te maken heeft. Hierover staat in het hoofdstuk Uitvoering, toezicht en handhaving het volgende. "De prioriteit van de politie gaat allereerst uit naar voertuigeisen die direct raken aan de verkeersveiligheid, zoals het voeren van de verlichting en de snelheid,

en eisen die door middel van visuele waarneming door de agent op straat vast te stellen zijn. Bij lastig vast te stellen technische eisen aan het voertuig zal de politie steeds een afweging moeten maken of bij de beoordeling daarvan de politiecapaciteit het meest effectief ingezet wordt." Wat denkt u dat er gaat gebeuren als de berijder van een illegaal voertuig zich aan de verkeersregels lijkt te houden en wordt omringd door verkeersovertreders? Dan zal hij of zij zomaar kunnen doorrijden. Wij zien nu al een groot risico voor de gebruikers van illegale voertuigen. Deze personen zijn namelijk onverzekerd. Toch zien we steeds meer van dergelijke voertuigen in het verkeer verschijnen. Daar helpt deze wet niet tegen. En die helpt ook niet tegen het tekort aan politiemensen om de wet te handhaven, hier in de stad, maar zeker op het platteland. Wordt het niet tijd voor een grootschalige campagne over de risico's van het rondrijden op een onverzekerd voertuig, zoals een illegale e-step of een opgevoerde e-bike? Hoe worden handhavers geïnformeerd over de verschillen tussen legale en illegale LEV's en hoe zullen zij dit kunnen gaan vaststellen? Wordt er voorzien in een training voor de politie? Zijn maatregelen als het invoeren van een helmplicht, al dan niet voor bepaalde doelgroepen, niet veel effectiever en bovendien veel makkelijker te controleren op basis van waarneming? Graag hoor ik de mening van de minister hierover.

De RDW acht het wetsvoorstel en de daarbij behorende nieuwe rol haalbaar en uitvoerbaar. Op het eerste gezicht lijkt de RDW niet de meest aangewezen instantie om dat te bepalen. Het doet me sterk denken aan "wij van WC-Eend adviseren ..." U begrijpt vast wat ik bedoel. De vraag aan de minister is of er voldoende medewerkers met kennis van en ervaring met innovatieve voertuigen, zoals de LEV's, bij de RDW werken. En zo niet, zijn die te vinden in de huidige, krappe arbeidsmarkt of gaat de RDW ze zelf opleiden?

Doordat ondernemers op dit moment met tijdelijke LEV-wetgeving wachten op een definitief kader, valt te verwachten dat er vanaf het moment dat het LEV-kader is geïmplementeerd, een inhaalslag zal zijn van keuringen. Zijn we hierop voorbereid? Als we de voertuigen onder de 50 kilo gelijkstellen aan een elektrische fiets, zal dit bij de invoering van de wet de werkdruk van de RDW in ieder geval fors verminderen. Daarnaast zal gewerkt moeten worden aan communicatie over de nieuwe regels en draagvlak bij de bevolking. Wanneer en hoe gaat de minister dat oppakken?

Voorzitter. Veiligheid is een groot goed, maar gedrag is daarbij een allesbepalende factor. Als mensen massaal kiezen voor goedkope, illegale stepjes van AliExpress, zijn we verder van huis. De BBB zal haar eindoordeel over de wet laten afhangen van het al dan niet aannemen van de aangekondigde moties of de eventuele toezeggingen van de minister. Wij snappen dat er in het toekomstige LEV-kader maatregelen worden voorgesteld voor zwaardere bakfietsen voor het vervoer van goederen en personen, zoals de Stint. We vinden echter ook, net als onze Nationale ombudsman, dat een wet een uiterst middel is en niet moet leiden tot onnodig zware en ingewikkelde maatregelen. Vandaar onze aangekondigde wijzigingsvoorstellen.

Tot slot roep ik u allen op, nu en in de toekomst: houd het simpel. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Langen-Visbeek. Mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Ik wil graag iets van uw achtergrond schetsen. Na de hbo-studie commerciële economie en internationale marketing heeft u organisatie en beleid gestudeerd aan de Universiteit van Amsterdam. Aanvullend bent u opgeleid tot mediator — de zoveelste! — en taxateur. Bovendien heeft u aan Nyenrode Universiteit de commissarissencyclus gevolgd. Sinds 2002 werkt u als zelfstandig makelaar, taxateur en mediator. Daarnaast bent u directeur geweest van Stichting Welzijn Ouderen West-Friesland en algemeen directeur van de Stichting Welzijn-WonenPlus in Purmerend. Sinds begin dit jaar bent u raadsgriffier van de gemeente Drechterland.

In 2007 werd u gekozen als raadslid namens de VVD in Andijk. Vier jaar later werd u raadslid in Medemblik. In beide gevallen was u ook voorzitter van de VVD-fractie. Dat bleef u tot u in 2018 wethouder van ruimtelijke ordening werd. Van 2015 tot 2019 was u bovendien lid van de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. Bij uw afscheid als wethouder vorig jaar zei u: "Ondernemers zijn niet het probleem, maar de oplossing. Zo geldt dat ook voor onze boeren." Daarmee zette u, onbewust of niet, al een stap richting de BBB.

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 2022 bleef u nog enkele maanden gemeenteraadslid. Enkele maanden later was u kandidaat voor de BBB bij de Eerste Kamerverkiezingen. In het Noordhollands Dagblad zei u over uw overstap dat je niet zomaar wisselt van partij, maar dat u en de VVD uit elkaar gegroeid zijn en dat u steeds meer aansluiting voelde bij de BBB. Op 13 juni van dit jaar bent u geïnstalleerd als lid van de Eerste Kamer namens de BBB. Uw voornaamste doel is om hier het geluid van de regio te verwoorden. Dat zei u tegen het Noordhollands Dagblad. En bovendien ligt uw focus op het verminderen van regeldruk, waarvan uw maidenspeech een voorbeeld was. Nogmaals van harte gefeliciteerd met uw maidenspeech.

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Thijssen van de fractie van GroenLinks-PvdA.



Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel. Allereerst mijn felicitaties aan mijn collega-Kamerlid van de BBB, mevrouw Van Langen-Visbeek. Ook alle aanwezigen in de zaal heel veel dank. Ik kijk ook even naar de tribune. Daar zitten mijn collega's van het wetenschappelijk bureau. Een mooie verrassing, want ik had niet op hun komst gerekend. Leuk.

Daarnaast wil ik graag laten weten dat ik niet alleen het woord voer namens onze eigen fractie, maar ook namens de fractie van D66. Wie weet is het een begin van een nog bredere samenwerking binnen de links-progressieve beweging.

Voorzitter. Ik ben geboren op Prinsjesdag. Dit is thuis de verklaring voor mijn politieke betrokkenheid, maar ik schrijf die zelf liever toe aan de vormende jaren tijdens mijn studietijd. Een week voordat de Twin Towers ineens stortten, startte ik met de studie sociologie. De moorden op Fortuyn en Van Gogh verdiepten de culturele polarisatie in ons land. Deze periode voelde ik me aangesproken door het links-