Eerste Kamer der Staten-Generaal

1

Vergaderjaar 2022–2023

36 269 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

D

NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 4 september 2023

Hierbij ontvangt u de nadere memorie van antwoord aan bij het wetsvoorstel tot 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 (36 269).

Ondanks de demissionaire status van het kabinet verzoek ik u om deze nadere memorie van antwoord behorende bij het wetsvoorstel verder te behandelen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

kst-36269-D
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

Nadere memorie van antwoord

De leden van de fractie van de **BBB** *hebben van de memorie van antwoord kennisgenomen. De memorie, en in het bijzonder de internetconsultatie, geeft deze leden aanleiding tot het stellen van aanvullende vragen. De leden van de fractie van de BBB stellen deze vragen om de goedkeuringsprocedure zo mogelijk te vereenvoudigen en mensen die afhankelijk zijn van medische voertuigen zo mogelijk meer duidelijkheid te bieden.*

De leden van de fractie van **GroenLinks-PvdA** *hebben met interesse kennisgenomen van de memorie van antwoord en bedanken de regering voor de uitgebreide toelichting. De memorie geeft aanleiding voor het stellen van enkele vervolgvragen over de goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en de invoering van een kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV-kader).*

De leden van de fractie van de BBB wensen de regering de volgende vragen over het wetsvoorstel voor te leggen:

1.
Voor innovatieve elektrische voertuigen is, vooruitlopend op het LEV-kader, gekozen voor een andere toelating dan voor reguliere motorvoertuigen. Waarom heeft de regering ervoor gekozen om vooruitlopend op het LEV-kader nu reeds over te gaan tot het invoeren van een afwijkende procedure?

In de Wegenverkeerswet 1994 is vastgelegd dat motorrijtuigen pas de weg op mogen als ze zijn goedgekeurd of aangewezen. Voor de meeste voertuigsoorten gaat het om een Europese typegoedkeuring.
In Verordening (EU) nr. 168/2013[1] worden bepaalde voertuigen, zoals voertuigen zonder zitplaats (bijvoorbeeld de e-step), expliciet uitgesloten van de verplichting tot het verkrijgen van een Europese typegoedkeuring. Ten aanzien van deze voertuigen mogen lidstaten nationale regels stellen. Momenteel vindt de toelating plaats van voertuigen waarvoor geen Europese typegoedkeuring vereist is (bijzondere bromfietsen) via aanwijzing door de Minister volgens de nationale regels die zijn uitgewerkt in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Deze procedure wijkt af van de reguliere typegoedkeuringssystematiek. Met het voorliggende wetsvoorstel wordt de procedure voor toelating van bijzondere bromfietsen juist in lijn gebracht met de reguliere procedure voor de toelating van andere voertuigen.

2.
Waarom heeft de regering er niet voor gekozen om alle lichte elektronische voertuigen (LEV's) onder de 50 kilo gelijk te stellen aan elektrische fietsen?

Vooropgesteld wordt dat het voorliggende wetsvoorstel als doel heeft om de RDW aan te wijzen als onafhankelijke goedkeuringsorganisatie voor bijzondere bromfietsen. Daarnaast worden wettelijke grondslagen opgenomen die nodig zijn om op een later moment het LEV-kader te introduceren.

---

[1] Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L60).

Bij brief van 13 juli 2021 zijn de contouren van het LEV-kader aan de Tweede Kamer bekend gemaakt[2]. Hierin is een onderscheid gemaakt tussen lichtere LEV's (categorie 1) en zwaardere LEV's (categorie 2). In categorie 1 wordt onderscheid gemaakt tussen elektrische fietsen tot 75 kg (categorie 1a) en overige LEV's tot 75 kg (categorie 1b). Er is voor gekozen de bestaande situatie ten aanzien van de toelating van deze voertuigen in stand te laten. Dat betekent dat voor voertuigen in categorie 1a (elektrische fietsen tot 75 kg) geen voorafgaande goedkeuring nodig is en dat voor voertuigen in categorie 1b wel een goedkeuring nodig blijft. LEV's in categorie 1b betreffen veelal volledig gemotoriseerde voertuigen waar (nog) weinig ervaring in het verkeer mee is. Deze voertuigen vallen op dit moment onder de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Uit de aanvragen voor een aanwijzing is gebleken dat veel aanvragers voertuigen niet zelf produceren en nieuw tot de voertuigmarkt toetreden.

Van de aanvragen die zijn ingediend bij het ministerie, en die zijn beoordeeld door de Dienst Wegverkeer (hierna: de RDW), is gebleken dat in de meeste gevallen het kwaliteitssysteem dat de aanvrager moet hebben om de conformiteit van de productie van de voertuigen aan te tonen, niet aan de gestelde eisen voldoet. Deze conformiteit van productie moet garanderen dat de voertuigtechnische veiligheid van alle geproduceerde voertuigen gelijk is aan het gekeurde exemplaar. Zo moet een aanvrager in staat zijn om:

- aantoonbaar te maken dat in serie geproduceerde voertuigen identiek zijn;
- inzichtelijk te hebben gemaakt welke onderdelen op welke voertuigen zitten;
- en voertuigen met een risico via een terugroepactie binnen een bepaalde tijd terug te kunnen halen.

Gelet op deze ervaringen bij beoordeelde voertuigen en aanvragers is er op dit moment niet het vertrouwen dat een lichter regime van toelating verantwoord is voor deze categorieën van voertuigen. Op basis hiervan is het advies van de RDW om voor deze voertuigen vast te houden aan een typegoedkeuring (en ze dus niet gelijk te stellen aan elektrische fietsen waar toelating is geregeld via de zelfcertificeringssystematiek). In een bijlage bij de TWeede Kamerbrief van 8 december 2021 treft u een brief van de RDW aan IenW met een nadere toelichting hierop.[3]

Het advies van de RDW is ook in lijn met de aanbevelingen uit het rapport «Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid[4] om een onafhankelijke goedkeuringsinstantie verantwoordelijk te maken voor de besluitvorming over toelatingen van nieuwe voertuigen.

3.
Er is geen uitzondering gemaakt voor medische fietsen waardoor er twijfel is ontstaan over rolstoelfietsen of duofietsen die breder zijn dan 1 meter. Kan de regering op dit punt meer duidelijkheid geven? Hoe gaat zij dit oplossen?

Deze categorie voertuigen is in beeld voor het gehandicaptenvoertuigenkader dat op dit moment in ontwikkeling is naast het LEV-kader. Het uitgangspunt daarbij is dat de veiligheid generiek wordt gewaarborgd zónder dat het de persoonlijke mobiliteit en ruimte voor individueel maatwerk voor de gebruiker inperkt.

---

[2] Kamerstuk 29 398, nr. 954.
[3] Kamerstuk 29 398, nr. 974.
[4] Onderzoeksraad voor Veiligheid, «Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint», Den Haag, oktober 2019.

Daarbij wordt opgemerkt dat met het voorliggende wetsvoorstel de eerste voorbereidende stappen worden gezet ter implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen (hierna: LEV-kader). De implementatie van het LEV-kader zelf volgt op een later moment, tezamen met de daarvoor benodigde lagere regelgeving. Over deze regelgeving wordt uw Kamer op een later moment geïnformeerd.

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA constateren dat de regering met het wetsvoorstel de bevoegdheid om bijzondere bromfietsen en later LEV's op de weg toe te laten, overhevelt naar de Dienst Wegverkeer (RDW). De gedachte is dat de onafhankelijkheid van de toelatingsprocedure hiermee is geborgd en dat het expertiseniveau van deze uitvoeringsorganisatie passend is bij de complexer wordende aanvragen. Voorts wordt erop gewezen dat een scheiding gewenst is tussen beleid en uitvoering. Dit roept bij deze leden vragen op over de eindverantwoordelijkheid. Kan de regering aangeven wie (eind)verantwoordelijk is bij ongevallen waarbij toelatings- en handhavingsvraagstukken een rol spelen? Indien dit de RDW is, wie is er dan politiek verantwoordelijk voor de vraag welke vervoersmiddelen op de weg rijden?

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de wet- en regelgeving die betrekking heeft op de toelating van voertuigen tot de weg en kan hier door uw Kamer op worden aangesproken. Ook het toezicht op voertuigen, dat door verschillende instanties wordt uitgevoerd, is geregeld in wet- en regelgeving.
Op dit moment worden bijzondere bromfietsen toegelaten op basis van een door de Minister afgegeven aanwijzing. Met het wetsvoorstel wordt de RDW aangewezen als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor bijzondere bromfietsen en wordt de toelatingsprocedure voor bijzondere bromfietsen in lijn gebracht met de reguliere (typegoedkeurings)procedure van voertuigen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om voor de nationale toelating van motorrijtuigen, in het bijzonder de bijzondere bromfietsen, een onafhankelijke goedkeuringsinstantie in te richten waardoor sprake is van een scheiding tussen wetgevende en uitvoerende macht. De RDW keurt op basis van de bestaande regelgeving jaarlijks honderden nieuwe voertuigen voor toelating tot het verkeer op de weg.

De RDW is na inwerkingtreding van het wetsvoorstel ook verantwoordelijk voor de toelating van bijzondere bromfietsen. Tegen een besluit van de RDW tot het al dan niet toelaten van een voertuigtype staat bezwaar en beroep open.
Bovendien is geregeld dat bij voertuigen met een typegoedkeuring sprake is van toezicht en handhaving in alle fasen van de voertuigketen. Voertuigen en voertuigonderdelen worden gekeurd voor zij op de weg gebruikt mogen worden.

Ten aanzien van deze producten en de fabrikanten die deze produceren is sprake van toezicht op conformiteit van de productie. Daarbij houdt de ILT in de marktfase toezicht op de voertuigen en houdt de politie in de gebruiksfase toezicht op de naleving van permanente eisen en verkeersgedrag. Op deze manier ligt voor alle voertuigen die zijn toegelaten op de weg, de verantwoordelijkheid van de verschillende fasen bij de juiste instanties. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat blijft politiek systeemverantwoordelijk voor verkeersveiligheid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers