

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

| | | | |
|--|------------------------------------|----------------------|-----------------|
| Uw kenmerk IENW/BSK- 2021/339289 | Ons kenmerk JBZ 2022-22.0008166 | Datum 31 mei 2022 | Bijlage(n) 1 |
| Contactpersoon | E-mail | | |

Onderwerp
Antwoord verzoek uitvoeringstoets op Wijziging van de Wegenverkeerswet

Geachte Mevrouw [REDACTED],

In antwoord op uw verzoek van 23 december 2021 bericht ik u als volgt.

Met uw medewerkers is overeengekomen dat de uitvoeringstoets Onafhankelijke keuringsinstantie in 2 delen wordt opgeleverd. Deel 1 bestaande uit de Wijziging van de Wegenverkeerswet, aangezien deze dan sneller in het formele wetgevingsproces gebracht kan gaan worden. Om die reden wordt voor het wijzigingsvoorstel van de Wet nu ook afgezien van het gebruikelijke format waarin antwoorden op uitvoeringstoetsen door mijn organisatie worden aangeleverd.

Deel 2 zal bestaan uit de voorgestelde wijziging van de Regeling voertuigen. Hierbij zal op de gangbare, uitgebreidere wijze ingegaan worden op de uitvoeringsaspecten die deze wijzigingsregeling en het wetsvoorstel met zich meebrengt voor de RDW. Deel 3 zal betrekking hebben op uw verzoek om een uitvoeringstoets Kentekening bijzondere bromfietsen. De verwachtte opleverdatum voor de deel 2 en 3 zijn zoals afgesproken rond 1 mei a.s.

Omdat het regelgevingstraject in 2 delen is opgeknipt is in overleg ook de uitvoeringstoets in 2 delen opgeknipt. Dit kan er toe leiden dat, gezien de samenhang met de lagere regelgeving die later komt, er mogelijk in de 2^e uitvoeringstoets wordt geadviseerd om op wetsniveau nog wijzigingen aan te brengen.

Met betrekking tot het wetsvoorstel heb ik de volgende opmerkingen:

Algemeen:

Voor het gemak verwijs ik voor de wijzigingsvoorstellen naar de bijlage bij deze brief. Hierin zijn de tekstwijzigingen zichtbaar aangebracht. De digitale versie hiervan is reeds aan uw medewerkers verzonden.

Hieronder ga ik op specifieke onderdelen van het wetsvoorstel en de toelichting daarop uitgebreider in.

Wijzigingsvoorstel:

Artikel I

Onderdeel A, tweede lid

Met betrekking tot de definitie van fiets vragen wij ons af of het een beleidskeuze is dat voertuigen die, anders dan met de benen, met spierkracht worden aangedreven niet vallen onder de huidige definitie. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan zgn. handbikes.

Daarnaast is de definitie ook ruim opgesteld wat betreft het aantal wielen. Met deze definitie zouden bijvoorbeeld naast de zogenaamde bierfietsen ook skelters onder de definitie vallen. Is dit een weloverwogen keuze?

Voorstel is om hier in de toelichting nader op in te gaan ook teneinde de afbakening van de definitie fiets in de toekomst voldoende te kunnen duiden.

Onderdeel A, vierde lid

...

De RDW stelt voor om de zinsnede: ingevolge artikel 2, onderdelen a, c, d, g, i, j en k, van die verordening te wijzigen in: artikel 2, onderdelen b, c, i, j en k van die verordening. Hieronder de toelichting op de te verwijderen onderdelen.

A: De 168/2013 art.2a voertuigen met een max constructie <6kmh

Naar het oordeel van de RDW is een LEV niet een voertuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/h nu dit type voertuigen veelal als speelgoed zijn aan te duiden en de geringe snelheid hiervan

bij het bepalen van de plaats op de weg een complicerende factor zal zijn. Dit type voertuig is veelal in gebruik bij kinderen, al dan niet onder toezicht van een volwassene, waarbij zo nodig de stoep de aangewezen plaats is om te rijden.

D: Wedstrijdvoertuigen

Deze voertuigen zijn niet bedoeld voor de openbare weg en horen om die reden niet in het LEV-kader te vallen.

G: Voertuigen die voornamelijk bestemd zijn voor gebruik in het terrein en ontworpen zijn om op onverharde terrein te rijden

Hoewel niet uitgesloten is dat deze voertuigen op de openbare weg rijden, zal dat slechts zeer beperkt zijn nu ze niet voor dit doel ontworpen zijn en gebruikt worden.

K: Voertuigen uitgerust met een bestuurderszitplaats waarvan de hoogte van het r punt kleiner of gelijk is aan 540mm voor de categorieën L1e, L3e, L4e, of kleiner of gelijk 400mm voor de categorieën L2e, L5e, L6e, L7e.

In overweging wordt gegeven deze voertuigen ook uit te sluiten. Het onderbrengen van deze voertuigen onder LEV brengt met zich mee dat dus ook karts en mini-bikes zijn te verwachten. Bij het uitzonderen hiervan zal de E-one uitgesloten zijn.

Met betrekking tot de toelichting op dit artikelonderdeel merk ik op dat in de artikelsgewijze toelichting enkele onderdelen uit artikel 2 van de Verordening 168/2013 niet zijn benoemd. Hier lijkt sprake van een omissie.

In de toelichting acht ik het doel van de definitie LEV, nut en noodzaak alsmede de achtergrond en beleidskeuzes voor afbakening en reikwijdte van de voertuigen die binnen de definitie LEV vallen onvoldoende toegelicht. Een dergelijke toelichting is noodzakelijk om voor de toekomst bestendige keuzes te kunnen maken indien nieuwe voertuigvarianten zich zullen presenteren.

Voorstel toevoeging tekst:

Ter aanvulling op het wetsvoorstel en het beleidsvoornemen om over te gaan tot het kentekenen van bijzondere bromfietsen geef ik u in overweging om ten behoeve van de conversieperiode tot kentekenplicht bijzondere bromfietsen eveneens te voorzien in de mogelijkheid om van artikel 48, eerste lid en artikel 50, eerste lid af te wijken.

Toelichting:

Eén van de scenario's die de RDW momenteel aan het uitwerken is betreft de mogelijkheid om online de bijzondere bromfiets te laten registreren bij de RDW. Bij

de keuze voor deze optie is het noodzakelijk dat gedurende de conversieperiode er van bovengenoemde artikelen afgeweken mag worden door houders van aangewezen bijzondere bromfietsen en fabrikanten die hun voorraad al zullen willen inschrijven.

Memorie van toelichting:

- Risico's opnemen bij late aanvraag voor nationale typegoedkeuring door fabrikant dat de aanwijzing na 2 jaar vervalt. Van belang is dus om tijdig met de aanvraag van de typegoedkeuring aan te vangen.
- Termijn overgang twee jaar i.p.v. één jaar. Dit is verderop toegelicht.
- De RDW geeft de voorkeur aan de benaming goedkeuringsinstantie. Het gaat immers om het afgeven van een typegoedkeuring. Het gebruik van keuringsinstantie zou eerder richting APK wijzen dan richting een typegoedkeuring. In de bijlage zijn de tekstvoorstellen vermeld.
- Er is geen sprake van omzetting van de aanwijzing naar een typegoedkeuring. Er dient een volledige typegoedkeuringsprocedure gevolgd te worden. Niet alleen vanwege veiligheid op de weg, maar ook de andere doelstellingen (milieu bijvoorbeeld). In de bijlage zijn de tekstvoorstellen vermeld.
- Naast de grondslag voor de typegoedkeuring in artikel 21 van de Wet is het van belang eveneens artikel 23 te benoemen nu dit de grondslag vormt om een aantal noodzakelijke elementen nader uit te werken in een ministeriële regeling.

Impact op de RDW

Door de voorgestelde wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 wordt de RDW in staat gesteld, net als voor andere soorten motorrijtuigen, de positie als onafhankelijke goedkeuringsinstantie te bekleden. Dit betekent dat de RDW, in plaats van een door de minister afgegeven aanwijzing, een typegoedkeuring af geeft. Doordat het proces van het aanwijzen in 2019 nog gewijzigd is door de beleidsregel bijzondere bromfiets 2019 is de verwachte organisatorische en financiële impact gering. Daarnaast sluit het proces nagenoeg aan op de standaard processen voor een typegoedkeuring.

Voor de uitvoering van deze taken zal de Regeling voertuigen aangepast worden. Dit zal zoals aangegeven verdere invulling krijgen in deel 2 van de uitvoeringstoets.

Termijn overgang

De RDW stelt een overgangstermijn van twee jaar in plaats van één jaar voor. Dit heeft enerzijds te maken met de capaciteit en lengte van het proces om tot een typegoedkeuring te komen en anderzijds met de ruimte die de RDW de fabrikanten wil geven om tot een typegoedkeuring te komen. De overgangstermijn stelt daarnaast rechthebbenden van de aanwijzingen (fabrikanten) in de gelegenheid om zich aantoonbaar te kwalificeren als geschikt en om, waar nodig, hun processen aan te passen op zodanige manier dat zij in staat zijn te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de wens om voertuigen te kunnen produceren onder een geldige typegoedkeuring. Tijdens de aanvraag van een typegoedkeuring kan de fabrikant volgens de geldende aanwijzing blijven produceren. In deel 2 van de UT zal hier verdere uitwerking en toelichting op gegeven worden.

Vervolg

In deel 2 van de UT welke eind juni opgeleverd zal worden zal er verder invulling gegeven worden aan o.a. de gebruikelijke COPAFIJTH-aspecten.

Conclusie

Het huidige voorstel voor de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarbij behorende nieuwe rol van de RDW is haalbaar en uitvoerbaar. De impact die met deze wijziging van taken en verantwoordelijkheid gepaard gaat lijkt op dit moment gering. Een verdere invulling op de impact en de uitvoerbaarheid zal met de voorgestelde wijzigingen in de regeling voertuigen behandeld worden in deel 2 van de uitvoeringstoets Onafhankelijke goedkeuringsinstantie.

Tot slot merk ik op dat indien en voor zover er wijzigingen in het wetsvoorstel worden aangebracht het verzoek ook mijn medewerkers hierbij te betrekken teneinde de impact hiervan te kunnen bepalen.

Ons kenmerk
JBZ 2022 -22.0008166

Pagina

6

Hoogachtend,
De directie van de RDW,



Algemeen Directeur