



Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 26 april 2019, nr. IENW/BSK-2019/72137, tot wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen in verband met aanscherping van het toelatingskader

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 20b, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de alfabetische volgorde worden de volgende begrippen met de bijbehorende omschrijvingen ingevoegd:

conformiteitsverklaring: document dat is opgesteld volgens de administratieve procedures die gelden voor een certificaat van overeenstemming als bedoeld in Verordening (EU) nr. 901/2014 dat bij een bijzondere bromfiets wordt afgegeven en dat aangeeft dat de bijzondere bromfiets in overeenstemming is met het aangewezen type bijzondere bromfiets;
Verordening (EU) nr. 901/2014: Uitvoeringsverordening (EU) nr. 901/2014 van de Commissie van 18 juli 2014 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2004, L 249);

b. De begrippen en de bijbehorende omschrijvingen van *reguliere bromfiets*, *Richtlijn 2002/24/EG* en *Richtlijn 2009/139/EG* komen te vervallen.

c. Het begrip en de bijbehorende omschrijving van *minister* komen te luiden:

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

2. In het tweede lid wordt voor de punt ingevoegd ', met uitzondering van de begripsbepaling van *zitplaats*'.

B

In artikel 3 vervallen het tweede en derde lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid en wordt 'het Nederlandse verkeer' vervangen door 'het verkeer op de weg in Nederland'.

C

Na artikel 3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3a

1. De aanvraag wordt per type of per individuele bijzondere bromfiets ingediend.
2. De aanvraag vermeldt of de bijzondere bromfiets is bedoeld voor individueel vervoer, voor personenvervoer of voor goederenvervoer.



D

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'waarom' ingevoegd 'voor' en wordt 'niet aan de toelatingseisen voor een reguliere bromfiets kan voldoen' vervangen door 'geen typegoedkeuring als bedoeld in Verordening (EU) nr. 168/2013 vereist is'.
2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. De aanvraag beschrijft aan welke technische eisen uit Verordening (EU) nr. 168/2013 niet kan worden voldaan door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken. Bij de aanvraag wordt met een risicobeoordeling aangetoond op welke wijze het veiligheids- en milieubeschermingsniveau dat ingevolge Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt vereist wordt gewaarborgd. In de risicobeoordeling wordt in ieder geval aandacht besteed aan de constructie en de werking van de mechanische en elektronische onderdelen van het voertuig.
3. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
 3. Bij de aanvraag wordt tevens met een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie op basis van een risicobeoordeling aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan de stabiliteit van het voertuig en de veiligheid in het verkeer. Voor het opstellen van het rapport worden rijproeven uitgevoerd.
4. In het vierde lid (nieuw) komt onderdeel a te luiden:
 - a. dossier dat door middel van testrapporten aantoont dat is voldaan aan het bepaalde in de artikelen 17, tweede lid, aanhef en onderdelen b en c, 18, vierde lid, aanhef, 19, 21, eerste lid, 21a, aanhef en onderdeel c, 28, tweede lid, 31, eerste lid en zevende lid, tweede zin, 31a, vierde en zesde lid, 33, derde lid, aanhef en onderdeel c, en 40, tenzij de goedkeuring ervan genoegzaam blijkt uit bijvoorbeeld een merkteken of certificaat;
5. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
 5. De aanvraag voor een type gaat tevens vergezeld van een:
 - a. model van de conformiteitsverklaring van de bijzondere bromfiets;
 - b. verklaring waarin de aanvrager bevestigt dat de duurzaamheid van de systemen, voertuigonderdelen en uitrustingsstukken die essentieel zijn voor de functionele veiligheid afdoende is getest en voor een periode van ten minste vijf jaar of 20.000 gereden kilometers worden gegarandeerd bij normaal gebruik;
 - c. dossier dat aantoont dat de aanvrager of de fabrikant indien de aanvrager niet de fabrikant is, beschikt over een kwaliteitssysteem waarin afdoende regelingen inzake incident-, configuratie- en probleemmanagement zijn getroffen om te waarborgen dat de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in productie conform zijn met de aan te wijzen bijzondere bromfiets;
 - d. indien de aanvrager niet de fabrikant is, documentatie waaruit de zakelijke relatie tussen de aanvrager en de fabrikant blijkt, waaruit blijkt dat de fabrikant:
 - 1°. de aanvrager heeft gemachtigd om de fabrikant voor de minister en de RDW te vertegenwoordigen;
 - 2°. instemt met de aanvraag tot aanwijzing van het voertuig;
 - 3°. mee zal werken aan controles op de conformiteit van de productie; en
 - e. gebruiksaanwijzing van de bijzondere bromfiets.
 6. Indien door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken niet aan de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4, wordt voldaan, gaat de aanvraag vergezeld van een rapport van een deskundige en onafhankelijke instantie dat op basis van een risicobeoordeling beschrijft aan welke toetsingscriteria niet wordt voldaan en hoe eenzelfde niveau van veiligheid wordt gewaarborgd door middel van daarbij te beschrijven innovatieve oplossingen.

E

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:



1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de aanhef wordt 'derden' vervangen door 'een deskundige en onafhankelijke instantie'.

b. Onderdeel a komt te luiden:

a. het rapport, bedoeld in artikel 4, derde lid;

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De minister vraagt de RDW te beoordelen:

a. de beschrijving van het veiligheidsniveau, bedoeld in artikel 4, tweede lid;

b. de documenten, genoemd in artikel 4, vierde en vijfde lid;

c. of het betreffende motorrijtuig voldoet aan de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4; en

d. indien het betreffende motorrijtuig niet aan één of meer van de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4, voldoet, het rapport, bedoeld in artikel 4, zesde lid.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Indien de RDW niet op basis van de documentatie, bedoeld in artikel 4, vijfde lid, onderdeel c, kan beoordelen of het kwaliteitssysteem voldoende waarborgen biedt, kan de RDW zijn onderzoek uitbreiden met een bezoek aan de in de documentatie genoemde productielocatie.

F

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

De kosten voor de beoordeling van een aanvraag en de instandhouding van en het toezicht op de aanwijzing in de productiefase komen voor rekening van de aanvrager.

G

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

De minister vraagt een advies als bedoeld in artikel 5 binnen een termijn van twee weken na ontvangst van de aanvraag. De minister neemt binnen een termijn van vier weken na ontvangst van het advies, bedoeld in artikel 5, een besluit.

H

In artikel 9 wordt na 'besluit tot aanwijzing' ingevoegd 'alsmede van een besluit tot wijziging, schorsing of intrekking van een aanwijzing'.

I

In artikel 10 wordt 'Richtlijn 2002/24/EG en Verordening (EU) nr. 168/2013' vervangen door 'artikel 2 van Verordening (EU) nr. 168/2013'.

J

In artikel 11 vervalt het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid.

K

In artikel 13, eerste lid, wordt 'Richtlijn 2009/139/EG' vervangen door 'Verordening (EU) nr. 901/2014'.

L

Na artikel 13 wordt een artikel ingevoegd, luidende:



Artikel 13a

De bijzondere bromfiets is voorzien van een constructieplaat overeenkomstig Verordening (EU) nr. 901/2014, met dien verstande dat als voertuigcategorie wordt vermeld 'bb' en in plaats van het EU-typegoedkeuringsnummer wordt vermeld een uniek nummer van het type aangewezen bijzondere bromfiets als bedoeld in artikel 44d, derde lid, tweede zin.

M

Artikel 15 komt te luiden:

Artikel 15

1. De bijzonder bromfiets is:
 - a. voor individueel vervoer:
 - 1°. niet langer dan 3,00 m;
 - 2°. niet breder dan 1,10 m;
 - 3°. niet hoger dan 2,00 m;
 - b. voor personenvervoer of goederenvervoer:
 - 1°. niet langer dan 3,00 m;
 - 2°. niet breder dan 1,15 m;
 - 3°. niet hoger dan 2,00 m.
2. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onderdeel a, aanhef en onder 2°, is een bijzondere bromfiets op minder dan drie wielen voor individueel vervoer niet breder dan 0,75 m.
3. De massa in rijklare toestand, bedoeld in artikel 5 van Verordening (EU) nr. 168/2013, van de bijzondere bromfiets is ten hoogste:
 - a. voor individueel vervoer 125 kg;
 - b. voor personenvervoer of goederenvervoer, indien de bijzondere bromfiets minder dan vier wielen heeft, 270 kg;
 - c. voor personenvervoer of goederenvervoer, indien de bijzondere bromfiets vier of meer wielen heeft, 425 kg.
4. Op de bijzondere bromfiets staat duidelijk zichtbaar vermeld met hoeveel massa de bijzondere bromfiets kan worden beladen zonder dat de technisch toegestane maximummassa wordt overschreden. De technisch toegestane maximummassa is ten hoogste 200 kg voor bijzondere bromfietsen voor individueel vervoer en 565 kg voor bijzondere bromfietsen voor personenvervoer of goederenvervoer.

N

In artikel 16 worden onder vernummering van het tweede lid tot vierde lid twee leden ingevoegd, luidende:

2. Onverminderd het eerste lid bereikt de bijzondere bromfiets door middel van de aandrijving geen hogere snelheid dan de maximumconstructiesnelheid die de aanvrager in de aanvraag heeft aangegeven.
3. Indien de bijzondere bromfiets kan worden aangedreven door een combinatie van motorische aandrijving en spierkracht schakelt de motorische aandrijving uit bij het bereiken van een snelheid van 25 km/h.

O

Artikel 17, tweede lid, komt te luiden:

2. Een bijzondere bromfiets voorzien van een elektromotor:
 - a. heeft een nominaal continu maximumvermogen van:
 - 1°. niet meer dan 1 kW als de bijzondere bromfiets voor individueel vervoer bedoeld is;
 - 2°. niet meer dan 4 kW als de bijzondere bromfiets voor personenvervoer of goederenvervoer bedoeld is;
 - b. is voor wat betreft de invloed van elektromagnetische straling getest volgens VN/ECE-reglement nr. 10;
 - c. heeft een motor die is goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 136.



P

In artikel 18, vierde lid, wordt voor 'zijn' ingevoegd 'zijn goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 136 en'.

Q

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt voor de punt ingevoegd ', zijn goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 136 en in geval van gevaar kan de stroom gemakkelijk worden onderbroken'.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 5. Een defect in de energievoorziening leidt niet tot gevaarlijke situaties.

R

Na artikel 21 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 21a

De bedieningsorganen zijn:

- a. zichtbaar;
- b. herkenbaar;
- c. voorzien van pictogrammen conform VN/ECE-reglement nr. 60; en
- d. eenvoudig te bedienen.

S

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt een zin toegevoegd, luidende: De bedieningsorganen voor versnellen en vertragen zijn zodanig ontworpen dat er een logisch verband bestaat tussen de beweging van het bedieningsorgaan en het bewerkstelligde effect.
2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
 2. Indien een elektronisch systeem wordt toegepast voor de regeling van de snelheid, dient deze redundant te zijn uitgevoerd. In geval van een storing mag het voertuig in ieder geval niet abrupt versnellen of vertragen.
3. In het vierde lid (nieuw) wordt 'zonder dat deze wordt bediend dan wel het contact aanstaat' vervangen door 'of komt tot stilstand, indien deze in beweging is, als deze niet wordt bediend, de bestuurder zich niet op de bestuurdersplaats bevindt dan wel het contact niet aanstaat'.

T

In artikel 23 wordt onder vernummering van het tweede lid tot derde lid een lid ingevoegd, luidende:

2. De aandrijving van de bijzondere bromfiets met in langsrichting achter elkaar geplaatste wielen mag niet via het voorwiel of de voorwielen plaatsvinden.

U

In artikel 27 wordt na 'scheuren' een komma ingevoegd.

V

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt voor 'stuurinrichting' ingevoegd 'mechanische' en vervalt 'of een goed werkend besturingssysteem'.
2. In het vijfde lid vervalt 'onderscheidenlijk het besturingssysteem'.



W

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De bijzondere bromfiets is voorzien van ten minste twee onafhankelijke en goed werkende remsystemen, is getest overeenkomstig VN/ECE-reglement nr. 78 en voldoet aan de daarin genoemde remvertragingen en remafstanden.

2. Het tweede tot en met vijfde lid worden vernummerd tot vierde tot en met zevende lid en het zesde tot en met achtste lid worden vernummerd tot negende tot en met elfde lid.

3. Na het eerste lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

2. De remvertraging wordt ook behaald als de aandrijving van de bijzondere bromfiets uitvalt.
3. Ten minste één van de remsystemen werkt op basis van frictieremmen.

4. In het vierde lid (nieuw) wordt 'het remsysteem, bedoeld in het eerste lid' vervangen door 'de remsystemen'.

5. In het zesde lid (nieuw) wordt voor de tekst een zin ingevoegd, luidende: Alle wielen zijn geremd.

6. Aan het zevende lid (nieuw) wordt een zin toegevoegd, luidende: Deze zogenaamde parkeerrem is mechanisch en voldoet aan VN/ECE-reglement nr. 78.

7. Na het zevende lid (nieuw) wordt een lid ingevoegd, luidende:

8. De bijzondere bromfiets heeft een noodstopsysteem als daardoor het risico op een gevaarlijke situatie minder wordt.

X

Na artikel 31 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 31a

1. Een bijzondere bromfiets die is bedoeld voor individueel vervoer of goederenvervoer biedt geen ruimte voor passagiers.
2. Een bijzondere bromfiets die is bedoeld voor personenvervoer biedt ten hoogste acht zitplaatsen voor passagiers.
3. De zitplaats:
 - a. biedt voldoende ruimte voor de te vervoeren persoon;
 - b. is voorzien van een heupgordel; en
 - c. indien die is bedoeld voor een kind, is voorzien van een duidelijke vermelding van het maximale gewicht waarvoor de zitplaats is bedoeld.
4. Het materiaal, de sluiting en de bevestiging van de gordel voldoen aan VN/ECE-reglement nr. 16 of nr. 44.
5. De bevestigingspunten van de heupgordel zijn zodanig gepositioneerd dat de gordel effectief op de heup van de passagier kan aanliggen.
6. De bevestiging van de gordel voldoet voor wat betreft de sterkte aan VN/ECE-reglement nr. 14, ongeacht de plaatsing van de zitplaatsen, waarbij voor de belasting die op de bevestiging van de gordel wordt uitgeoefend rekening gehouden mag worden met de maximumconstructiesnelheid van het voertuig en indien van toepassing het gewicht, bedoeld in het derde lid, onderdeel c, met dien verstande dat als gewicht minimaal 36 kg wordt gebruikt.

Artikel 31b

De bestuurdersplaats van een bijzondere bromfiets die is bedoeld voor personenvervoer of



goederenvervoer is voorzien van een bescherming die kan voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt.

Y

Artikel 32 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. In het eerste lid (nieuw) wordt voor 'lading' ingevoegd 'personen of'.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Een bijzondere bromfiets die is bedoeld voor goederenvervoer is voorzien van een laadruimte die voldoende sterk is om goederen mee te vervoeren en die is voorzien van middelen om te voorkomen dat goederen tijdens het rijden uit het voertuig kunnen vallen.

Z

In artikel 33, onderdeel a, wordt 'personenruimte' vervangen door 'personen- of goederenruimte'.

AA

In artikel 35 wordt voor 'andere weggebruikers' ingevoegd 'de bestuurder, passagiers of'.

BB

In artikel 37 vervalt 'zonder carrosserie mag zijn voorzien en de bijzondere bromfiets met carrosserie'.

CC

In artikel 43, derde lid, vervalt 'hybride elektrische of elektrische'.

DD

Artikel 44 komt als volgt te luiden:

Artikel 44

De bijzondere bromfiets is niet voorzien van een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen.

EE

Na artikel 44 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 4a. Voorschriften en beperkingen aanwijzing

Artikel 44a

Deze paragraaf, met uitzondering van de artikelen 44e, tweede en derde lid, en 44h, eerste lid, is uitsluitend van toepassing op aanwijzingen per type bijzondere bromfiets.

Artikel 44b

In de aanwijzing wordt als beperking opgenomen dat de aanwijzing niet kan worden overgedragen.

Artikel 44c

1. Een aanwijzing geldt in beginsel voor onbepaalde tijd. In de aanwijzing kan de beperking worden opgenomen dat de aanwijzing betrekking heeft op bijzondere bromfietsen die binnen een daarbij te bepalen periode zijn geproduceerd.
2. De beperking tot een bepaalde periode, bedoeld in het eerste lid, wordt in ieder geval gesteld als een aanscherping plaatsvindt van de technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4.



De minister kan de aanwijzing zodanig aanpassen dat die betrekking heeft op een bijzondere bromfiets die is aangepast aan de gewijzigde toetsingscriteria. Daartoe kan de aanvrager een aangepaste bijzondere bromfiets aanbieden aan de minister ter beoordeling of is voldaan aan de gewijzigde toetsingscriteria.

3. Bij de oplegging van een beperking als bedoeld in het tweede lid wordt een overgangstermijn van twaalf maanden in acht genomen om de aanvrager de gelegenheid te bieden het productieproces aan te passen en een nieuw voertuig ter beoordeling aan te bieden als bedoeld in het tweede lid.
4. In de aanwijzing wordt als beperking opgenomen dat de aanvrager, mits die daarom verzoekt, tot uiterlijk twee jaar na afloop van de in het eerste lid bedoelde geldigheidsduur ten hoogste 10% van het aantal van de in de laatste twee jaar voor het einde van de geldigheidsduur op de markt aangeboden bijzondere bromfietsen op de markt mag aanbieden onder de desbetreffende aanwijzing, met een maximum van 100 bijzondere bromfietsen.

Artikel 44d

1. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager een kwaliteitssysteem als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, onderdeel c, in stand houdt.
2. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager de documenten, genoemd in artikel 4, vierde en vijfde lid, bewaart ten minste tien jaar nadat de aanwijzing is gegeven.
3. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager alle geproduceerde bijzondere bromfietsen voorziet van een VIN en uniek nummer van de aangewezen bijzondere bromfiets op de constructieplaat, bedoeld in artikel 13a. Dit nummer bestaat uit het jaartal en het vijfcijferige nummer van de publicatie in de Staatscourant waarin de mededeling van het besluit tot aanwijzing van de desbetreffende bijzondere bromfiets conform artikel 9 is gedaan, gescheiden door een schuine streep.
4. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager voor zodanige opslag- en vervoersomstandigheden zorgt dat de conformiteit van de bijzondere bromfietsen met de aanwijzing niet in het gedrang komt.
5. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager bij ieder voertuig een conformiteitsverklaring verstrekt.
6. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager de afnemer actief in het Nederlands informeert over het gebruik van de aangewezen bijzondere bromfiets op de openbare weg, onder meer over hoe de bijzondere bromfiets moet worden bediend en welke regels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 van toepassing zijn.
7. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager:
 - a. een registratie bijhoudt van de voertuigen die op de markt worden aangeboden; en
 - b. elk jaar aan de RDW informatie verstrekt over:
 - 1°. het aantal geproduceerde voertuigen en de bij de voertuigen verstrekte conformiteitsverklaring;
 - 2°. het kwaliteitssysteem, bedoeld in het eerste lid; en
 - 3°. incidenten en problemen met reeds in gebruik genomen voertuigen, waarbij wordt aangetoond dat de incidenten en problemen adequaat zijn geadresseerd.

Artikel 44e

1. De aanwijzing specificereert het type van de aangewezen bijzondere bromfiets. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat alle exemplaren die van dat type op de markt worden aangeboden wat betreft de onderdelen en eigenschappen, genoemd in het tweede lid, conform zijn aan het door de RDW beoordeelde en in de aanwijzing gespecificeerde type.
2. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager een voorgenomen wijziging van de aangewezen bijzondere bromfiets meldt aan de minister, tenzij het betreft:
 - a. het wijzigen van de kleur van de bijzondere bromfiets;
 - b. het aanbrengen van andere handvatten, mits de afmetingen van het voertuig niet veranderen;
 - c. het aanbrengen van bestickering, reclame en dergelijke, mits die niet reflecterend of retroreflecterend is;



- d. het aanbrengen van banden van een ander merk dan was gemonteerd op het beoordeelde voertuig, mits de specificaties van de banden overeenstemmen met die van het beoordeelde voertuig.
3. De minister beoordeelt aan de hand van de melding of de aanwijzing wordt gewijzigd of dat een nieuwe aanwijzing nodig is voor toelating van de gewijzigde bijzondere bromfiets tot het verkeer op de weg.
4. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat als de aanvrager de productie van de aangewezen bijzondere bromfiets vrijwillig stopzet, hij dit terstond meldt aan de minister. De minister past in de aanwijzing de geldigheidsduur, bedoeld in artikel 44c, eerste lid, overeenkomstig aan, opdat geen nieuwe bijzondere bromfietsen onder de desbetreffende aanwijzing vallen.

Artikel 44f

1. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat als de aanvrager van mening is of redenen heeft om aan te nemen dat een aangewezen bijzondere bromfiets die in de handel is gebracht of in het verkeer is gebracht niet conform is met de aanwijzing, hij onmiddellijk corrigerende maatregelen neemt om dat voertuig conform te maken of zo nodig uit de handel te nemen of terug te roepen.
2. Bij het voorschrift, genoemd in het eerste lid, wordt aanvullend opgenomen dat de aanvrager de minister onmiddellijk op de hoogte brengt van maatregelen als bedoeld in het eerste lid, waarbij hij in het bijzonder de non-conformiteit en alle genomen corrigerende maatregelen uitvoerig beschrijft. Als de bijzondere bromfiets een ernstig risico vormt, brengt de aanvrager tevens de RDW daarvan onmiddellijk op de hoogte, waarbij hij in het bijzonder de non-conformiteit en alle genomen corrigerende maatregelen uitvoerig beschrijft.
3. In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager, als dat gezien de ernstige risico's van een voertuig passend wordt geacht, met het oog op de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de consumenten een onderzoek instelt naar en zo nodig een register bijhoudt van klachten en teruggeroepen voertuigen.

Artikel 44g

In de aanwijzing wordt als voorschrift opgenomen dat de aanvrager aan door de minister aangewezen ambtenaren van de RDW medewerking verleent tot:

- a. jaarlijks een evaluatie van de informatie, bedoeld in artikel 44d, zevende lid;
- b. minimaal eens per drie jaar een bezoek in het kader van toezicht op het bepaalde in de aanwijzing; en
- c. controles of tests op monsters van de geproduceerde bijzondere bromfietsen die in de bedrijfsgebouwen, inclusief de productiefaciliteiten, van de aanvrager of fabrikant zijn genomen om te beoordelen of de voertuigen overeenstemmen met de aanwijzing.

Artikel 44h

1. Het niet voldoen aan de in deze paragraaf opgenomen of andere voorschriften en beperkingen die worden opgenomen in de aanwijzing door de aanvrager of het niet meer voldoen van de aangewezen bijzondere bromfiets aan de doeleinden, genoemd in artikel 11, kan grond zijn voor een wijziging, schorsing of intrekking van de aanwijzing, afhankelijk van de ernst van het niet voldoen aan de voorschriften, beperkingen of doeleinden.
2. Indien de aanwijzing wordt gewijzigd, geschorst of ingetrokken, wordt daarbij als voorschrift opgenomen dat de aanvrager zich inspanst om de bij hem bekende afnemers en gebruikers van bijzondere bromfietsen hierover te informeren.

FF

Bijlage 1 wordt vervangen door de bijlage behorend bij dit besluit.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.



Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



BIJLAGE, BEHOREND BIJ HET BESLUIT TOT WIJZIGING VAN DE BELEIDSREGEL AANWIJZING BIJZONDERE BROMFIETSEN IN VERBAND MET AANSCHERPING VAN HET TOELATINGSKADER

Bijlage behorend bij de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

Inlichtingenformulier betreffende de aanvraag van een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan te wijzen bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994

- a) *Ten aanzien van het bepaalde in artikel 4, eerste lid, van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (hierna: beleidsregel):*
De aanvrager is van mening dat voor het voertuig waarvoor de aanvraag wordt ingediend, al dan niet met aanpassingen, geen (type)goedkeuring op grond van Verordening (EU) nr. 168/2013 kan worden afgegeven, omdat:

.....
.....
.....
.....

N.B. Het betreft hier de vraag of het voertuig op basis van artikel 2 van Verordening (EU) nr. 168/2013 buiten het toepassingsgebied valt van die verordening, bijvoorbeeld door het innovatieve ontwerp van het voertuig. Het enkele feit dat het voertuig niet voldoet aan één van de technische eisen uit Verordening (EU) nr. 168/2013 is onvoldoende om te concluderen dat het voertuig buiten het toepassingsgebied valt.

- b) *Ten aanzien van het bepaalde in artikel 4, tweede lid, eerste zin, van de beleidsregel:*
De aanvrager is voorts van mening dat het voertuig aan één of meer eisen van Verordening (EU) nr. 168/2013 niet kan voldoen door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken, te weten:

Verordening (EU) nr. 168/2013 en de bijbehorende deelrichtlijnen, artikelnummer:	Onderwerp:	Motivatie waarom door het innovatieve karakter van het voertuig of door toepassing van innovatieve technieken niet aan het betreffende artikel kan worden voldaan:

- c) *Ten aanzien van het bepaalde in artikel 4, tweede lid, tweede zin, en zesde lid, van de beleidsregel:*
De aanvrager is voorts van mening dat het bij de aanvraag gevoegde dossier aantoont dat een ten minste even hoog veiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt gewaarborgd als bedoeld in Verordening (EU) nr. 168/2013, omdat:

.....
.....
.....
.....

De aanvrager vraagt de minister het aangeboden voertuig individueel / per type¹ aan te wijzen.

De aanvrager verklaart bekend te zijn met de voorschriften en beperkingen die aan de aanwijzing zullen worden verbonden ingevolge paragraaf 4a van de Beleidsregel en deze te accepteren.

De aanvrager verklaart te accepteren dat de kosten van de beoordeling van de geleverde documentatie en de risicobeoordeling, de fysieke beoordeling van het voertuig, het opstellen van de rapportage van deze beoordeling, het beoordelen het kwaliteitssysteem, het periodiek controleren van de conformiteit van de productie en bedrijfsbezoeken gedurende de geldigheid van de aanwijzing voor diens rekening komen.

¹ S.v.p. doorhalen wat niet van toepassing is.



7.1.2. Korte beschrijving van de eventuele elektrische en/of elektronische onderdelen van de besturing:

8. Reminrichting

- 8.1. Schema van de reminrichting:
- 8.2. Voor- en achterrem(men): schijven / trommels: ⁽¹⁾
- 8.2.1. Merk(en):
- 8.2.2. Type(n):
- 8.2.3. Remhandels / -pedalen: ⁽¹⁾
- 8.2.4. Remvloeistofreservoir(s) (indien van toepassing):
- 8.3. Andere inrichtingen (indien van toepassing): tekening en beschrijving:
- 8.4. Korte beschrijving van de eventuele elektrische en/of elektronische onderdelen van de reminrichting:

9. Carrosserie

- 9.1. Carrosserietype:
- 9.2. Aantal deuren:
- 9.3. Aantal spiegels:
- 9.4. Aantal ruitenwissers:
- 9.5. Type ruitensproeierinstallatie:
- 9.6. Type ontwasemings- en ontdooiingsinstallatie:

10. Lichten en retroreflecterende voorzieningen

- 10.1. Tabel lichten en retroreflectoren:

Naam:	Merk:	Type:	Aantal / Kleur:	Typegoedkeurnummer:
Koplampen:				
Achterlichten:				
Richtingaanwijzers voorzijde:				
Richtingaanwijzers achterzijde:				
Retroreflector achterzijde:				
Retroreflector zijkant:				
Retroreflector voorzijde:				

11. Uitrusting

- 11.1. Plaatsing en identificatie van de bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters:
- 11.1.1. Foto's en/of tekeningen van de plaatsing van symbolen, bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters:
- 11.2. Voorgescreven opschriften:
- 11.2.1. Foto's en/of tekeningen van het chassisnummer (met afmetingen):
- 11.2.2. Foto's en/of tekeningen van de constructieplaat (met afmetingen):
- 11.3. Beveiligingsinrichting tegen gebruik van het voertuig door onbevoegden:
- 11.3.1. Type:
- 11.3.2. Korte beschrijving:
- 11.4. Geluidssignaalinrichting:

⁽¹⁾ S.v.p. doorhalen wat niet van toepassing is.

Ondergetekende verklaart dat al deze bij de aanvraag behorende gegevens naar waarheid zijn ingevuld en dat het voertuig volledig conform die gegevens ter keuring bij de RDW zal worden aangeboden.

Plaats:

Datum:

Naam:

Handtekening



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding en aanleiding

Dit besluit strekt tot wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (hierna: de beleidsregel). Bij deze aanpassing van de beleidsregel zijn de voorlopige adviezen van de Dienst Wegverkeer (RDW) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de bevindingen van de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO)² en de door de Tweede Kamer aangenomen moties³ betrokken. Uit die adviezen, bevindingen en moties is gebleken dat er in het toelatingskader ruimte was voor een verbetering van de balans tussen innovatie en verkeersveiligheid bij de toelating van bijzondere bromfietsen. Om die reden is met dit besluit de beleidsregel aangescherpt en uitgebreid.

2. Hoofdlijn van de beleidsregel

2.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2011 kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister) op grond van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) motorrijtuigen aanwijzen voor toelating tot het verkeer op de weg.

Deze alternatieve toelatingsprocedure voor innovatieve voertuigen is ingesteld op verzoek van de Tweede Kamer naar aanleiding van de introductie van de Segway. De procedure ziet op motorrijtuigen als bedoeld in artikel 20b van de Wvw 1994 die, zoals de Segway, buiten de werkingssfeer van de Europese regelgeving voor de goedkeuring van motorrijtuigen vallen. Voor twee- en driewielers en lichte vierwieler wordt het juridisch kader voor de toelating gevormd door Verordening (EU) nr. 168/2013.⁴ Met de aanwijzingsprocedure is mogelijk gemaakt dat ook voertuigen die vergelijkbaar zijn met bromfietsen, maar niet vallen binnen het toepassingsbereik van Verordening (EU) nr. 168/2013, kunnen worden toegelaten tot de openbare weg in Nederland.

De Wvw 1994, in het bijzonder artikel 20b, vormt het wettelijke kader voor de aanwijzingsprocedure voor bijzondere bromfietsen. Tevens is de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, omdat een aanwijzing door de minister een besluit is in de zin van artikel 1:3, eerste lid, van de Awb, in welk kader de gebruikelijke bestuursrechtelijke rechtsmiddelen ontstaan.

De beleidsregel strekt ertoe een kader te scheppen voor de wijze waarop de minister invulling geeft aan de discretionaire aanwijzingsbevoegdheid. De beleidsregel schetst de hoofdlijnen van de procedure en geeft inzicht in de criteria waaraan wordt getoetst of het betreffende voertuig geschikt is voor toelating. Daaraan zijn voor toezicht bepalingen toegevoegd over voorschriften en beperkingen die aan aanwijzingen worden verbonden.

2.2 Aanwijzingsprocedure

De aanvraag – die per type of per individueel voertuig kan worden ingediend – wordt gericht tot het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De aanvraag dient vergezeld te gaan van een dossier van testrapporten, verschillende verklaringen, documentatie over een kwaliteitssysteem alsmede van een volledig ingevuld inlichtingenformulier en daarbij horende documenten.⁵ Het ministerie beziet of de aanvraag volledig is. Indien de aanvraag aan deze voorwaarden voldoet, wordt getoetst of het motorrijtuig waarvoor een aanvraag is ingediend binnen het toepassingsgebied van de ministeriële aanwijzingsbevoegdheid valt en aan de algemene toetsingscriteria in paragraaf 3 van de beleidsregel voldoet. De minister kan inhoudelijk (niet-bindend) advies van deskundige en onafhankelijke instanties inwinnen, waaronder in ieder geval de RDW (artikel 5 van de beleidsregel). Deze adviezen worden meegewogen bij de uiteindelijke beslissing.⁶

² Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 643.

³ Moties Van Aalst, Van Dijk c.s., Remco Dijkstra c.s. en Schonis/Van der Graaf, Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nrs. 619, 620, 627 en 628.

⁴ 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 vierwieler (PbEU 2013, L 60).

⁵ Voor een volledig overzicht van alle benodigde documenten zie artikel I, onderdeel D, van dit besluit en de bijbehorende toelichting.

⁶ Zie ook de aangehouden motie Laçin (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 621).



De minister vraagt de RDW de aangeleverde documenten inhoudelijk te beoordelen en te beoordelen of het betreffende motorrijtuig aan de technische eisen voldoet (artikel 5, tweede lid). De kosten van deze beoordeling komen, ongeacht of de beoordeling leidt tot een aanwijzing of een afwijzing, voor rekening van de aanvrager (artikel 7). Hierbij geldt het op dat moment geldende uurtarief, waarvan de grondslag is opgenomen in de voor het betreffende jaar geldende Regeling tarieven Dienst Wegverkeer. Indien bij de beoordeling een constatering wordt gedaan die zou leiden tot de afwijzing van een aanvraag, terwijl de desbetreffende tekortkoming eenvoudig hersteld kan worden, kan de aanvraag worden aangehouden. De aanvrager wordt dan in de gelegenheid gesteld de tekortkoming binnen een bepaalde, redelijke termijn te herstellen. De kosten van een herbeoordeling komen op basis van vorenbedoeld uurtarief wederom voor rekening van de aanvrager.

Indien de minister besluit het desbetreffende motorrijtuig aan te wijzen voor toelating tot het verkeer, wordt van dat besluit mededeling gedaan door plaatsing in de Staatscourant (artikel 9).

2.3 Algemene toetsingscriteria

In paragraaf 3 van de beleidsregel is beschreven aan de hand van welke algemene criteria de minister beoordeelt of het desbetreffende voertuig geschikt is voor toelating tot het verkeer op de weg.

Motorrijtuigen waarvoor op grond van Europese regelgeving goedkeuring is vereist, kunnen niet worden aangewezen door de minister. Dit is bepaald in artikel 20b, eerste lid, onderdeel b, van de Wvw 1994. Dit betekent dat het betreffende motorrijtuig niet binnen het toepassingsgebied van artikel 2 van Verordening (EU) nr. 168/2013 mag vallen (artikel 10).

Tevens beoordeelt de minister of toelating van het betreffende motorrijtuig overeenstemt met de in artikel 20b, eerste lid, onderdeel a, van de Wvw 1994 bedoelde doeleinden van die wet, die met name zijn gelegen op het terrein van verkeersveiligheid en milieu (artikel 11). De bijzondere bromfiets kan slechts worden toegelaten, indien een ten minste even hoog veiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt gewaarborgd als het geval is bij toelating van een voertuig waarop Verordening (EU) nr. 168/2013 van toepassing is (artikel 4, tweede lid, van de beleidsregel). Deze eis is geïnspireerd op artikel 40 van Verordening (EU) nr. 168/2013 inzake te verlenen ontheffingen ten aanzien van nieuwe technologieën. Op basis van dat artikel kan een lidstaat een typegoedkeuring verlenen aan een voertuig waarin nieuwe technologieën of concepten zijn toegepast die onverenigbaar zijn met de in de verordening genoemde eisen. Dat kan alleen als de afwijking wordt onderbouwd en ervoor wordt gezorgd dat eenzelfde beschermingsniveau wordt gewaarborgd, en de Europese Commissie een dergelijke verlening goedkeurt.

De bijzondere bromfiets waarvoor een aanvraag wordt ingediend, dient volledig afgebouwd en rijklaar te zijn en, in het geval van een aanvraag tot aanwijzing per type, productierijp (artikel 12).

2.4 Technische toetsingscriteria

In paragraaf 4 staan de technische criteria vermeld volgens welke wordt getoetst of het betreffende motorrijtuig geschikt is voor toelating tot het verkeer op de weg (artikelen 13 tot en met 44). Deze toetsingscriteria kwamen bij de inwerkingtreding van de beleidsregel grotendeels overeen met de permanente eisen voor bijzondere bromfietsen in hoofdstuk 5, afdeling 6, paragraaf 13, van de Regeling voertuigen.⁷

Op enkele terreinen was en is het noodzakelijk om strengere eisen te stellen bij de toelating tot het verkeer in vergelijking met permanente eisen. In verband met de verkeersveiligheid dienen bijvoorbeeld eventuele LPG-, LNG-, of CNG-installaties (artikel 19), retroreflecterende voorzieningen en verlichting (artikel 40, eerste en tweede lid) te voldoen aan de geldende Europese of internationale goedkeuringseisen voor deze voertuigonderdelen. Bij de reguliere goedkeuring voor toelating tot het verkeer gelden voor alle voertuigonderdelen specifieke, geharmoniseerde toelatingseisen. De alternatieve toelatingsprocedure van artikel 20b van de Wvw 1994 is echter juist bedoeld om de toelating mogelijk te maken voor voertuigen die vanwege hun kenmerken niet kunnen voldoen aan alle reguliere toelatingseisen. Bij deze wijziging zijn de technische toetsingscriteria verder aangescherpt, onder andere met meer passend geachte verwijzingen naar Europese en internationale eisen. Daarnaast wordt vanaf de inwerkingtreding van dit besluit rekening gehouden met het beoogde gebruik van de bijzondere bromfiets.

⁷ Zie over de permanente eisen verder paragraaf 4.2 van deze toelichting.



3. Wijzigingen in dit besluit

De wijzigingen van de beleidsregel in de onderhavige beleidsregel zijn bedoeld om het toelatingskader van de bijzondere bromfietsen verder aan te scherpen.

3.1 Algemeen

Bij deze tussentijdse aanpassing van het toelatingskader zijn de voorlopige adviezen van de RDW en de SWOV, de bevindingen van TNO⁸ en de door de Tweede Kamer aangenomen moties⁹ betrokken. De volgende uitgangspunten zijn leidend geweest bij de onderhavige beleidsregel:

- Verhoging van het veiligheidsniveau. Zowel bij ontwerp als bij het gebruik van bijzondere bromfietsen staat dit voorop.
- Innovatie moet de ruimte blijven krijgen. Dit sluit aan bij de expliciete wens van de Tweede Kamer om vernieuwende voertuigen te kunnen blijven toelaten, innovatie niet te belemmeren en het sluit daarnaast aan bij het karakter van de categorie bijzondere bromfietsen.¹⁰
- Waar mogelijk wordt aangesloten bij bestaande Europese regelgeving, zoals Verordening (EU) nr. 168/2013.
- Een heldere afbakening van de verantwoordelijkheid van de overheid en marktpartijen.

De aanpassingen houden in grote lijnen in dat:

- de aanvraagvereisten zijn uitgebreid om aan de voorkant van het aanvraagproces beter te kunnen controleren of de aanvrager en het aangeboden voertuig voldoen aan de gestelde regels;
- de technische toetsingscriteria zijn aangescherpt om de aan te wijzen bijzondere bromfietsen op een goede manier op veiligheid te beoordelen en de verkeersveiligheid te garanderen;
- onderscheid wordt gemaakt in de eisen die worden gesteld aan bijzondere bromfietsen naargelang het beoogd gebruik van de bijzondere bromfiets (individueel vervoer, personenvervoer en goederenvervoer);¹¹
- aan aanwijzingen voorschriften en beperkingen zullen worden verbonden, zoals met betrekking tot de duur van de aanwijzing; en
- toezicht¹² op de conformiteit van productie¹³ wordt ingesteld.

Niet alle onderdelen van de adviezen hebben een plek gekregen in dit besluit. De beoordeling van de uitvoerbaarheid of de wenselijkheid van sommige aanbevelingen uit de voorlopige adviezen van SWOV en RDW kost meer tijd dan de termijn waarop het wenselijk werd geacht dit besluit vast te stellen. Er kon met de wijziging van dit besluit niet te lang worden gewacht, om de toelating van eventuele nieuwe bijzondere bromfietsen niet te belemmeren.¹⁴ Ook kost de uitwerking van bepaalde voorstellen meer tijd, omdat daarvoor een aanpassing van wet- en regelgeving nodig is.

Hieronder zal in de paragrafen 3.2 tot en met 3.6 afzonderlijk aandacht worden besteed aan de hierboven genoemde hoofdlijnen van de wijzigingen.

3.2 Aanvraagvereisten

Op voorhand kan niet worden gedefinieerd wie een aanvraag tot aanwijzing als bedoeld in artikel 20b van de Wvw 1994 kan indienen. Impliciet staat de wet toe dat eenieder een aanvraag kan indienen. Door de in dit besluit gestelde eisen wordt feitelijk wel bereikt dat niet iedereen in staat zal zijn een juiste en volledige aanvraag te doen om een aanwijzing te krijgen. De aanvrager van een aanwijzing van een type voertuig zal een natuurlijke of rechtspersoon zijn die verantwoordelijk en aansprakelijk is voor alle aspecten van de aanwijzing per type en de conformiteit van de productie en die tevens verantwoordelijk is voor kwesties met betrekking tot het toezicht op de door hem geproduceerde voertuigen, ongeacht of deze natuurlijke of rechtspersoon direct betrokken is bij alle fasen van het ontwerp en de bouw van het voertuig waarvoor aanwijzing wordt aangevraagd. De aanvrager van een individueel voertuig is doorgaans een eigenaar of bouwer van één uniek voertuig voor eigen gebruik op de weg.

In het kader van de aanwijzing per type wordt een aantal eisen gesteld aan de aanvrager (zie artikel 4

⁸ Kamerstukken II 2018/19, 29 398 nr. 643.

⁹ Moties Van Aalst, Van Dijk c.s., Remco Dijkstra c.s. en Schonis/Van der Graaf, Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nrs. 619, 620, 627 en 628.

¹⁰ Motie Remco Dijkstra c.s., Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 627.

¹¹ Zie in dit verband ook motie Van Aalst, Kamerstukken II 2018/19, 29398, nr. 619.

¹² Motie Schonis/Van der Graaf, Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 628.

¹³ Dit staat voor de waarborging dat alle geproduceerde exemplaren van het toegelaten voertuigtype technisch gelijk zijn aan het beoordeelde voertuig.

¹⁴ Motie Van Dijk c.s., Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 620.



en paragraaf 4a van de beleidsregel). Er wordt daarmee van hen een bepaalde mate van professionaliteit verwacht. Bij die professionaliteit hoort ook dat de aanvrager bepaalde documenten kan overleggen die dat laten zien. Het gaat dan bijvoorbeeld om documenten die aantonen dat bij de productie is voorzien in een goed kwaliteitssysteem en dat de aanvrager verklaart dat het voertuig voor de technische levensduur meegaat. Die documenten worden vereist in het nieuwe vijfde lid van artikel 4 van de beleidsregel. Aangezien dergelijke documenten ook van aanvragers van typegoedkeuringen worden gevraagd, wordt het noodzakelijk geacht dat deze eis ook voor de bijzondere bromfietsen onverkort van toepassing is.

Het hiervoor genoemde kwaliteitssysteem is van groot belang, ook in het kader van toezicht. Van een dergelijk kwaliteitssysteem moet de aanvrager documentatie hebben, waarmee kan worden aangetoond dat het een goed werkend systeem is. Het kwaliteitssysteem komt uitgebreider aan de orde in paragraaf 3.5 van deze toelichting. Als de aanvrager niet de fabrikant is, moet hij ook aantonen dat hij met de fabrikant bindende afspraken heeft gemaakt en optreedt als diens vertegenwoordiger.

3.3 Technische toetsingscriteria

De RDW heeft onder meer geadviseerd over technische eisen die ervoor kunnen zorgen dat de veiligheid van bijzondere bromfietsen is gewaarborgd. Ook TNO heeft enkele aanbevelingen gedaan, naar aanleiding van het onderzoek naar de technische veiligheid van een specifieke bijzondere bromfiets, de Stint. Deze adviezen en aanbevelingen zijn meegenomen in de onderhavige wijziging (zie ook paragraaf 7). Over het algemeen is meer aangesloten bij de Europese en internationale voertuigregelgeving. Specifiek zijn bijvoorbeeld de eisen aan de remmen verder uitgewerkt.

De technische eisen zijn aangescherpt en dat betekent dat nieuwe voertuigen aan een strenger technisch kader moeten voldoen. Om innovatie niet te belemmeren krijgt de aanvrager de mogelijkheid om, als sprake is van innovatieve aspecten van het voertuig waardoor niet wordt voldaan aan de gestelde technische eisen, met een risicobeoordeling en een beschrijving van de genomen mitigerende maatregelen (*alternative means of compliance*) aan te tonen dat eenzelfde niveau van veiligheid wordt gewaarborgd als het geval zou zijn als wel werd voldaan aan de gestelde technische eisen.

3.4 Onderscheid naar gelang gebruik bijzondere bromfiets

In de gewijzigde beleidsregel wordt onderscheid gemaakt tussen de technische toetsingscriteria die worden gesteld aan individueel vervoer, personenvervoer en goederenvervoer. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie Van Aalst (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 619). Zo wordt in artikel 15 onderscheid gemaakt in de maximale afmetingen en toegestane maximum massa (rijklaar en technisch) tussen individueel vervoer en personen- en goederenvervoer. In artikel 17 wordt voor elektrisch aangedreven voertuigen gevarieerd met het nominaal continu maximumvermogen van een elektromotor. Bovendien worden in de artikelen 31a, 31b en 32 aanvullende eisen gesteld indien de bijzondere bromfiets is bedoeld voor personen- of goederenvervoer. Zo mag de bijzondere bromfiets voor personenvervoer slechts voorzien zijn van ten hoogste acht zitplaatsen voor passagiers. De bestuurdersplaats moet voorzien zijn van een bescherming die kan voorkomen dat de bestuurder van het voertuig valt.

3.5 Voorschriften en beperkingen in de aanwijzing

Er kan alleen effectief toezicht worden gehouden als er specifieke regels zijn waaraan de aanvrager na het krijgen van de aanwijzing moet voldoen. De beleidsregel ziet echter op de aanwijzing zelf, niet direct op regels die daarna gelden. Daartoe dient het stellen van voorschriften en beperkingen in de aanwijzing. Over dergelijke voorschriften voor ná de aanwijzing worden toch ook enkele bepalingen in de beleidsregel opgenomen, omdat dit op voorhand duidelijkheid biedt. Dit alles om ervoor te zorgen dat er alleen aangewezen bijzondere bromfietsen worden geproduceerd en op de markt worden aangeboden. Bij de aanwijzing van een individueel voertuig speelt dit niet. Het specifieke voertuig is dan aangewezen en blijft gewoon toegelaten tot het verkeer op de weg. De artikelen in paragraaf 4a zijn zodanig geformuleerd dat ze aangeven welke voorschriften en beperkingen in ieder geval aan aanwijzingen worden verbonden. Hiermee wordt aan (potentiële) aanvragers en burgers duidelijk gemaakt welke regels (gaan) gelden voor afgegeven aanwijzingen.

Geldigheidsduur

Een belangrijk onderdeel van de aanwijzing is de geldigheidsduur. Er wordt expliciet gemaakt dat daaraan een beperking kan worden gesteld. Een aanwijzing zal dus niet per definitie voor altijd gelden. Voertuigen worden immers doorontwikkeld, de technologie verandert en nieuwe ontwikkelingen leiden tot nieuwe inzichten. Zo kunnen er nieuwe onderdelen op de markt worden aangeboden of hogere eisen aan de veiligheid van onderdelen of voertuigen worden gesteld. Dan moet een aanwij-



zing worden aangepast of is een geheel nieuwe aanwijzing vereist. Door de geldigheidsduur aan te passen wordt voorkomen dat voertuigen ongemerkt worden doorontwikkeld of dat nieuwe voertuigen nog steeds enkel aan oude eisen hoeven te voldoen, terwijl die inmiddels zijn aangescherpt om de veiligheid nog beter te waarborgen. Dit gebeurt ook in het systeem van Europese typegoedkeuringen, zoals opgenomen in Verordening (EU) nr. 168/2013.

Als slechts kleine aanscherpingen in de technische eisen worden doorgevoerd, is het niet wenselijk dat van invloed te laten zijn op de geldigheidsduur van de aanwijzing. In sommige gevallen wordt de aanwijzing daar zelfs niet door geraakt, bijvoorbeeld als een aangewezen bijzondere bromfiets al aan de nieuwe eisen voldoet. Als de aanwijzing niet meer overeenstemt met de nieuwe technische toetsingscriteria, moet de aanvrager de nieuwe eisen in het ontwerp van de bijzondere bromfiets meenemen. De minister kan na beoordeling van het aangepaste voertuig vervolgens de aanwijzing zodanig aanpassen. Als de wijzigingen in de technische toetsingscriteria zeer ingrijpend zijn, is een nieuwe aanwijzing noodzakelijk, waarvoor een nieuwe aanvraag is vereist.

Na het aflopen van die geldigheidsduur zouden voertuigen van voor dat tijdstip na een bepaalde tijd ook niet meer verkocht moeten worden. Daarom is een bepaling opgenomen dat in de aanwijzing wordt opgenomen dat alleen na melding aan de minister voertuigen nog twee jaar na dat tijdstip verkocht mogen worden door de aanvrager. Daardoor wordt voorkomen dat voertuigen die nog voldoen aan oude technische eisen nog lange tijd daarna kunnen worden verkocht en er op de openbare weg bij komen.

Kwaliteitssysteem

Van de aanvrager (en, als hij dat zelf niet is, van de fabrikant) zal via een voorschrift worden geëist dat een zogenaamd kwaliteitssysteem in stand wordt gehouden. Daarmee moet de aanvrager (en met hem de fabrikant) de veiligheid en conformiteit van de productie garanderen. Daarin moet ook worden gewaarborgd dat incidenten en problemen adequaat kunnen worden geadresseerd dan wel, als deze zich hebben voorgedaan, zijn geadresseerd. Feitelijk wordt hiermee van de aanvrager hetzelfde verwacht als van aanvragers (fabrikanten, distributeurs of importeurs) van een typegoedkeuring ingevolge (de artikelen 9 tot en met 16 van) Verordening (EU) nr. 168/2013. Het kwaliteitssysteem moet ook inzicht geven in incidenten en problemen met reeds in gebruik genomen voertuigen, zodat die kunnen worden verholpen en gedocumenteerd en daarvan periodiek opgave kan worden gedaan ten behoeve van controle daarop. Zie over die controle verder paragraaf 3.6.

Productie en verkoop

Ook voor de productie en verkoop van bijzonder bromfietsen worden voorschriften aan de aanvrager opgelegd in de aanwijzing. Zo moeten de bijzondere bromfietsen worden voorzien van een voertuigidentificatienummer (VIN) en een constructieplaat, om een aangewezen bijzondere bromfiets als zodanig herkenbaar te kunnen maken, en om ze te kunnen registreren. Een ander voorschrift is dat bij iedere verkochte bijzondere bromfiets een zogenaamde conformiteitsverklaring wordt afgegeven. Die geeft aan dat een geproduceerde bijzondere bromfiets in overeenstemming is met het beoordeelde voertuig(type). Zo kan bijvoorbeeld een consument daaruit afleiden en controleren of het voertuig ook daadwerkelijk is aangewezen en aldus is toegelaten tot het verkeer op de weg. Dit is ook het geval voor voertuigen die vallen onder de Europese voertuigregelgeving. Kopieën van die conformiteitsverklaringen moeten door de aanvrager worden bewaard en moeten tezamen met de aantallen geproduceerde voertuigen periodiek naar de RDW worden gestuurd. Zo kan de RDW ook zicht houden op welke voertuigen worden geproduceerd en of die conform zijn. Voor de verkoop wordt tevens voorgeschreven dat de koper over het gebruik van de bijzondere bromfiets actief wordt geïnformeerd. Dit betekent bijvoorbeeld dat informatie moet worden verstrekt over het besturen en bedienen van de bijzondere bromfiets, de daarvoor geldende verkeersregels, de voor bijzondere bromfiets geldende verzekeringsplicht en het feit dat een voertuig niet mag worden aangepast, omdat het dan wellicht niet meer valt onder de aanwijzing en derhalve niet meer is toegelaten tot de weg. De wijze waarop de aanvrager dit invult is niet bepaald, maar kan bestaan uit het aanbieden van een training, het verstrekken van informatieboekjes of het verwijzen naar (instructie)video's op internet. Hiervoor kan de aanvrager ook een derde partij inschakelen. Tot slot wordt van de aanvrager verwacht dat die een registratie bijhoudt van de voertuigen die zijn geproduceerd.

Conformiteit

Van de aanvrager wordt geëist dat alle voertuigen die worden geproduceerd en op de markt worden aangeboden conform zijn aan het beoordeelde type. Het woord 'conform' betekent hier dat alle bijzondere bromfietsen die onder de aanwijzing worden geproduceerd en op de markt worden aangeboden niet afwijken van de aangewezen bijzondere bromfiets. Als de aanvrager wijzigingen wil



doorvoeren, moeten die eerst aan de minister worden gemeld, behoudens enkele uitzonderingen. Veranderingen aan het ontwerp of de eigenschappen van of de gebruikte onderdelen in een bijzondere bromfiets kunnen tot gevolg hebben dat sprake is van een ander type.¹⁵ Door de melding kan worden bezien of de aanwijzing de gewijzigde bijzondere bromfietsen nog kan 'dekken', dat de aanwijzing moet worden aangepast of dat een nieuwe aanwijzing nodig is.

3.6 Toezicht op de conformiteit van de productie

De controle op de conformiteit van de productie is tot slot een belangrijk aandachtspunt voor de onderhavige aanpassing van de beleidsregel.¹⁶ Daarmee wordt gewaarborgd dat te allen tijde wordt geproduceerd conform de aanwijzing. Een aanpassing van de bijzondere bromfiets moet gemeld worden aan de minister alvorens deze kan worden doorgevoerd, om te bezien of een wijziging van de aanwijzing dan wel een nieuwe aanwijzing nodig is. Enkele wijzigingen zijn van de meldingsplicht uitgezonderd (zie artikel 44e, tweede lid, van de beleidsregel).

De RDW heeft in het kader van de typegoedkeuringen veel ervaring met de controle op de conformiteit van de productie. Er is daarom geregeld dat door de RDW toezicht wordt gehouden op de conformiteit van de productie van bijzondere bromfietsen, waarbij zal worden aangesloten op de praktijk zoals die is ontwikkeld voor typegoedkeuringen onder artikel 33 van Verordening (EU) nr. 168/2013.

Van de aanvrager wordt via een voorschrift geëist dat een kwaliteitssysteem in stand wordt gehouden (zie paragraaf 3.5 van deze toelichting). Daarmee moet de aanvrager de conformiteit van de productie garanderen, ook indien de aanvrager niet de fabrikant is. Dit houdt in dat als de aanvrager niet de fabrikant is, de aanvrager met de fabrikant duidelijke afspraken moet maken, voor het geval de conformiteit van de productie op de productielocatie gecontroleerd moet worden. De aanvrager zal zich daarbij moeten realiseren dat het nakomen van deze afspraken door beide partijen van groot belang is. Zo kan de RDW, als er tussen de aanvrager en de fabrikant geen duidelijke afspraken zijn, genooddakt zijn om bij de (buitenlandse) fabrikant een bezoek af te leggen als blijkt dat het geproduceerde voertuig afwijkt van het aangewezen voertuig en de aanvrager geen toelichting kan geven. De hiermee gepaard gaande kosten worden bij de aanvrager in rekening gebracht (zie artikel 7 van de beleidsregel). Ook heeft de aanvrager, zoals in paragraaf 3.5 is aangegeven, via de voorschriften in de aanwijzing een registratieplicht van de geproduceerde voertuigen. Deze registratie moet gerapporteerd worden aan de RDW.

De aanvrager moet jaarlijks opgave doen aan de RDW over het kwaliteitssysteem. Op basis van de jaarlijkse documentatie controleert de RDW het kwaliteitssysteem, administratief, fysiek of beide. De RDW gebruikt hierbij een methodiek van risicogericht toezicht met behulp van onder andere steekproeven. Bijvoorbeeld de registratie van geproduceerde voertuigen en uitkomsten van eerdere controles bepalen het risicoprofiel van een aanvrager en daarmee de intensiteit van de controle. Ook zal de RDW de naleving van de nadere voorschriften en beperkingen zoals opgenomen in de aanwijzing controleren. In ieder geval elke drie jaar vindt een fysieke controle plaats.

Indien de RDW vaststelt dat de overeengekomen regelingen en controleplannen uit het kwaliteitssysteem niet meer worden toegepast of niet langer als afdoende worden beschouwd, terwijl de productie wel wordt voortgezet, treedt de RDW hierover in contact met de aanvrager. Die krijgt de gelegenheid om ervoor te zorgen dat de procedure voor de conformiteit van de productie correct wordt nageleefd. Wanneer de aanvrager naar aanleiding daarvan geen aanpassingen doet, adviseert de RDW de Minister om via de aanwijzing in te grijpen, in het uiterste geval door intrekking van de aanwijzing.

4. Verhouding tot bestaande regelgeving

4.1 Wegenverkeerswet 1994

De grondslag voor de onderhavige beleidsregel is artikel 20b van de Wvw 1994. Op grond van artikel 20b van de Wvw 1994 kunnen aanwijzingen worden gegeven. Bij het gebruik van die bevoegdheid beoordeelt de minister een aanvraag aan de hand van de gewijzigde beleidsregel. Het enige inhoudelijke wettelijke criterium staat vermeld in artikel 20b: de toelating moet overeenstemmen met de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid en derde lid, onderdeel a, van de Wvw 1994 genoemde doeleinden, oftewel met de doeleinden van verkeersveiligheid en milieu. Die doeleinden zijn overgenomen in artikel 11 van de beleidsregel.

¹⁵ Zie de toelichting bij artikel I, onderdeel C, van de onderhavige beleidsregel (nieuw artikel 3a) voor wat onder een type wordt verstaan.

¹⁶ Zie ook de moties waaraan hiermee uitvoering wordt gegeven: motie Remco Dijkstra c.s. (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 627) en motie Schonis/Van der Graaf (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 628).



Met een aanwijzing wordt voorzien in toelating van een voertuig tot het verkeer op de weg. Dit in afwijking van de hoofdregel in artikel 21, eerste lid, van de Wvw 1994. Dat artikel bepaalt namelijk dat voertuigen moeten zijn goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg. Voor bijzondere bromfietsen geldt dus een ander regime, in overeenstemming met artikel 21, vierde lid, van de Wvw 1994.

Voor (het aanwijzen van personen belast met) het toezicht op de naleving biedt de Wvw 1994 een grondslag in artikel 158.

4.2 Regeling voertuigen

Dat voor toelating tot het verkeer op de weg van bijzondere bromfietsen een goedkeuring niet is vereist, is expliciet opgenomen in artikel 3.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen. Daarmee zijn de toelatingseisen voor voertuigen, opgenomen in hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen, niet van toepassing op bijzondere bromfietsen. De toelatingseisen voor bijzondere bromfietsen zijn opgenomen in de beleidsregel.

Naast de toelatingseisen zijn de permanente eisen van belang. Deze zijn ten aanzien van bijzondere bromfietsen opgenomen in hoofdstuk 5, afdeling 6, paragraaf 13, van de Regeling voertuigen. De permanente eisen gelden voor alle bijzondere bromfietsen die op de weg rijden en zijn bedoeld om de veiligheid van het verkeer op de weg te allen tijde te waarborgen. De permanente eisen zijn daarmee de leidraad voor de handhaver om bij gebruik op de weg de bijzondere bromfiets te controleren. De toelatingseisen en permanente eisen zijn aan elkaar gerelateerd. Dat is verklaarbaar, omdat voertuigen voordat ze worden toegelaten tot het verkeer op de weg wel moeten voldoen aan de eisen die gelden als ze op de weg zijn. Omdat de onderdelen van voertuigen door het gebruik kunnen worden aangetast, wijken de permanente eisen over het algemeen iets af van de toelatingseisen (lichter). Eventuele verschillen in de verhouding tussen de twee soorten regels die ontstaan ten gevolge van dit besluit zullen op een later moment worden hersteld.

4.3 Europese en internationale voertuigregelgeving

In de beleidsregel wordt op verschillende plaatsen verwezen naar Europese en internationale voertuigregelgeving. Die regelgeving is relevant, omdat die ook geldt voor 'reguliere' voertuigen. Er wordt vooral verwezen naar Verordening (EU) nr. 168/2013 (en de daarop gebaseerde uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen): deze geldt voor reguliere bromfietsen en om die reden wordt het wenselijk geacht dat ter bescherming van de verkeersveiligheid ook het regime voor de bijzondere bromfietsen daarbij aansluit.

Tevens wordt verwezen naar VN/ECE-reglementen. Dit zijn reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties waarin uniforme (technische) voertuigeisen worden voorgeschreven. Hiernaar wordt ook verwezen in de Europese voertuigregelgeving. Daarom zijn die reglementen ook relevant voor de technische specificaties waaraan bijzondere bromfietsen moeten voldoen.

4.4 Warenwet en Warenwetbesluiten

Naast de Europese en internationale voertuigregelgeving is ook een ander deel van het Europees recht relevant voor de bijzondere bromfietsen, te weten productregelgeving. Het gaat dan primair op de Warenwet. Een bijzondere bromfiets is immers ook een 'waar' waar die wet op van toepassing is.

Allereerst wordt voor de afbakening van welke producten in aanmerking kunnen komen voor een aanwijzing als bijzondere bromfiets gewezen op de Speelgoedrichtlijn.¹⁷ Voor speelgoed is geen aanwijzing als bijzondere bromfiets mogelijk of zelfs nodig. Speelgoed is namelijk niet bestemd voor het gebruik op de openbare weg. De twee soorten producten sluiten elkaar dus uit. In artikel 2, eerste lid, in samenhang met bijlage I van de Speelgoedrichtlijn is dit expliciet gemaakt: autopeds en andere vervoermiddelen die bestemd zijn voor gebruik op openbare wegen of openbare paden worden niet beschouwd als speelgoed in de zin van de Speelgoedrichtlijn. Als een voertuig wel bestemd is voor de openbare weg, moet daarvoor de voertuigregelgeving worden geraadpleegd, en in het kader van artikel 20b van de Wvw 1994 en de beleidsregel is dus een aanwijzing als bijzondere bromfiets noodzakelijk voor toelating tot het verkeer op de weg.

¹⁷ Richtlijn 2009/48/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de veiligheid van speelgoed (PbEU 2009, L 170), geïmplementeerd in het Warenwetbesluit speelgoed 2011.



Over de verhouding tussen de regelgeving omtrent bijzondere bromfietsen en de Machinerichtlijn¹⁸ wordt de Europese Commissie gevraagd een uitspraak te doen. Tevens is de Richtlijn algemene productveiligheid van toepassing.¹⁹ Die richtlijn is geïmplementeerd in de Warenwet en het Warenwetbesluit algemene productveiligheid. Er is wel een rangorde tussen de verschillende richtlijnen: als geen specifieke regelgeving van toepassing is, dan is de Richtlijn algemene productveiligheid van toepassing. In dit geval betekent dit dat, indien ze van toepassing zijn, bijvoorbeeld de bepalingen uit de Speelgoedrichtlijn of de Machinerichtlijn voor gaan. Als niets is geregeld, komt de Richtlijn algemene productveiligheid in beeld. In het bijzonder wordt gewezen op de bepalingen omtrent terugroepacties (artikelen 21 tot en met 21c van de Warenwet; zie verdere paragraaf 5.3).

4.5 Regeling taken Dienst Wegverkeer

De Regeling taken Dienst Wegverkeer beschrijft de taken van de RDW. In artikel 2a, onderdeel w, is de taak opgenomen dat de RDW een voertuig in het kader van de procedure tot aanwijzing voor toelating tot de weg van een motorrijtuig als bedoeld in artikel 20b, eerste lid, van de Wvw 1994 beoordeelt op zijn technische kenmerken. Deze taak wordt uitgebreid om tevens het toezicht op de conformiteit van de productie van de bijzondere bromfietsen te omvatten.

5. Uitvoering en handhaving

5.1 Uitvoering

De gewijzigde beleidsregel wordt primair uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat is belast met de behandeling van aanvragen. De aanscherping van het toelatingskader betekent voor de uitvoering dan ook dat met name de aanvraagprocedure moet worden aangepast. Die aanpassing werkt in belangrijke mate door naar de RDW, die een belangrijke taak heeft in de procedure en bij een adviesaanvraag van de minister een uitgebreidere beoordeling zal moeten doen. Daarnaast krijgt de RDW een toezichthoudende rol ten aanzien van de conformiteit van de productie van aangewezen bijzondere bromfietsen.

5.2 Toezicht

Het toezicht op de aanwijzingen en de bijbehorende productie kan rechtstreeks worden gebaseerd op de Wvw 1994. Artikel 158, eerste lid, van die wet biedt de mogelijkheid om bij besluit personen aan te wijzen die belast zijn met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet. Bij besluit wordt de RDW dus aangewezen als toezichthouder voor de conformiteit van de productie ten aanzien van aanwijzingen op grond van artikel 20b van de Wvw 1994. Met dat besluit kan de RDW de rol als toezichthouder op de conformiteit van de productie op zich nemen en controleren of de voorschriften en beperkingen die aan de aanwijzingen zijn verbonden, die grotendeels ook zijn neergelegd in paragraaf 4a van de beleidsregel, worden nageleefd. De grondslag voor het toezicht is tevens opgenomen in de Regeling taken Dienst Wegverkeer.

Voorts wordt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aangewezen om een onderzoekstaak uit te voeren in de handelsfase. Dit betekent dat de ILT signalerend kan optreden op het aanwezig zijn van de juiste documentatie en zich hierbij richt op de fabrikant of de aanvrager van de aanwijzing en op de distributeur van de bijzondere bromfietsen. Met de eventuele signalen kan de RDW bij het risicogericht toezicht rekening houden.

Voor het toezicht op het gebruik van de bijzondere bromfietsen is er een reguliere taak voor de politie. Die is belast met het controleren of voertuigen die op de weg worden gebruikt zijn toegelaten en, zo ja, of ze voldoen aan de permanente eisen. Ook de politie kan rekening houden met eventuele signalen van de ILT.

5.3 Terugroepacties

De RDW heeft de bevoegdheid om terugroepacties te gelasten voor alle motorrijtuigen waarop de Wvw 1994 betrekking heeft. Dit kan de RDW doen als voertuigen naar zijn oordeel gevaar opleveren voor de veiligheid of de gezondheid van de mens of tevens gevaar opleveren voor de veiligheid van zaken, op grond van artikel 21, eerste en tweede lid, van de Warenwet in samenhang met artikel 2b,

¹⁸ Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG (PbEU 2006, L 157). Deze richtlijn is geïmplementeerd in het Warenwetbesluit machines.

¹⁹ Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid (PbEG 2002, L 11).



tweede lid, van het Warenwetbesluit algemene productveiligheid.²⁰ Degenen die de voertuigen verhandelen moeten dan de (vermoedelijke) houders op een doeltreffende wijze op de hoogte brengen van het gevaar of moeten de verhandeling daarvan staken dan wel alle noodzakelijke maatregelen treffen om de voertuigen terug te nemen. Ook moet de beschikbare informatie over risico's aan het publiek ter beschikking worden gesteld (artikel 21a, eerste lid, van de Warenwet). Ingevolge artikel 2b, vierde lid, van het Warenwetbesluit algemene productveiligheid en het daarop gebaseerde Aanwijzingsbesluit toezichthouders artikel 2b, tweede lid, Warenwetbesluit algemene productveiligheid (Stcrt. 2008, 103) is de afdeling Typegoedkeuring van de RDW belast met het toezicht op de naleving van de terugroepacties op grond van de Warenwet.

5.4 Sanctionering

De sanctionering van het niet naleven van de aanwijzing blijft in handen van de minister. Die heeft immers de aanwijzing gegeven. Daarmee is er ook een impliciete bevoegdheid om aan de aanwijzing voorschriften en beperkingen te verbinden of de aanwijzing te schorsen of in te trekken, als daartoe aanleiding bestaat.²¹ Die sancties kunnen worden gebruikt om het voldoen van de bijzondere bromfietsen aan de gestelde regels af te dwingen. Met een wijziging van de aanwijzing kan de productie van bijzondere bromfietsen worden beperkt of stopgezet, doordat de voertuigen die worden geproduceerd mogelijk niet meer kwalificeren als aangewezen bijzondere bromfietsen. Schorsing en intrekking zijn maatregelen die verder gaan en ook invloed hebben op gebruikers van de voertuigen. De voertuigen die ooit onder de aanwijzing zijn toegelaten, zijn dat gedurende een schorsing of na de intrekking namelijk niet meer en mogen dus niet op de openbare weg worden gebruikt. Alleen als de verkeersveiligheid zodanig in het geding is dat die voertuigen van de weg moeten, behoren schorsing en intrekking tot de mogelijkheden.

Voor wat betreft het gebruik van bijzondere bromfietsen op de weg verandert er niets. Hier ligt de taak bij de politie om het verbod op het gebruik van bijzondere bromfietsen die niet zijn aangewezen of die niet voldoen aan de permanente eisen te handhaven.

6. Gevolgen

6.1 Bestaande aanwijzingen

Dit besluit leidt op zichzelf niet direct tot een verhoging van de inhoudelijke nalevingskosten of administratieve lasten voor burgers en bedrijven. Onder reeds afgegeven aanwijzingen mag geproduceerd (blijven) worden en de aangewezen bijzondere bromfietsen blijven toegelaten tot het verkeer op de weg. Zie echter paragraaf 9 van deze toelichting voor wat er in de toekomst verandert voor bestaande aanwijzingen.

6.2 Nieuwe aanwijzingen

Dit besluit heeft wel gevolgen voor de inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten voor burgers en bedrijven die een nieuwe aanwijzing van een bijzondere bromfiets aanvragen. De aanvraagvereisten zijn aangescherpt, de beoordeling van aanvragen is uitgebreider en er komt toezicht op de productie van typen aangewezen bijzondere bromfietsen. Het proces gaat daardoor onvermijdelijk langer duren en is duurder. De kosten van dat proces komen voor rekening van de aanvrager (zie artikel 7 van de beleidsregel). Een aanvrager met een professioneel niveau van productie en met een voertuig dat een gemiddelde technische complexiteit heeft, kan – gebaseerd op een grove schatting – globaal rekening houden met de volgende kosten die de RDW in rekening brengt.

6.2.1 Kosten en lasten van aanvraag

Aanvragers betalen zelf de kosten voor het opmaken van de documenten die ze voor de aanvraag nodig hebben. Aangezien de aanvraagvereisten zijn aangescherpt om de goede technische staat van het voertuig te garanderen en het toezicht effectiever te kunnen maken, zullen aanvragers meer kosten moeten maken. Zo moet worden voldaan aan meer VN/ECE-reglementen, waarvoor een goedkeuring kan worden verkregen ten bewijze van het voldoen daaraan.

²⁰ Voor voertuigen met een typegoedkeuring is er ook een specifieke grondslag voor terugroepacties in artikel 25e van de Wvw 1994, maar deze kan wegens het niet vereist zijn van een (Europese) goedkeuring niet worden ingeroepen.

²¹ Bij de wijziging van wet- en regelgeving zal worden overwogen deze bevoegdheid expliciet te maken.



6.2.2 Kosten en lasten van beoordeling

De RDW zal naar aanleiding van de adviesaanvraag door het ministerie een uitgebreidere beoordeling moeten doen om tot een advies te komen. Een voorbeeld daarvan is dat aanvullende documenten moeten worden beoordeeld. Daarnaast vereisen de aangescherpte technische eisen een andere wijze van beoordeling. De aanvrager betaalt de RDW een door de RDW vastgesteld uurtarief voor het uitvoeren van de technische beoordeling. Aangezien de technische beoordeling door de aanvullende eisen langer zal duren, nemen de kosten daarvan toe. Voor een technische beoordeling door de RDW zal gemiddeld ongeveer een bedrag van € 3.000 in rekening worden gebracht. Dit bestaat onder andere uit het uurtarief van RDW-medewerkers en huur van de technische apparatuur en de ruimte waar de beoordeling kan plaatsvinden. Voor de beoordeling van het waarborgen van de conformiteit van de productie vooraf wordt een bedrag van € 2.000 geraamd.

Administratieve lasten voor de aanvrager zijn er bij de beoordeling niet. De beoordeling wordt door de RDW uitgevoerd en hier heeft de aanvrager een zeer kleine rol in. Hij zal weliswaar aanwezig moeten zijn bij de fysieke beoordeling, maar dat was al het geval (zie artikel 6 van de beleidsregel). Bovendien hoeven gederfde inkomsten niet in aanmerking te worden genomen als administratieve lasten.

6.2.3 Kosten en lasten van toezicht

Door de introductie van het toezicht op de conformiteit van de productie nemen de administratieve lasten voor de aanvrager verder toe. Deze kosten worden overeenkomstig de werkwijze van de RDW bij een Europese typegoedkeuring en in lijn met 'Maat houden'²² doorberekend aan de aanvrager. De activiteiten waarvoor kosten in rekening worden gebracht zijn onderdeel van het toelatingsproces en zijn daarmee rechtstreeks toerekenbaar aan de aanvrager, omdat die profijt heeft van de toelating. Voorts wordt het toelatingsproces beschouwd als continu proces. Bij controles wordt opnieuw bezien of de conformiteit van de productie kan worden aangetoond. Indien de aanvrager extra toezicht veroorzaakt, bijvoorbeeld omdat wijzigingen aan de aangewezen bijzondere bromfiets niet gemeld blijken te zijn, is het principe 'de veroorzaker betaalt' van toepassing en zal de aanvrager met hogere kosten voor toezicht worden geconfronteerd. De RDW brengt in alle gevallen een kostendekkend tarief in rekening, gebaseerd op de krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde tarieven.

De inhoudelijke nalevingskosten zijn geraamd op jaarlijks € 2.200. Dit bestaat uit een vast jaarlijks bedrag en een variabel deel op basis van het uurtarief van RDW-medewerkers en reiskosten. Deze kosten kunnen echter sterk variëren, bijvoorbeeld indien een fysieke (in plaats van administratieve) controle moet plaatsvinden bij de fabrikant of aanvullende controles nodig zijn. Administratieve lasten bestaan uit het rapporteren over wijzigingen aan het kwaliteitssysteem en wat het gebruik van het kwaliteitssysteem heeft opgeleverd, zoals de adressering van signalen en meldingen van gebruikers van een voertuig. Ook overlegt de aanvrager een actuele lijst met geproduceerde voertuigen en wordt in algemene zin medewerking verleend aan toezicht.

7. Advisering en consultatie

Voor de inhoud van dit besluit is gebruikgemaakt van aanbevelingen en adviezen van TNO, de RDW en de SWOV. Aanvullend heeft nadere afstemming plaatsgevonden met de RDW. Door de resultaten en conclusies uit de rapporten van die organisaties zijn de meeste wijzigingen voortgevloeid die zijn verwerkt in dit besluit.

7.1 Rapport TNO

TNO heeft een onderzoek uitgevoerd naar de veiligheid van de Stint. De vier belangrijkste aanbevelingen die TNO heeft gedaan om de veiligheid tijdens het gebruik van de Stint voor personenvervoer op acceptabel niveau te krijgen, worden hieronder besproken. Met het meenemen van deze aanbeveling wordt uitvoering gegeven aan motie Schonis c.s. (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 657).

Aanbeveling 1: goedwerkend remsysteem

De eerste aanbeveling van TNO is dat het voertuig moet worden voorzien van een goedwerkend remsysteem op alle wielen dat wat betreft technische eisen ten minste voldoet aan de reguliere toelatingseisen voor het betreffende type voertuig.

Deze aanbeveling is overgenomen in deze wijziging van de beleidsregel, specifiek in artikel 31. In plaats van één remsysteem zijn voortaan twee remsystemen vereist, en moet er een rem op elk wiel zitten. Door te verwijzen naar VN/ECE-reglement nr. 78 is gewaarborgd dat wordt getoetst volgens de toelatingseisen voor 'reguliere' bromfietsen.

²² Kamerstukken II 2013/14, 24 036, nr. 407.



Aanbeveling 2: valbeveiliging

Ten tweede beveelt TNO aan dat, omdat het voertuig ook op hellingen gebruikt wordt, een oplossing moet worden ontwikkeld voor het gecontroleerd tot stilstand brengen van het voertuig wanneer de bestuurder van het voertuig valt. Een beter en goedkoper alternatief is volgens TNO het aanbrengen van een inrichting die de kans minimaliseert dat een bestuurder van het voertuig valt, zoals een zitplaats. Met een zitplaats blijft het voertuig ook bestuurbaar doordat de bestuurder altijd op een rijdend voertuig aanwezig is.

Het gecontroleerd tot stilstand komen van het voertuig wanneer de bestuurder van het voertuig valt, is ook geregeld in dit besluit. In artikel 22, vierde lid, van de beleidsregel komt dit tot uitdrukking. Daarnaast is een eis toegevoegd dat een bijzondere bromfiets die is bedoeld voor personen- of goederenvervoer een bescherming heeft die kan voorkomen dat een bestuurder van het voertuig valt (artikel 31b). Dit kan echter geen zadel zijn, in tegenstelling tot wat TNO aanbeveelt. De reden daarvoor is dat als sprake is van een zadel (zitplaats) voor de bestuurder, het voertuig valt binnen het toepassingsbereik van Verordening (EU) nr. 168/2013. Dan kan geen sprake meer zijn van een aanwijzing als bijzondere bromfiets, maar moet het voertuig worden goedgekeurd via de route van (type)goedkeuring om te worden toegelaten tot het verkeer op de weg.

Aanbeveling 3: ongewenst accelereren voorkomen

Een derde aanbeveling van TNO is dat de faalmodus 'ongewenst accelereren' te allen tijde moet worden voorkomen door het toepassen van een redundant signaal en een geschikte methode van foutdetectie. Een motorregelaar biedt de mogelijkheid voor beide oplossingen, aldus TNO. Om met deze aanbeveling van TNO rekening te houden is in artikel 22 een nieuw tweede lid ingevoegd over het elektronisch systeem voor versnellen en vertragen. Dat systeem moet redundant zijn uitgevoerd, zodat bij uitval van dat systeem zowel ongewenst accelereren als abrupt tot stilstand komen wordt voorkomen.

Aanbeveling 4: parkeerrem en bediening daarvan

Tot slot geeft TNO de aanbeveling dat de automatische parkeerrem vervangen moet worden door een handmatig bediende parkeerremrichting zodat het voertuig bij stilvallen vrij kan blijven rollen. Een handmatig bediende parkeerrem kan ook niet onbedoeld geactiveerd worden, aldus TNO. De parkeerrem zou bediend moeten worden door een bedienelement in de directe nabijheid van de andere bedieningsorganen en zo worden uitgerust dat het niet kan worden vergeten. De eisen ten aanzien van de parkeerrem zijn verduidelijkt in artikel 31 van de beleidsregel. De parkeerrem mag alleen nog mechanisch zijn. Door daarnaast eisen te stellen aan de bedieningsorganen, die in lijn met internationale eisen moeten zijn (artikel 21a), wordt gewaarborgd dat de parkeerrem duidelijk zichtbaar en herkenbaar is en eenvoudig is te bedienen, zodat deze niet zomaar kan worden vergeten.

7.2 Advies RDW

Op 30 november 2018 heeft de RDW samen met de SWOV een voorlopig advies uitgebracht over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor toelating en veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen.²³ Daarbij ging de RDW met name in op de toelating en het toezicht, waarvoor zes aanbevelingen werden gedaan. Die aanbevelingen zijn grotendeels overgenomen. Op 20 februari 2019 heeft de RDW in een afzonderlijke brief aanscherpingen op het voorlopig advies toegestuurd, waarin zijn aanbevelingen nader zijn uitgewerkt tot meer concrete voorstellen voor de wijziging van de beleidsregel. Deze adviezen zijn eveneens meegenomen.

Aanbeveling I: toepasselijkheid Machinerichtlijn

De aanbeveling om de verplichting op te nemen in de beleidsregel dat een voertuig moet voldoen aan de Machinerichtlijn is niet overgenomen. Zoals in paragraaf 4.4 is opgemerkt, wordt nog aan de Europese Commissie gevraagd wat de juridische verhouding is tussen de Machinerichtlijn en de bijzondere bromfietsen. Voor het toelaten van voertuigen tot de weg zal daarom alleen worden gekeken naar de beleidsregel en de daarin opgenomen eisen. Daarmee wordt, door te bezien of de voertuigen voldoen aan de eisen, de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Aanbeveling II: aanvraagvereisten

De RDW adviseert om het aantal bescheiden dat betrokken moet worden bij de aanvraag te vergroten.

²³ Zie Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 637.



Zo adviseert de RDW dat de aanvrager een risicobeoordeling en een duurzaamheidsverklaring aanlevert en duidelijk maakt of hij een voertuig individueel of per type aangewezen wil hebben en ook waarvoor het voertuig is bedoeld (individueel, personen- of goederenvervoer). Tevens is het advies om voor het zogenaamde veiligheidsrapport de ISO 26262-norm te hanteren om aan te tonen dat het voertuig minstens zo veilig is als een 'reguliere' bromfiets. Ten slotte zou de aanvrager er door middel van een verklaring voor in moeten staan dat alle exemplaren van het voertuig identiek zijn aan het exemplaar dat de RDW heeft beoordeeld.

Deze adviezen zijn ten dele overgenomen. Een risicobeoordeling is vereist voor zover wordt afgeweken van in Verordening (EU) nr. 168/2013 of in de beleidsregel gestelde eisen. De aanvrager zal bij een aanvraag moeten aangeven voor welk type vervoer de bijzondere bromfiets is bedoeld, maar hij hoeft niet (meer) te verklaren dat het voertuig identiek is aan het door de RDW beoordeelde voertuig. Er is voor gekozen om deze verklaring te vervangen door een verplichting van conformiteit richting de aanvrager (zie artikel 44e, eerste lid). Daarnaast is de aanvrager verplicht een conformiteitsverklaring te maken en af te geven bij ieder voertuig, ten bewijze van dat het voertuig voldoet aan de aanwijzing en gelijk is aan het door de RDW beoordeelde voertuig. Ten aanzien van ISO 26262 is ervoor gekozen de toepassing ervan niet verplicht te stellen, nu dit met name een methodiek betreft om risico's te beoordelen. De kern is dat een risicobeoordeling plaatsvindt, waarvoor ook andere methoden kunnen worden toegepast.

Aanbeveling III: technische toetsingscriteria

De door de RDW geadviseerde precisering van de technische toetsingscriteria voor het remsysteem, de afmetingen en de massa zijn veelal overgenomen. Op enkele punten, zoals ten aanzien van de massa, is voortgebouwd op de adviezen door de regels nog iets uit te breiden of aan te scherpen.

Aanbeveling IV: toezicht op conformiteit

De RDW adviseert toezicht op de fabricage te houden door middel van een jaarlijks bezoek en evaluatie door de RDW, waarbij de aanvrager verplicht is te zorgen dat er bij de fabricage een kwaliteitssysteem met procedures voor incident-, configuratie- en probleemmanagement is ingericht. Dit advies is grotendeels overgenomen in de artikelen 44d en 44g. De registratie van de datum van ingebruikname wordt in tegenstelling tot het advies niet geëist, omdat de aanvrager hiervan niet noodzakelijkerwijs op de hoogte is. Hij is immers niet altijd degene die het voertuig aan de eindgebruiker verkoopt. Daarnaast is in afwijking van het advies, maar na afstemming met de RDW, opgenomen in artikel 44g, onderdeel b, dat een bezoek (fysiek) ten minste één keer in de drie jaar plaatsvindt in plaats van jaarlijks.

Aanbeveling V: tijdelijkheid aanwijzing

Onder de huidige procedure is de aanwijzing niet beperkt in de tijd. De fabrikant mag tot nu toe onbeperkt voertuigen produceren die aan de destijds geldende eisen voldoen, terwijl er modernere en veiligere technieken beschikbaar komen. De RDW adviseert de aanwijzing tot toelating van bijzondere bromfietsen te beperken in de tijd, zoals bij de reguliere procedure van typegoedkeuringen. Bij aanscherping van de eisen moeten nieuwe voertuigen worden getoetst aan de nieuwe eisen om een besluit te kunnen nemen over de bestaande aanwijzing.

Dit advies is overgenomen in artikel 44c, eerste en tweede lid, van de beleidsregel. Concreet betekent dit dat het recht om voertuigen te produceren niet langer onbeperkt geldig is voor de aanvrager. Bij een aanscherping van de technische toetsingscriteria zullen nieuw geproduceerde voertuigen op termijn moeten voldoen aan deze nieuwe toetsingscriteria. Dit geldt niet voor reeds geproduceerde en verkochte voertuigen. Die mogen gewoon blijven rijden.

Aanbeveling VI: limitering aantallen voertuigen

Het aantal bijzondere bromfietsen dat jaarlijks kan worden geproduceerd, wordt niet gelimiteerd. Hiermee wordt afgeweken van het advies van de RDW. Niet de geproduceerde aantallen moeten leidend zijn, maar het toelatingskader moet de randvoorwaarden scheppen om te zorgen dat in beginsel met elke bijzondere bromfiets veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen, ongeacht het aantal dat wordt geproduceerd.

7.3 Advies SWOV

De SWOV vindt het belangrijk dat weggebruikers weten welke voertuigen zijn toegelaten tot de openbare weg. Hier ligt een gedeelde verantwoordelijkheid voor marktpartijen en de overheid. Het is belangrijk dat de fabrikant, importeur of distributeur van bijzondere bromfietsen consumenten goed informeert over de voorwaarden voor het gebruik van een bijzondere bromfiets, bijvoorbeeld dat bijzondere bromfietsen verzekeringsplichtig zijn. Daarnaast wordt bezien of naast publicatie in de



Staatscourant, de informatie over de toegelaten bijzondere bromfietsen (en de voorwaarden waaronder ze zijn toegelaten) online op één plek beschikbaar kan worden gesteld, zodat voor consumenten, gemeenten, verzekeraars en handhavers ook meteen duidelijk is welke voertuigen al dan niet toegelaten zijn tot de openbare weg.

In navolging van het voorlopige advies van de SWOV wordt ook nog gekeken of een praktijkproef deel moet uitmaken van de procedure en of experimenten of pilots toelating (voor langere termijn) vooraf gaan.

8. Evaluatie

Er is in dit besluit niet voorzien in een evaluatiebepaling. De reden is dat er op dit moment al een breder regelgevingstraject loopt ten aanzien van de bijzondere bromfietsen. Daarmee is de evaluatie eigenlijk nog in volle gang. Op dit moment loopt ook nog een onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Het onderzoeksrapport dat op termijn zal worden uitgebracht, zal ook betrekking hebben op de gewijzigde beleidsregel. Mede daarom wordt deze wijziging gezien als een tussenstap.

De wet- en regelgeving zullen nog verder worden aangepast. Zo zullen bij herziening van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de bijzondere bromfietsen de toezichtstaken wettelijke worden verankerd en zoveel mogelijk worden georganiseerd analoog aan de werkwijze bij Europese typegoedgekeurde voertuigen. Bij bijzondere bromfietsen krijgt de RDW de rol van toezichthouder op de conformiteit van de productie en krijgt de ILT de rol van markttoezichthouder.²⁴

Bij de definitieve herziening van de regelgeving zullen ook de beleidsregel en de daarin opgenomen eisen opnieuw worden beschouwd. Na de inwerkingtreding van het definitieve toelatingskader zal op termijn ook een evaluatie plaatsvinden.

9. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Deze wijziging van de beleidsregel treedt zo spoedig mogelijk in werking. Het betreft spoedregelgeving. Hierdoor wordt afgeweken van de systematiek van vaste verandermomenten uit de Aanwijzingen voor de regelgeving. Deze wijziging is zeer wenselijk om de aanwijzing van bijzondere bromfietsen op een zo kort mogelijke termijn en op een verantwoorde manier mogelijk te maken. Met de gewijzigde beleidsregel kunnen aanvragen behandeld worden volgens het nieuwe toelatingskader. Hierdoor kan de verkeersveiligheid het best worden gewaarborgd, zonder innovatie onmogelijk te maken.

De wijziging van de beleidsregel heeft geen directe gevolgen voor reeds verleende aanwijzingen. De uitbreiding met voorschriften en beperkingen aan aanwijzingen in de beleidsregel is alleen van toepassing op nieuwe aanvragen en daaruit voortvloeiende aanwijzingen. Wanneer er een definitief toelatingskader komt, is het voornemen om dat van toepassing te laten zijn op de productie van bijzondere bromfietsen die al een aanwijzing hebben gekregen of die krijgen onder het tussentijds toelatingskader. Voor deze laatstgenoemde groepen betekent dit dat een overgangsregime zal worden ingesteld waarin de producent de ruimte krijgt om aan de technische eisen van het definitieve toelatingskader te voldoen. Voor de volledigheid wijs ik erop dat er voor gebruikers niets wijzigt. Een door hen gekocht of gebruikt voertuig kunnen zij blijven gebruiken. Uiteraard geldt dit niet wanneer de aanwijzing ingetrokken wordt of het voertuig niet voldoet aan de permanente eisen.

Tot slot wordt opgemerkt dat wordt gewerkt aan aanpassing van de wet- en regelgeving omtrent de bijzondere bromfietsen in bijvoorbeeld de Wvw 1994 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Op termijn zullen die wijzigingen in de wet- en regelgeving ook gevolgen hebben voor de bestaande aanwijzingen en daarmee de bestaande bijzondere bromfietsen.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdelen A, I en K

In artikel 1 zijn de begripsbepalingen in lijn gebracht met de actualiteit. Richtlijn 2002/24/EG en Richtlijn 2009/139/EG zijn inmiddels vervallen.

²⁴ Daarmee wordt dan uitvoering gegeven aan de moties Laçin/Stoffer (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 654) en Stoffer c.s. (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 658).



Tevens wordt een begripsbepaling toegevoegd van conformiteitsverklaring en Verordening (EU) nr. 901/2014.²⁵ Met de conformiteitsverklaring wordt aangegeven dat een verkochte bijzondere bromfiets conform het aangewezen type bijzondere bromfiets is. Voor het opstellen van de conformiteitsverklaring moet worden aangesloten bij Verordening (EU) nr. 901/2014. Die verordening is een uitvoeringsverordening onder Verordening (EU) nr. 168/2013, waarin administratieve voorschriften zijn gegeven die samenhangen met goedkeuring van voertuigen. Vanwege de eenduidigheid verdient het de voorkeur dat ook bij die voorschriften overeenstemming bestaat tussen 'reguliere' en bijzondere bromfietsen.

In het tweede lid van artikel 1 is de toepassing van de begripsbepaling van zitplaats uit artikel 1.1 van de Regeling voertuigen uitgezonderd. Volgens die begripsbepaling is namelijk alleen een constructie die plaats biedt voor een volwassen persoon een zitplaats. In de beleidsregel kunnen zitplaatsen ook alleen voor kinderen bedoeld zijn (zie verder artikel 31a van de beleidsregel).

De verwijzingen naar de inmiddels vervallen richtlijnen in de artikelen 11 en 13 zijn eveneens aangepast.

Onderdeel B

Het voorheen tweede en derde lid van artikel 3 zijn verplaatst naar respectievelijk de artikelen 3a, 4, derde lid, onderdeel e, en 44e, eerste lid, van de gewijzigde beleidsregel. Daarnaast is een redactionele wijziging aangebracht.

Onderdeel C

In het nieuwe artikel 3a staat wat er in de aanvraag moet worden vermeld. Ten eerste moet worden vermeld of de aanvraag wordt ingediend voor een type voertuig of een individueel voertuig (voorheen artikel 3). Voor de afbakening van een bepaald type voertuig wordt aangesloten bij de definitie van 'voertuigtype' uit Verordening (EU) nr. 168/2013: een groep voertuigen, met inbegrip van varianten²⁶ en uitvoeringen, die onderling niet verschillen wat betreft de fabrikant en de typeaanduiding die hij eraan heeft gegeven en wat betreft chassis, frame, subframe of bodemplaat of structuur waaraan de belangrijkste onderdelen zijn bevestigd. Dit betekent dat als voertuigen qua merk of constructie van elkaar verschillen, sprake is van verschillende typen. Het type moet ook expliciet in de aanvraag worden vermeld. Uiteraard moet het wel altijd gaan om een voertuig waarvoor géén typegoedkeuring vereist is.

Ten tweede moet de aanvraag vermelden voor welk type vervoer de bijzondere bromfiets is bedoeld: voor individueel vervoer, voor personenvervoer of voor goederenvervoer. De eisen aan de bijzondere bromfietsen zijn namelijk anders naar gelang het type vervoer waarvoor de bijzondere bromfiets is bedoeld. In beginsel zal een voertuig slechts voor één type vervoer bedoeld zijn. Daarom is het uitgangspunt dat in de aanvraag ook maar één type vervoer wordt opgegeven.

Onderdeel D

Het eerste en tweede lid van artikel 4 zijn zodanig aangepast dat duidelijker is dat een bijzondere bromfiets geen typegoedkeuringplichtig voertuig als bedoeld in Verordening (EU) nr. 168/2013 mag zijn, maar dat de eisen die aan dergelijke voertuigen worden gesteld wel degelijk van belang zijn voor de beoordeling van de veiligheid van het voertuig. De aanvrager moet dus expliciet omschrijven aan welke eisen van de verordening niet kan worden voldaan door het innovatieve karakter van het voertuig of door de toepassing van innovatieve technieken en aantonen hoe een vergelijkbaar

²⁵ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 901/2014 van de Commissie van 18 juli 2014 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2004, L 249).

²⁶ Voertuigen van hetzelfde type waarvoor geldt dat:

- a) de basissenmerken van de vorm van de carrosserie gelijk zijn;
- b) ze dezelfde aandrijving en aandrijvingsconfiguratie bezitten;
- c) als een verbrandingsmotor deel uitmaakt van de aandrijving, ze hetzelfde werkingsprincipe hebben;
- d) ze hetzelfde aantal cilinders in dezelfde opstelling hebben;
- e) ze hetzelfde type versnellingsbak hebben;
- f) het verschil in massa in rijklaare toestand tussen de laagste waarde en de hoogste waarde ten hoogste 20% van de laagste waarde bedraagt;
- g) het verschil in de toelaatbare maximummassa tussen de laagste waarde en de hoogste waarde ten hoogste 20% van de laagste waarde bedraagt;
- h) het verschil in cilinderinhoud van de motor (bij een verbrandingsmotor) tussen de laagste waarde en de hoogste waarde ten hoogste 30% van de laagste waarde bedraagt; en
- i) het verschil in motorvermogen tussen de laagste waarde en de hoogste waarde ten hoogste 30% van de laagste waarde bedraagt.



veiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt bereikt als bij voertuigen waarop Verordening (EU) nr. 168/2013 van toepassing is. Deze eisen kunnen worden geraadpleegd in de zogenaamde 'Wijze van keuren L1e-L7e (Verordening 168/2013)' op de website van de RDW.

Voor het aantonen van een vergelijkbaar veiligheidsniveau moet een risicobeoordeling worden gemaakt. Daarbij kan gebruikgemaakt worden van een risicobeoordeling volgens de methodiek van ISO 26262-3:2018, hoofdstuk 7. In de risicobeoordeling moet worden ingegaan op de risico's van het niet voldoen aan de in Verordening (EU) nr. 168/2013 gestelde eisen. Daarbij gaat het om de mechanica en elektronica van het voertuig.

Daarnaast moet met een rapport op basis van een risicobeoordeling worden aangetoond hoe aandacht is besteed aan het gebruik van het voertuig in het verkeer. Het rapport moet worden opgesteld op basis van rijproeven door een deskundige en onafhankelijke instantie. Met het rapport moet de aanvrager een inschatting geven hoe het voertuig veilig op de openbare weg kan worden gebruikt. In het rapport moet in ieder geval worden ingegaan op de stabiliteit van het voertuig bij:

- een noodstop op topsnelheid met één of beide handen aan het stuur;
- plotselinge uitwijkmanoeuvre;
- het nemen van een bocht;
- het hand uitsteken op topsnelheid op ongelijk oppervlak;
- het schuin op- en afrijden van verhoogde richels (en dergelijke);
- het op- en afrijden van een inritconstructie, zowel schuin als recht; en
- het op- en afrijden van een stoep.

Daarnaast geeft het rapport antwoord op de volgende vragen:

- Is het voertuig veilig door een ongeofende bestuurder te gebruiken en hoe groot is de kans dat ongetrainde bestuurders met dit voertuig gevaar voor zichzelf of anderen veroorzaken?
- Staat de maximumsnelheid veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staat de voorgeschreven plaats op de weg (fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan) een veilig gebruik van het voertuig in de weg?
- Staan de overige verkeersregels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een veilig gebruik van dit voertuig in de weg?
- Welke doelgroep gebruikt het voertuig naar verwachting? Hoe eenvoudig is het om 'misbruik' te maken van het voertuig?
- Zijn er groepen gebruikers voor wie het voertuig onveilig is?
- Hoe beïnvloedt het gebruik van het voertuig op de openbare weg de veiligheid van medeweggebruikers?

Bij de aanvraag moeten, naast de hiervoor genoemde risicobeoordeling(en), meer documenten worden aangeleverd dan voorheen. De eis van het aanleveren van een dossier dat door middel van testrapporten aantoont dat het veiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt gewaarborgd, is opgenomen in het hiervoor besproken tweede lid.

Wel moeten nog testrapporten worden aangeleverd die samenhangen met de VN/ECE-reglementen. Aangezien meer wordt verwezen naar VN/ECE-reglementen, moeten ook meer testrapporten of andere bewijsmaterialen worden aangeleverd om aan te tonen dat daaraan wordt voldaan.

Naast de bovengenoemde documenten die bij elke aanvraag moeten worden ingediend, zijn voor een aanvraag van een aanwijzing van een type voertuig nog aanvullende documenten nodig. Die zijn genoemd in het nieuwe vijfde lid.

Onderdeel a betreft een model van een conformiteitsverklaring. Die moet worden opgesteld zoals een certificaat van overeenstemming in het kader van Verordening (EU) nr. 168/2013, waarvan de voorschriften zijn uitgewerkt in Verordening (EU) nr. 901/2014. Omdat de bijzondere bromfiets nog niet is aangewezen, is een model van de conformiteitsverklaring voldoende.

Van de aanvrager wordt ook een zogenaamde duurzaamheidsverklaring geëist. De fabrikant is er conform Verordening (EU) nr. 168/2013 verantwoordelijk voor dat het voertuig bij normaal gebruik – en mits onderhouden volgens de aanbevelingen van de fabrikant – gedurende de verwachte technische levensduur van ten minste vijf jaar of 20.000 gereden kilometers veilig blijft functioneren.²⁷ Door middel van documentatie moet eveneens worden aangetoond dat een kwaliteitssysteem is ingericht om de conformiteit van de productie te garanderen. Hiermee kan worden vastgesteld of na de aanwijzing van een bepaald type vanuit gegaan kan worden dat de geproduceerde voertuigen met dat type in overeenstemming zijn.

Tot slot moet door middel van documentatie worden aangetoond dat, als de aanvrager niet de fabrikant is, met de fabrikant wel goede en bindende afspraken zijn gemaakt over het aanwijzen van het voertuig als bijzondere bromfiets, het garanderen van de conformiteit van de productie en de mogelijkheid dat de productie bij de fabrikant gecontroleerd wordt. Om dit te bewijzen moet de aanvrager een overeenkomst betreffende de zakelijke relatie met de fabrikant overleggen. De

²⁷ Zie artikel 22 van Verordening (EU) nr. 168/2013.



aanvrager moet kunnen optreden als de vertegenwoordiger van de fabrikant.

Het nieuwe zesde lid van artikel 4 geeft een aanvrager de mogelijkheid om met *alternative means of compliance* en een bijbehorend rapport van de risicobeoordeling het voertuig toch te laten aanwijzen als bijzondere bromfiets. Dat kan alleen als door het innovatieve karakter of innovatieve technieken niet aan bepaalde technische toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 4 van de beleidsregel, wordt voldaan. Het rapport met een risicobeoordeling moet door een onafhankelijke en deskundige partij worden opgesteld. Hiermee wordt lichtvaardig gebruik van alternatieve, innovatieve maatregelen voorkomen en wordt gedegen onderzoek naar het beschermingsniveau verzekerd.

Onderdeel E

De bepaling over de mogelijkheid om aan derden advies te vragen is aangepast. Die mogelijkheid ziet nog steeds op de beoordeling van de algemene toetsingscriteria, bedoeld in paragraaf 3 van de beleidsregel. Daarnaast kan advies worden gevraagd over de risicobeoordeling, bedoeld in artikel 4, tweede lid, voor zover het betreft het gebruik van het voertuig in het verkeer. Aan welke partijen advies zal worden gevraagd, is niet op voorhand te zeggen. Wel zal dat een deskundige en onafhankelijke partij zijn, zoals is verduidelijkt in artikel 5, eerste lid, van de beleidsregel. Tot nu toe is alleen de SWOV om advies gevraagd op grond van dat artikel.

Voor het overige gedeelte van de risicobeoordeling zal de RDW om advies worden gevraagd. De taak die de RDW heeft in het kader van de beoordeling van bijzondere bromfietsen ex artikel 5, tweede lid, van de beleidsregel is dus uitgebreid. Het verzoek aan de RDW om een voertuig waarvoor een aanvraag tot aanwijzing is ingediend te beoordelen zal tevens een verzoek omvatten om een inhoudelijk beoordeling van de documenten waarvan de aanvraag vergezeld gaat, zoals de documentatie waarmee het kwaliteitssysteem wordt aangetoond en de duurzaamheidsverklaring. Bovendien zal de RDW kijken naar de risicobeoordeling waarin *alternative means of compliance* worden aangedragen. Met zijn expertise is de RDW beter dan het ministerie in staat om die documenten op hun merites te beoordelen. De RDW zal een oordeel over die documenten meenemen in het advies over het al dan niet aanwijzen van een voertuig als bijzondere bromfiets.

Ten aanzien van de beoordeling van het kwaliteitssysteem geldt nog een bijzonderheid. In het kader van typegoedkeuringen kan de RDW ook de productielocatie bezoeken om het kwaliteitssysteem te beoordelen, als het onderzoek van de aangeleverde documentatie niet voldoende wordt geacht. Een dergelijk bezoek kan dan alsnog tot een positief oordeel leiden, daar waar enkel het administratieve onderzoek een negatief oordeel zou opleveren. Eenzelfde mogelijkheid tot bezoek is in het kader van een zorgvuldige voorbereiding van het advies en daarmee van het besluit op aanvraag ook wenselijk bij de aanwijzingsprocedure van bijzondere bromfietsen. Dit is vastgelegd in het derde lid. De RDW kan als adviseur van de minister een bezoek afleggen aan de productielocatie om de minister goed en volledig te kunnen adviseren.

Onderdeel F

Nu de RDW een toezichthoudende rol heeft gekregen, moeten daar ook kosten voor gemaakt worden. Die kosten komen, net als de kosten voor behandeling van de aanvraag, voor rekening van de aanvrager (zie paragraaf 6 van het algemeen deel van deze toelichting). Hierbij wordt expliciet opgemerkt dat met 'toezicht op de aanwijzing in de productiefase' het toezicht op de conformiteit van de productie wordt bedoeld.

Onderdeel G

De beoordeling van voertuigen door de RDW wordt als gevolg van de onderhavige beleidsregel intensiever. Naast een beoordeling van het voertuig zelf zal de RDW ook documenten moeten beoordelen (zie onderdeel E hiervoor). Bovendien zijn de technische eisen aangescherpt. Dit heeft invloed op de beslistermijn die voorheen werd genoemd in artikel 8 van de beleidsregel.

Voor de termijn wordt in beginsel aangesloten bij de termijn uit de Awb. De verwachting is echter dat een besluit niet kan worden genomen binnen de initiële acht weken na het in behandeling nemen van de aanvraag. Aangezien naar verwachting langer gewacht zal moeten worden op het oordeel van de RDW, en nu niet is in te schatten hoeveel tijd de RDW per aanvraag nodig zal hebben, is de beslistermijn begrensd voor zover deze bij de minister ligt. De tijd die de RDW nodig zal hebben voor het uitbrengen van het advies hangt sterk af van een aantal externe factoren. Zo zal, als er op veel onderdelen een innovatieve techniek wordt gebruikt waardoor sprake is van afwijking van de beleidsregel (zie artikel 4, zesde lid), meer tijd nodig zijn om de benodigde rapporten te beoordelen. Door daarover, bij onvoldoende duidelijkheid, in contact te treden met de aanvrager kan worden voorkomen dat een voertuig op een aspect wordt afgekeurd. In plaats van het geven van een negatief



advies zal de RDW bij een constatering van een 'gebrek' de aanvrager vaak de mogelijkheid bieden om het voertuig te wijzigen. Dat zal in de praktijk tot minder administratieve lasten leiden, maar tot een langere doorlooptijd. Juist omdat de toelatingsprocedure maatwerk is, kan op voorhand geen maximale doorlooptijd worden aangegeven. Nadat is geadviseerd door de RDW en mogelijk andere organisaties waaraan advies is gevraagd, zal de minister binnen vier weken een besluit nemen. Om een voortvarende behandeling te garanderen, is bepaald dat de minister binnen twee weken na ontvangst van een (volledige en juiste) aanvraag advies als bedoeld in artikel 5 zal vragen.

Onderdeel H

Van aanwijzingen van bijzondere bromfietsen werd op grond van artikel 9 van de beleidsregel al mededeling gedaan in de Staatscourant. Voor wijziging, schorsing en intrekking van een aanwijzing was dit nog niet bepaald. Dat wordt wel zinvol geacht, zodat voor eenieder duidelijk is wat de laatste stand van zaken is ten aanzien van bijzondere bromfietsen.

Onderdeel J

In artikel 11 is het tweede lid geschrapt. Op zichzelf is de eis dat een bijzondere bromfiets slechts wordt toegelaten als ten minste een even hoog veiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt gewaarborgd als bij toelating van een 'reguliere' bromfiets nog steeds relevant. Echter, deze komt in de gewijzigde beleidsregel op een andere manier tot uitdrukking.²⁸

Onderdeel L

Het nieuwe artikel 13a vereist dat een bijzondere bromfiets is voorzien van enkele identificerende kenmerken.

In lijn met Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt op advies van de RDW geëist dat een bijzondere bromfiets is voorzien van een constructieplaat. Op die plaat staan voertuiggegevens. Welke gegevens dat precies zijn en hoe die op de plaat zijn weergegeven, is ten aanzien van 'reguliere' bromfietsen geregeld in Verordening (EU) nr. 901/2014. Daarin, specifiek in bijlage V, onderdeel 2, is ook geregeld waar en hoe die constructieplaat bevestigd moet worden. De plaat moet stevig worden bevestigd op een opvallende en gemakkelijk bereikbare plaats op een deel van het voertuig waarvan het onwaarschijnlijk is dat het wordt vervangen bij normaal gebruik, tijdens geregeld onderhoud of bij een reparatie. De gegevens op de plaat moeten bovendien goed leesbaar en onuitwisbaar zijn. Ten opzichte van de in Verordening (EU) nr. 901/2014 genoemde gegevens worden twee afwijkingen voorgeschreven. Omdat de bijzondere bromfiets niet in een Europese voertuigcategorie valt, zou die niet ingevuld kunnen worden. In plaats daarvan kan een nationale categorie aanduiding 'bb' worden ingevuld. Ook kennen de bijzondere bromfietsen geen EU-typegoedkeuringsnummer. Daarvoor in de plaat komt een uniek nummer van de bijzondere bromfiets. Met dat unieke nummer kan eenvoudig worden vastgesteld of en wanneer de desbetreffende bijzondere bromfiets of het desbetreffende type bijzondere bromfiets is vastgesteld. Dat unieke nummer kan pas na de aanwijzing worden aangebracht. Het nummer zal bestaan uit het nummer van de Staatscourant waarin de mededeling van de aanwijzing conform artikel 9 van de beleidsregel wordt bekendgemaakt.²⁹

Onderdeel M

Artikel 15, eerste lid, beschrijft de maximale afmetingen van de bijzondere bromfiets. Ten opzichte van het oude artikel 15 is de lengte gewijzigd op advies van de RDW om dichter aan te sluiten bij de afmetingen die gangbaar zijn in Verordening (EU) nr. 168/2013, van 2,00 naar 3,00 m.

De maximale breedte verschilt per type vervoer waarvoor de bijzondere bromfiets bedoeld is. Voor bijzondere bromfietsen die zijn bedoeld voor individueel vervoer is de maximale breedte ongewijzigd gebleven op 1,10 m. Er is wel een beperking aangebracht op de maximale breedte voor bijzondere bromfietsen voor individueel vervoer op minder dan drie wielen. De maximale breedte van die voertuigen is teruggebracht van 1,10 m naar 0,75 m. Dergelijke voertuigen zijn doorgaans niet breder en een hogere maximale breedte zou kunnen leiden tot risico's in verband met de bestuurbaarheid van het voertuig.

De maximale breedte voor bijzondere bromfietsen die bedoeld zijn voor personen- of goederenvervoer is verruimd van 1,10 m naar 1,15 m. Alhoewel een breedte van 1,50 m aansluit bij de maximale breedte voor fietsen, waaronder (elektrische) bakfietsen, is er voor een maximale breedte van 1,15 m gekozen op basis van een door de Tweede Kamer aangenomen motie³⁰.

²⁸ Zie artikel I, onderdeel D, van de onderhavige beleidsregel en de bijbehorende toelichting, met name over het tweede lid.

²⁹ Het jaartal en een vijfcijferig nummer van de desbetreffende publicatie, gescheiden door een schuine streep; zie artikel 44d, derde lid, tweede zin, van de beleidsregel.

³⁰ Motie Dijkstra/von Martels (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 696).



Het nieuwe derde lid bevat restricties aan het maximale gewicht van een bijzondere bromfiets. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar zowel het vervoer waarvoor het voertuig bedoeld is (voor individueel maximaal 125 kg) als het aantal wielen dat het voertuig heeft (voor voertuigen voor personen- of goederenvervoer maximaal 270 kg voor voertuigen met minder dan vier wielen en 425 kg voor voertuigen met vier of meer wielen). Deze massa's zijn afgeleid van de maximale massa's voor lichte voertuigen uit Verordening (EU) nr. 168/2013.

In het vierde lid worden eisen gesteld met betrekking tot de technisch toegestane maximummassa van bijzondere bromfietsen, op advies van de RDW. Voor bijzondere bromfietsen voor individueel vervoer is die ten hoogste 200 kg, voor bijzondere bromfietsen voor personen- of goederenvervoer 565 kg. Dit is afgeleid van Verordening (EU) nr. 168/2013, waarin voor een bestuurder en een passagier gezamenlijk rekening wordt gehouden met een gewicht van 140 kg. De technisch toegestane maximummassa stemt zodoende overeen met de technisch toegestane maximummassa van de lichte voertuigen die kan worden afgeleid uit Verordening (EU) nr. 168/2013 (specifiek de categorie L6e-A), rekening houdend met het feit dat een voertuig van die categorie ruimte biedt voor een bestuurder en een passagier. De aanvrager kan bij de aanvraag ook een lagere technisch toegestane maximummassa voor het voertuig opgeven. Die is dan leidend. Die maximummassa moet duidelijk zichtbaar op het voertuig worden vermeld, alsmede het gewicht waarmee het voertuig ten hoogste mag worden beladen (oftewel, de technisch toegestane maximummassa minus de massa in rijklaare toestand van het voertuig).

Onderdeel N

De maximumsnelheid van een bijzondere bromfiets is 25 kilometer per uur. Om te voorkomen dat in de aanvraag een andere maximumsnelheid wordt vermeld dan de daadwerkelijke maximale snelheid van het voertuig, is een nieuw tweede lid in artikel 16 ingevoegd. Daarmee wordt expliciet dat de maximumconstructiesnelheid al bij de aanvraag moet worden vermeld en dat de aangewezen bijzondere bromfiets achteraf (bij de beoordeling) geen hogere snelheid mag bereiken.

Tevens moet voorkomen worden dat een bijzondere bromfiets tijdens het gebruik door de eindgebruiker een hogere snelheid kan bereiken. Daarom is in het nieuwe derde lid opgenomen dat bij een aandrijving door een combinatie van een motor en spierkracht de motor uitschakelt als de snelheid van 25 kilometer per uur wordt overschreden. Hierdoor wordt zo veel mogelijk voorkomen dat een snelheid van 25 kilometer per uur gemakkelijk wordt gehaald of wordt overschreden.

Onderdeel O

Het nominaal continu maximumvermogen van een elektromotor van een bijzondere bromfiets wordt evenals de afmetingen en het gewicht gemaximeerd naar gelang het vervoer dat met het voertuig wordt beoogd te verrichten. In concreto betekent dit dat het maximumvermogen voor bijzondere bromfietsen voor individueel vervoer wordt teruggebracht tot 1 kW. Dit volgt uit Europese wet- en regelgeving. Voor bijzondere bromfietsen voor personen- of goederenvervoer blijft het maximumvermogen 4 kW. Tevens wordt aan de motor de eis gesteld dat die is goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 136³¹.

Onderdeel P

Aan de elektrische aandrijflijn van een elektrisch aangedreven of hybride elektrische bijzondere bromfiets worden ook meer eisen gesteld. De onderdelen daarvan moeten zijn goedgekeurd volgens een VN/ECE-reglement nr. 136.

Onderdeel Q

Net als de elektromotor moeten de accu's zijn goedgekeurd volgens VN/ECE-reglement nr. 136 om de veiligheid ervan te waarborgen. Daarnaast moet in geval van gevaar de stroom makkelijk kunnen worden onderbroken. Meer in het algemeen is bovendien bepaald in een nieuw vijfde lid van artikel 21 van de beleidsregel dat een defect in de energievoorziening niet tot gevaarlijke situaties mag leiden. Dit is overgenomen uit het advies van de RDW.

Onderdeel R

Na artikel 21 is een artikel ingevoegd. Er was nog niets geregeld over de vormgeving van de zoge-

³¹ Getiteld 'Uniform provisions concerning the approval of vehicles of category L with regard to specific requirements for the electric power train'.



naamde bedieningsorganen van de bijzondere bromfiets. Dit werd wel noodzakelijk geacht. Voor de bedieningsorganen is aansluiting gezocht bij internationale regelgeving³², om ervoor te zorgen dat de bediening zichtbaar en herkenbaar is en aldus relatief makkelijk te gebruiken is. Het moet voor iedereen duidelijk zijn, waarvoor welke schakelaar op een voertuig dient. Dit om een verkeerde, onbedoelde bediening van het voertuig te voorkomen. Dit sluit aan bij de aanbevelingen die TNO heeft gedaan.

Onderdeel S

Artikel 22 van de beleidsregel gaat over de regulering van de snelheid van de bijzondere bromfiets. In lijn met het rapport van TNO en het advies van de SWOV en RDW dat de besturing van het voertuig intuïtief moet zijn, is in het eerste lid van het genoemde artikel een zin toegevoegd die dat vereist. Er moet een logisch verband bestaan tussen de bediening en het effect.

In een nieuw tweede lid is aangegeven dat een voertuig met een elektronisch systeem voor het versnellen of vertragen altijd een zogenaamde back-up moet hebben (redundant moet zijn uitgevoerd) om de goede werking ervan zo veel mogelijk onder alle omstandigheden te garanderen. Dit betekent dat de bijzondere bromfiets bij uitval daardoor niet mag versnellen of abrupt mag remmen. Dit kwam als een van de aandachtspunten uit het rapport van TNO.

In het vierde lid (nieuw) is een ander advies overgenomen, namelijk dat het voertuig stil moet (komen te) staan als er geen bestuurder op het voertuig aanwezig is. Ook is geëxpliciteerd dat als het voertuig niet wordt bediend door de bestuurder of het contact niet aanstaat terwijl de bijzondere bromfiets rijdt, deze wel tot stilstand moet komen.

Onderdeel T

Op advies van de RDW is in artikel 23 van de beleidsregel een nieuw tweede lid ingevoegd, dat bepaalt dat voertuigen in beginsel niet via het voorwiel of de voorwielen aangedreven mogen worden. Dit komt overeen met Verordening (EU) nr. 168/2013, die voorwielaandrijving evenmin toestaat. Vanuit verkeersveiligheidsoptiek is die voorwaarde ook in dit besluit opgenomen. Uiteraard geldt deze voorwaarde alleen als sprake is van voor- en achterwielen, oftewel als wielen achter elkaar zijn geplaatst. Indien een fabrikant door middel van toepassing van nieuwe innovatieve techniek van mening is dat deze voorwaarde op diens voertuig niet van toepassing is, kan hij dit in de aanvraag motiveren (zie artikel 4, zesde lid).

Onderdeel U

In artikel 27 is een redactionele wijziging aangebracht.

Onderdeel V

De eisen aan de besturing van een bijzondere bromfiets, zoals opgenomen in artikel 30 van de beleidsregel, zijn aangepast.

Ten eerste is verduidelijkt dat een stuurinrichting mechanisch moet werken. Dit ter verzekering van het feit dat het voertuig te alle tijden bestuurd kan worden. Daarnaast is in het eerste en vijfde lid de vermelding van 'besturingssysteem' vervallen. Dat woord riep verwarring op, omdat het verschillend wordt gebruikt en geïnterpreteerd. Het ziet niet noodzakelijkerwijs op het sturen (van links naar rechts) van een voertuig.

Een gevolg van beide wijzigingen is dat elk voertuig dat op een andere wijze dan door middel van een mechanische stuurinrichting wordt bestuurd, zoals een zelfbalancerend voertuig, afwijkt van de technische toetsingscriteria. Als van een dergelijke wijze van sturen gebruikgemaakt wordt, zal op grond van artikel 4, zesde lid, van de beleidsregel met een risicobeoordeling van een deskundige en onafhankelijke instantie moeten worden aangetoond dat toch eenzelfde niveau van veiligheid wordt gewaarborgd.

Onderdeel W

Artikel 31 van de beleidsregel betreft de remmen. Naar aanleiding van het rapport van TNO en advies van de RDW is dit artikel gewijzigd.

Van nieuwe bijzondere bromfietsen wordt geëist dat ze twee onafhankelijke remsystemen hebben. Tevens moeten alle wielen geremd zijn. Dit alles om te voorkomen dat er direct een gevaar ontstaat

³² VN/ECE-reglement nr. 60, getiteld 'Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van tweewielige motorfietsen en bromfietsen wat de door de bestuurder bediende bedieningsorganen en de identificatie van bedieningsorganen, verklikkers en meters betreft' (PbEU 2014, L 297).



als één remsysteem niet werkt. Er moet altijd een zogenaamd redundant remsysteem zijn dat kan worden gebruikt om tijdens het rijden te kunnen remmen. Een parkeerrem valt daar dus niet onder. Ten minste één van de remsystemen moet werken op basis van frictieremmen.

De vereiste remvertraging van het voertuig is eveneens aangepast. In lijn met de Europese en internationale voertuigregelgeving is vereist dat de remvertraging en remafstanden worden getest volgens en voldoen aan de regels uit VN/ECE-reglement nr. 78³³. Dat reglement is weliswaar formeel niet van toepassing op voertuigen met een maximumconstructiesnelheid lager dan 25 kilometer per uur, maar de daarin gestelde regels en methoden worden voor de bijzondere bromfietsen zeer relevant en toepasbaar geacht. Om die reden wordt dat reglement toch overeenkomstig toegepast. Aan de eis moet ook worden voldaan als de aandrijving van de bijzondere bromfiets uitvalt. Dit betekent dat de remmen wel onafhankelijk van de aandrijving moeten werken en dat op de motor remmen dus niet voldoende is.

Tevens zijn eisen toegevoegd voor een parkeerrem en een noodstopsysteem. De parkeerrem moet mechanisch zijn en mag gecombineerd worden met een ander remsysteem. Ook deze wordt getoetst aan VN/ECE-reglement nr. 78. Een noodstopsysteem moet op de bijzondere bromfiets aanwezig zijn als daarmee de risico's op gevaarlijke situaties afnemen.

Onderdeel X

Artikel 31a

Artikel 31a van de beleidsregel betreft een nieuwe bepaling over de zitplaatsen voor passagiers. In beginsel mogen passagiers alleen worden vervoerd op voor hen bedoelde zitplaatsen (artikel 58a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990).

Bijzondere bromfietsen die niet bedoeld zijn voor personenvervoer, mogen ook geen plaats bieden voor passagiers. De besturing vereist namelijk enige vaardigheid en het is daarom niet wenselijk om ook nog een of zelfs meer passagiers te vervoeren op dergelijke voertuigen.

Met bijzondere bromfietsen die zijn bedoeld voor personenvervoer kunnen ten hoogste acht passagiers worden meegenomen. Dit is in lijn met het aantal passagiers dat in een personenauto kan en mag worden vervoerd. Daarvoor moet dan wel een goede plaats zijn ingericht, te weten een zitplaats die voldoende ruimte biedt voor de te vervoeren persoon en is voorzien van een heupgordel (tweepuntgordel). Als een zitplaats voor een kind is bedoeld, moet daarop zijn aangegeven voor welk maximumgewicht de zitplaats is bedoeld. Dat gewicht geeft een indicatie van de leeftijdscategorie waarop de zitplaats is gericht. Zonder aanduiding kan er vanuit gegaan worden dat de zitplaats is bedoeld voor een volwassene.

De gordel is vereist om een zekere mate van veiligheid te waarborgen en letsel te voorkomen. Het toepassen van een gordel ten behoeve van de veiligheid van de inzittenden in een voertuig tijdens een botsing luistert zeer nauw. Het is ook niet alleen de gordel die zorgt voor het beperken van letsel, maar een combinatie van de voertuigconstructie (kreukelzones), de zitplaats en de gordel. Het toepassen van een heupgordel in de bijzondere bromfiets moet daarom gezien worden als een middel dat is bedoeld om te voorkomen dat de passagiers kunnen gaan staan tijdens het rijden of bij een lichte eenzijdige botsing uit het voertuig geslingerd kunnen worden.

Aan het materiaal, de sluiting en de bevestiging van de gordel zijn eisen gesteld conform de VN/ECE-reglementen nrs. 16³⁴ en 44³⁵, respectievelijk voor zitplaatsen voor volwassenen en kinderen. De positionering van de gordel moet ook zijn afgestemd op de passagier.

Tot slot zijn eisen opgenomen over de sterkte van de bevestiging van de gordel, om te voorkomen dat die bepaalde krachten niet kan weerstaan. Ook hiervoor is aangesloten bij een VN/ECE-reglement (nr. 14³⁶). Daarvan kan op twee punten worden afgeweken.

Ten eerste voor wat betreft de belasting waarmee wordt gerekend. Er mag voor de testen rekening worden gehouden met de maximumconstructiesnelheid van het voertuig, die lager zal zijn dan

³³ Getiteld 'Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen van categorie L wat de reminrichting betreft' (PbEU 2004, L 95).

³⁴ Getiteld 'Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van: I Veiligheidsgordels, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen voor de inzittenden van motorvoertuigen – II. Voertuigen uitgerust met veiligheidsgordels, veiligheidsgordelverklidders, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen' (PbEU 2011, L 233).

³⁵ Getiteld 'Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van beveiligingssystemen voor kinderen aan boord van motorvoertuigen' (PbEU 2005, L 330).

³⁶ Getiteld 'Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de veiligheidsgordelverankeringen, Isofix-verankeringsystemen, Isofix-toptetherverankeringen en i-Size-zitplaatsen betreft' (PbEU 2015, L 218).



waarmee in het reglement rekening is gehouden. Daarnaast hoeft, als sprake is van zitplaatsen voor kinderen, niet volgens de reguliere testbelasting getest te worden. Dan kan rekening worden gehouden met het gewicht waarvoor de zitplaats bedoeld is. Om in alle gevallen voldoende sterkte te waarborgen, is wel vereist dat minimaal is getest met een testmassa van 36 kg. Dat gewicht komt overeen met het maximum uit de zwaarste massagroep van VN/ECE-reglement nr. 44 en komt overeen met een kind van ongeveer 10 jaar. Uiteraard mogen de zitplaatsen worden ingericht voor zwaardere personen. De zitplaats dient dan wel conform dat hogere gewicht te worden beproefd. Ten tweede wordt afgeweken van de manier van plaatsing van de zitplaatsen. Zitplaatsen moeten normaliter in de rijrichting worden geplaatst. Omdat dat bij de bijzondere bromfietsen op basis van de bij dit besluit gewijzigde beleidsregel niet het geval hoeft te zijn, is expliciet gemaakt dat ongeacht de plaatsing van de zitplaatsen het reglement moet worden gevolgd en dus de sterkte moet worden berekend alsof de zitplaatsen in de rijrichting zijn geplaatst.

Artikel 31b

Voor de bestuurder zelf is ook een goede en veilige plaats op het voertuig vereist. Daartoe heeft TNO ook een aanbeveling gedaan. Indien het voertuig bedoeld is voor het vervoer van personen of goederen, dient er een Bedieningsplaats voor de bestuurder aanwezig te zijn, die voorkomt dat de bestuurder makkelijk van het voertuig kan vallen. Dit mag geen zitplaats zijn (stoel of zadel), omdat het voertuig dan binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 168/2013 valt en daarmee buiten dat van de bijzondere bromfiets (artikel 20b van de WvW 1994). Het is aan de aanvrager om aan te tonen hoe de veilige bestuurdersplaats constructief is ondervangen.

Onderdeel Y

Artikel 32 van de beleidsregel gaat over windschermen, stroomlijnkappen en permanent aangebrachte inrichtingen op en aan bijzondere bromfietsen. Dit artikel was opgesteld in relatie tot lading, maar nu ook is geëxpliciteerd dat met een bijzondere bromfiets (die daartoe is aangewezen) personen kunnen worden vervoerd, is dat toegevoegd.

Bij goederenvervoer moet de laadruimte voldoende sterk zijn om goederen te vervoeren en er moeten middelen aanwezig zijn om te voorkomen dat goederen uit het voertuig vallen. Welke middelen dat zijn, is niet bepaald en is dus aan de aanvrager. Zo kunnen materialen zijn ingebouwd om lading vast te zetten of kan de laadruimte afgesloten zijn.

Onderdeel Z

In artikel 33, onderdeel a, geldt de regel ten aanzien van deuren en kappen uiteraard ook voor goederenruimten, en niet alleen voor personenruimten. Dit is expliciet gemaakt.

Onderdeel AA

In artikel 35 van de beleidsregel is expliciet gemaakt dat de bijzondere bromfiets ook geen scherpe delen mag hebben die letsel kunnen opleveren voor de bestuurder of de passagiers, en niet alle voor andere weggebruikers.

Onderdeel BB

Met de wijziging van artikel 37 van de beleidsregel is bereikt dat alle bijzondere bromfietsen moeten zijn voorzien van de genoemde verlichting, richtingaanwijzers en retroreflectoren. Het wordt niet meer wenselijk geacht het al dan niet verplichte karakter afhankelijk te laten zijn van de aanwezigheid van een carrosserie. Alle bijzondere bromfietsen moeten even goed zichtbaar zijn.

Onderdeel CC

Een vergelijkbare wijziging als hiervoor is doorgevoerd ten aanzien van het akoestische voertuigwaaerschuwingssysteem. Er is geen reden waarom een bijzondere bromfiets met een verbrandingsmotor een dergelijk systeem niet zou mogen hebben.

Onderdeel DD

Door de wijziging van artikel 44 is het voor de toelating verboden geworden een bijzondere bromfiets te voorzien van een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen, kort gezegd een trekhaak. De reden daarvoor is dat het in het kader van de verkeersveiligheid onwenselijk wordt geacht dat een bijzondere bromfiets een aanhangwagen kan trekken. Het trekken van een aanhangwagen bemoeilijkt bijvoorbeeld de besturing en het weggedrag, met name bij tweewielige balansvoertuigen. Bij de



toekomstige wijziging van de Regeling voertuigen zal dit verbod eveneens worden geregeld voor het gebruik van de bijzondere bromfiets op de weg.

Onderdeel EE

Er is een nieuwe paragraaf ingevoegd met voorschriften en beperkingen die in de aanwijzingen voor type voertuigen opgenomen zullen worden. Zie hierover ook paragraaf 3.5 van deze toelichting. Het stellen van deze voorschriften en beperkingen is ingegeven vanuit de doelstelling van het verzekeren van de verkeersveiligheid, bedoeld in artikel 20b, eerste lid, onderdeel a, van de Wvw 1994, onder verwijzing naar artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Wvw 1994.

Artikel 44a

In dit artikel is aangegeven dat paragraaf 4a, behalve de artikelen 44e, tweede en derde lid, en 44h, eerste lid, alleen bedoeld is voor aanwijzingen van een type bijzondere bromfiets. De hiervoor genoemde artikelen zijn wel van toepassing op aanwijzingen van individuele voertuigen. Ook die voertuigen mogen niet worden gewijzigd zonder dat de wijziging aan de minister wordt gemeld en in geval van het niet-naleven van de aanwijzing zal ook daartegen worden opgetreden.

Artikel 44b

Een aanwijzing is, net als een typegoedkeuring, niet overdraagbaar. Deze werkt alleen ten opzichte van de geadresseerde van de aanwijzing, oftewel de aanvrager. Wanneer de productie van een bepaald type voertuig zou worden overgenomen door een andere (rechts)persoon, is voor de toelating van nieuwe voertuigen een nieuwe aanwijzing vereist.

Artikel 44c

Dit artikel betreft de geldigheid van de aanwijzing. In beginsel zal de aanwijzing voor onbepaalde tijd gelden. Er is echter wel de mogelijkheid om een aanwijzing te beperken tot voertuigen die in een bepaalde periode zijn of worden geproduceerd. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen als een nieuw model op de markt wordt aangeboden of de productie van een oude bijzondere bromfiets wordt stopgezet. De geldigheid van de oude aanwijzing moet dan eindigen als die oude modellen niet meer worden geproduceerd (zie ook artikel 44e, vierde lid). Als die periode is geëindigd, heeft de aanvrager een nieuwe aanwijzing nodig.

Een beperking van de geldigheidsduur zal in ieder geval plaatsvinden als de technische toetsingscriteria in de beleidsregel worden aangescherpt. De reden daarvoor is dat op die manier wordt gewaarborgd dat nieuw geproduceerde voertuigen altijd zo veel mogelijk voldoen aan de laatste technische eisen.

Overigens kan de bevoegdheid om de geldigheidsduur aan te passen ook worden ingezet als sanctie voor het niet-naleven van de voorschriften en beperkingen van de aanwijzing (zie ook paragraaf 5.4 van het algemeen deel van deze toelichting en artikel 44h van de beleidsregel).

Een andere regel uit de Europese systeem naast de regel dat de typegoedkeuring in lijn moet zijn met de laatste technische eisen is dat na een bepaalde periode na het vervallen van een typegoedkeuring geen voertuigen met die typegoedkeuring meer mogen worden verkocht.³⁷ Een vergelijkbare regel is opgenomen in artikel 44c, derde lid, van de beleidsregel, die wordt opgenomen als beperking in afzonderlijk te geven aanwijzingen. Twee jaar nadat de geldigheidsduur is geëindigd, mogen onder de desbetreffende aanwijzing vallende bijzondere bromfietsen niet meer worden verkocht door de aanvrager. Ook het aantal is gemaximeerd tot 10% van het aantal in de laatste twee jaar op de markt aangeboden voertuigen, met een maximum van 100 voertuigen. Om van deze regeling gebruik te maken, moet de aanvrager een verzoek indienen bij de minister.

Artikel 44d

De aanvrager zal het kwaliteitssysteem ter waarborging van de conformiteit van de productie (zie artikel 4, vijfde lid, onderdeel c) voortdurend in stand moeten houden. Dit zal via de aanwijzing worden geëist en hierop zal de RDW controleren.

Bij de garantie van de conformiteit van de productie hoort ook het bewaren van de conformiteitsverklaring van de voertuigen. Die moet ten minste tien jaar worden bewaard, evenals de andere

³⁷ Artikel 44 van Verordening (EU) nr. 168/2013.



documenten die bij de aanvraag worden ingediend conform artikel 4, vierde en vijfde lid. Deze termijn sluit aan bij de verwachte gemiddelde levensduur van bijzondere bromfietsen.

Aan de productie van de aangewezen bijzondere bromfietsen wordt ook een voorschrift verbonden. Geproduceerde voertuigen moeten worden voorzien van een VIN en een uniek nummer van de aangewezen bijzondere bromfiets. Het unieke nummer is het nummer van de Staatscourant waarin de mededeling van de aanwijzing is gepubliceerd (het jaartal en het vijfcijferige nummer, gescheiden door een schuine streep).

De aanvrager wordt ook geacht ervoor te zorgen dat tijdens de opslag en het transport van de voertuigen de conformiteit ervan met de aanwijzing gewaarborgd is (vierde lid). Dit betekent dat opslag en transport op zorgvuldige wijze moeten plaatsvinden.

Ook bij de verkoop wordt iets van de aanvrager verwacht. Bij alle voertuigen moet de conformiteitsverklaring worden verstrekt.

Daarnaast moet de aanvrager de afnemer informeren over het gebruik van de bijzondere bromfiets. Het gaat dan met name over hoe het voertuig gebruikt en bediend wordt en welke verkeersregels ervoor gelden. Dat kan onder meer bestaan uit het aanbieden van rijvaardigheidstrainingen, het verstrekken van informatiebrochures of het verwijzen naar instructievideo's. Ook kan de informatie over het gebruik en de verkeersregels onderdeel uitmaken van of een supplement zijn bij de gebruiksaanwijzing.

In het zevende lid is de registratie- en rapportageplicht opgenomen die als voorschrift aan de aanvrager zal worden opgelegd. Deze registratie kan plaatsvinden aan de hand van de verplichte VINs.

Artikel 44e

Aangezien de aanwijzing van een type bijzondere bromfiets wordt gedaan op basis van de aanvraag en de beoordeling van één voertuig van dat type, zal in de aanwijzing worden gespecificeerd welk type dat is. Alleen voor dat type geldt de aanwijzing en daarmee de toelating tot het verkeer op de weg.

Het tweede lid betreft de zogenaamde meldingsplicht die in de aanwijzing zal worden opgenomen voor de aanvrager van aangewezen bijzondere bromfietsen als aan de aangewezen bijzondere bromfiets wijzigingen worden aangebracht. Dit geldt voor alle wijzigingen, met uitzondering van de wijzigingen die in artikel 44e, tweede lid, zijn genoemd. De meldingsplicht werd al geïmpliceerd door artikel 20b, aanhef, van de Wvw 1994 dat een aanwijzing per type kan plaatsvinden, maar is hier geëxpliciteerd. Ten aanzien van onderdeel d wordt nog opgemerkt dat een band van een ander merk uiteraard (als onderdeel van 'de specificaties die overeenstemmen met die van het beoordeelde voertuig') moet voldoen aan de eisen uit artikel 28 van de beleidsregel en dus moet voldoen aan VN/ECE-reglement nr. 75. De meldingsplicht geldt overigens ook voor een wijziging van het merk (de merknaam) van het voertuig: als het merk wijzigt, is niet meer gemakkelijk na te gaan welke aanwijzing daarop van toepassing is, omdat de aanwijzing was gegeven aan het oude merk.

Daarnaast wordt als voorschrift in een aanwijzing opgenomen dat een aanvrager moet melden wanneer hij de productie van de bijzondere bromfiets vrijwillig stopzet. Dit sluit aan bij het einde van de geldigheid van een typegoedkeuring zoals dat is voorgeschreven in Verordening (EU) nr. 168/2013.³⁸ De reden daarvoor is dat wordt voorkomen dat onder de aanwijzing nog voertuigen kunnen worden gebracht terwijl de productie is stopgezet. Dit wordt bereikt door de aanwijzing te beperken tot voertuigen die voor de datum van het stopzetten van de productie zijn geproduceerd.

Artikel 44f

In artikel 44f komt tot uitdrukking dat in de aanwijzing aan de aanvrager wordt voorgeschreven dat hij maatregelen moet nemen in geval van geconstateerde non-conformiteit. Als hij redenen heeft om aan te nemen dat er iets mis is, moet hij actie ondernemen en de minister hierover informeren. Als er sprake is van ernstige risico's, moet ook de RDW geïnformeerd worden. Die heeft immers een bevoegdheid in het kader van terugroepacties (zie paragraaf 5.3 van het algemeen deel van deze toelichting). Als daartoe aanleiding is, moet de aanvrager ook een register bijhouden van klachten en teruggeroepen voertuigen.

³⁸ Artikel 37, tweede lid, aanhef en onderdeel b.



Artikel 44g

Voor de RDW, die een toezichthoudende rol krijgt, is het van belang dat aan de uitvoering van dat toezicht medewerking wordt verleend. Dit is weliswaar in algemene zin reeds geborgd door artikel 5:20 van de Awb, maar wordt hier en als gevolg daarvan in de aanwijzingen nog nader gespecificeerd. In het kader van het toezicht zal de RDW namelijk in ieder geval jaarlijks het aantal geproduceerde voertuigen en de daarbij afgegeven conformiteitsverklaringen en het kwaliteitssysteem van de fabrikant evalueren. Daarvoor levert de aanvrager informatie als bedoeld in artikel 44d, zevende lid. Daarbij kan ook (administratief) de conformiteit van de productie worden gecontroleerd. Minimaal eens in de drie jaar bezoekt de RDW de aanvrager en de bedrijfsgebouwen, inclusief productiefaciliteiten, voor een controle ter plaatse. De controles worden uitgevoerd conform wat de RDW gewend is in het kader van Verordening (EU) nr. 168/2013. Ook kan de RDW controles of tests uitvoeren op monsters die in de bedrijfsgebouwen, inclusief de productiefaciliteiten, van de aanvrager of de fabrikant zijn genomen, om te verifiëren dat een voertuig conform is met het aangewezen type.

Artikel 44h

In artikel 44h van de beleidsregel is verduidelijkt wat de gevolgen kunnen zijn van het niet-naleven van de voorschriften en beperkingen van de aanwijzing of het niet meer voldoen van de aangewezen bijzondere bromfiets aan de doelstellingen uit de Wvw 1994, die zijn overgenomen in artikel 11 van de beleidsregel.

De sancties van het schorsen of intrekken van een aanwijzing, of als lichtere 'sanctie' het wijzigen van een aanwijzing, waren niet expliciet, maar stonden wel als geïmpliceerde bevoegdheid bij de bevoegdheid om een aanwijzing te doen ter beschikking van de minister. Ook die middelen kunnen worden gebruikt om het voldoen van de bijzondere bromfietsen aan de gestelde regels af te dwingen.

Bij wijziging, schorsing of intrekking (zowel verzocht als opgelegd) wordt door middel van de aanwijzing van de aanvrager geëist dat hij zich inspant om de afnemers en gebruikers, voor zover die bekend en te bereiken zijn, te informeren daarover. Op die manier wordt gewaarborgd dat ook de eindgebruiker de status van de toelating van de voertuigen tot de weg van kent. Deze plicht geldt naast de mededeling die op grond van artikel 9 van de beleidsregel in de Staatscourant wordt geplaatst.

Onderdeel FF

Omdat veel onderdelen van het toelatingskader zijn gewijzigd, is het model voor het bij de aanvraag in te dienen inlichtingenformulier geheel opnieuw vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit treedt zo spoedig mogelijk in werking, aangezien het spoedregelgeving betreft om de toelatingseisen voor bijzondere bromfietsen op de kortst mogelijke termijn aan te scherpen en uit te breiden.

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