

Vergaderjaar 2022–2023

**36 269**

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

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 1 februari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

|   |   |
|---|---|
| Inleiding                               | 1 |
| Aanleiding, achtergrond en doelstelling | 2 |
| Hoofdlijnen wetsvoorstel                | 3 |
| Uitvoering, toezicht en handhaving      | 5 |
| Gevolgen                                | 5 |
| Advies en consultatie                   | 6 |

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wvw 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen (hierna: het wetsvoorstel). Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden zijn positief over het onafhankelijker maken van de besluitvorming met betrekking tot de toelating van motorrijtuigen op

basis van expertise. Deze leden behoeven nadere toelichting op een aantal zaken.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel en hebben nog enkele opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarover enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft met interesse kennisgenomen van de voorgestelde wetwijziging en heeft nog enkele vragen.

### **Aanleiding, achtergrond en doelstelling**

De leden van de VVD-fractie lezen dat dit wetsvoorstel voorziet in het opvolgen van één van de aanbevelingen uit het rapport «Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). Deze leden willen weten wat de opvolging is geweest van de andere aanbevelingen en zien graag een stand van zaken hiervan.

De leden van de CDA-fractie vragen of de voorliggende wetgeving ook een bijdrage gaat leveren aan het bevorderen van de veiligheid van scootmobielen.

De leden van de SP-fractie achten het logisch om de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) aan te wijzen als verantwoordelijke goedkeuringsinstantie.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn, net als iedereen, erg geschrokken van het ongeluk met de Stint en hebben met grote belangstelling de (politieke) reconstructie gevolgd die tot de toelating en daarmee indirect ook tot het ongeluk heeft geleid. Uit de zaak rond de Stint zijn meerdere conclusies te trekken over de toelatingsprocedure, technische eisen, eisen aan bestuurders van voertuigen, bestuurlijke verantwoordelijkheid en toepassing van Europese regels. In het volle besef, dat zowel het ontwerp, als de constructie, keuring en het besturen van voertuigen mensenwerk is en dat er fouten gemaakt kunnen worden, is het aan de wetgever om eenduidige procedures te scheppen die dit zoveel mogelijk voorkomen, zonder daarmee de innovatie in de weg te staan. Deze leden hopen dat met deze wetwijziging hieraan tegemoet wordt gekomen.

De leden van de SP-fractie verbazen zich over de hoeveelheid werk die de regering steekt in de uitvoering van toelating van lichte elektrische voertuigen (hierna: LEVs) op de openbare weg. Deze leden delen de opvatting dat legalisatie en duidelijke normen nodig zijn, maar zijn van mening dat de regering onnodig zware middelen gebruikt om dat doel dichterbij te brengen. Daarmee doelen deze leden niet zozeer op dit wetsvoorstel als wel op het voorgestelde LEV-kader dat daaraan is gekoppeld. De helderheid waar door LEV-gebruikers en -fabrikanten om wordt gevraagd, komt in de ogen van deze leden niet dichterbij. Deze

leden vragen de regering of het LEV-kader nog separaat door de Kamer zal worden behandeld en zo ja, op welke wijze. Of betekent instemmen met deze wet tevens dat het voorgestelde LEV-kader ongewijzigd zal worden geïmplementeerd?

De leden van de SP-fractie vragen de regering daarnaast op welke wijze de LEV-gebruikers zijn betrokken bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel. Kan de regering dit toelichten?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering hoe vaak tot op heden een (innovatief) motorvoertuig op de weg is toegelaten ondanks een negatief advies van de RDW en/of de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij vragen wat de redenen zijn geweest om af te wijken van deze adviezen. Indien dit niet eerder het geval is geweest, vragen zij de regering wat dit betekent voor de noodzakelijkheid van dit wetsvoorstel.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering op welke gronden de uitvoeringstoets van de RDW concludeert dat een mandaatsconstructie niet past bij de taken van de RDW als zelfstandig bestuursorgaan.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering hoe zij omgaat met de zorg dat uitvoeringsinstanties als de RDW zich door het afwentelen van bevoegdheden over goedkeuringen van nieuwe motorvoertuigen te midden van politieke en economische belangen moet positioneren en teweerstellen tegen deze invloeden. Zij vragen of dit mogelijk afbreuk doet aan het onafhankelijke karakter van deze organisaties en of hier risico's aan kleven.

Het lid van de BBB-fractie constateert dat er vermeld staat dat, naar aanleiding van het Stint- ongeval in 2019, het OvV de aanbeveling doet om voor de nationale toelating van motorrijtuigen, in het bijzonder de zogenoemde bijzondere bromfietsen, een onafhankelijke goedkeuringsinstantie in te richten zodat de verantwoordelijkheid buiten de politiek komt te liggen.

Een bijzondere bromfiets betreft een motorvoertuig met een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur. De meeste elektrische fietsen halen deze snelheden ook, maar hebben geen verbrandingsmotor. Vallen elektrische fietsen ook onder de bijzondere bromfietsen en heeft het OvV elektrische fietsen meegenomen in haar onderzoeksrapport? Indien elektrische fietsen niet zijn opgenomen onder bijzondere bromfietsen, is er dan niet een risico dat er een aanzuigingskracht gaat ontstaan voor bromfietsgebruikers om elektrische fietsen te gebruiken en allicht op te voeren?

### **Hoofdpijnen wetsvoorstel**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de kenteken- en rijbewijsplicht niet direct in het leven wordt geroepen voor voertuigen die onder het LEV-kader vallen. Deze leden willen weten voor welke voertuigen binnen het LEV-kader dit wel in het leven gaat worden geroepen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een bevoegdheid van de Minister en een stelsel van aanwijzingen in het leven is geroepen als alternatieve toelatingsprocedure voor bromfietsachtige motorrijtuigen die niet vallen onder de Europese regels van typegoedkeuring. Deze leden lezen dat daaronder sinds 2011 zeventien verschillende soorten motorrijtuigen zijn toegelaten op de weg. Deze leden willen weten welke voertuigen dit zijn. Ook willen deze leden weten welke impact deze voertuigen de afgelopen

vijf jaar hebben gehad op de verkeersveiligheid en de ervaren verkeersoverlast.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de categorie bijzondere bromfietsen verdwijnt zodra het LEV-kader in werking treedt. Deze leden lezen dat het vanzelfsprekend is dat er dan geen sprake kan zijn van een verbrandingsmotor. Deze leden willen weten hoe er dan mee wordt omgegaan indien er een aanvraag (of een aanvraag tot wijziging) is voor een bijzondere bromfiets met een verbrandingsmotor. Deze leden willen weten welke invloed dit gaat hebben indien er bromfietsen komen die rijden op biobrandstof of waterstof. Ook willen deze leden weten hoe er wordt omgegaan met plug-in hybride voertuigen.

De leden van de VVD-fractie willen weten welke impact deze wet heeft op deze voertuigen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het borgen van de onafhankelijkheid een belangrijk principe is bij het toelaten van nieuwe voertuigen. Deze leden willen weten hoe deze onafhankelijkheid in de praktijk wordt gewaarborgd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het inzetten op de juiste expertise een belangrijk principe is bij het toelaten van nieuwe voertuigen binnen de nieuwe wetgeving. Deze leden willen weten hoe deze expertise in de praktijk gewaarborgd wordt.

Ook willen de leden van de VVD-fractie weten of er naast het wetgevings-traject, ook actief wordt gewerkt met certificaten.

De leden van de SP-fractie vragen waarom voor elektrische fietsen (e-bikes) een ander, lichter, regime wordt voorzien dan voor de LEVs uit categorie 1b? De regering wijst in de memorie van toelichting ten aanzien van de e-bike op de vergelijkbaarheid met de «reguliere» fiets, maar voert geen argumenten aan waarom de risico's met LEVs uit de categorie 1b groter zouden zijn. Zo is het bijvoorbeeld bekend dat het aantal ongevallen met elektrische fietsen snel toeneemt en geldt voor beide categorieën een maximale snelheid van 25 kilometer per uur, maar geldt voor 1b-voertuigen een kentekenplicht, een certificeringsplicht, een minimumleeftijd en een verzekeringsplicht. Deze leden vinden die verhouding nogal scheef. Dat is overigens geen pleidooi voor strengere eisen ten aanzien van fietsers op voertuigen uit de categorie 1a. Kan de regering nader toelichten waarom zoveel extra eisen worden gesteld voor simpele voertuigen als elektrische steps? En wat voegt een kentekenplicht volgens de regering toe aan de verkeersveiligheid?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat de politieke wens om met een eenvoudige procedure nieuwe innovatieve voertuigen kansen te geven, ertoe heeft geleid dat de veiligheid van lichte motorvoertuigen en daarmee het wegverkeer, niet de aandacht heeft gekregen die nodig was. De «bijzondere bromfiets», met vooral een bijzonder licht keuringsregime, had bij nader inzien nooit mogen bestaan. De conclusie van de OvV bij de evaluatie van het ongeluk en ook nu van de Raad van State (RvS), dat de regering niet de logische keus is om een nieuw type voertuig te beoordelen, wordt gedeeld door de leden van de GroenLinks-fractie. Er is destijds een vrijwel regelvrije zone gecreëerd voor lichte elektrische voertuigen met de Segway voor ogen: speelgoed voor rijke volwassenen. En in die luwte kwam ook de Stint op de markt, een voertuig van honderden kilo's zwaar, bedoeld om een dozijn kleuters te vervoeren. Omdat daarover niets stond in de regels. Zoiets mag nooit meer voorkomen.

De kernvraag voor de leden van de GroenLinks-fractie is waar dan de rol van de regering als politiek en bestuurlijk verantwoordelijke instantie moet komen te liggen. In de zaak rond de Stint ging dat op allerlei vlakken mis. Dat een onafhankelijke instantie als de RDW de technische toelating doet, kan zeker op steun rekenen van de leden van de GroenLinks-fractie. Technische en verkeerstechnische eisen beoordelen is bij de RDW in betere handen dan bij de regering. De vraag die dan nog rest, is wie verantwoordelijk is voor de keuzes die RDW maakt en of de RDW voldoende is toegerust om deze nieuwe taken op te pakken, dan wel wat hiervoor nodig is. Deze leden willen de regering vragen dit nog nader toe te lichten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering expliciet te bevestigen dat dit wetsvoorstel het ook juridisch onmogelijk maakt nog nieuwe innovatieve motorvoertuigen met een verbrandingsmotor op de openbare weg toe te laten, wat in lijn is met de praktijk die leert dat alle aangewezen bijzondere bromfietsen een elektromotor kennen. Zij vragen de regering of het niet wenselijk is dit nader toe te lichten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering hoe een goede archivering van de genomen toelatingsbesluiten, inclusief de beoordeling, geborgd wordt als de bevoegdheid hiervoor bij een zelfstandig bestuursorgaan ligt. Zij vragen hier nadrukkelijk aandacht voor, omdat archivering in geval van twijfels of zorgen over de toelating op een later tijdstip van groot belang kan zijn, waarbij in geen geval sprake mag zijn van ontbrekende stukken. Zij vragen hoe de regering dit garandeert.

De leden van de SGP-fractie constateren dat verschil gemaakt wordt tussen gewone fietsen met trapondersteuning en andere lichte elektrische voertuigen. Deze leden vragen zich af wat vanuit het perspectief van verkeersveiligheid een verschil in aanpak tussen snelle elektrische fietsen en elektrische bakfietsen (tot drie personen) enerzijds, en elektrische steps anderzijds, rechtvaardigt en horen graag de reactie van de regering hierop.

De leden van de SGP-fractie vragen zich af of veilig rijden met elektrische steps niet veel meer zit in goede gebruikseisen, zoals het dragen van een fluorescerend hesje, dan in specifieke technische eisen aan het voertuig. Kan de regering nader ingaan op de toegevoegde waarde van een typegoedkeuring voor dit type voertuigen? Waarom is niet gekozen voor gebruikseisen in plaats van een goedkeuringsprocedure? Is het de bedoeling het toelatingskader zo in te richten dat toelating van onder meer elektrische steps goed haalbaar is?

### **Uitvoering, toezicht en handhaving**

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat de politie kampt met hoge werkdruk en grote personele tekorten. Deze leden zouden het zonde vinden als het bestrijden van grote problematiek zoals witwassen of high-impact crimes zou ondersneeuwen, doordat de politie capaciteit moet inzetten voor het handhaven van de kentekenplicht die voor een deel van de LEV-voertuigen gaat gelden. Hoeveel capaciteit in manuren denkt de politie hieraan te besteden, heeft de regering hierover met de politie gesproken?

### **Gevolgen**

De leden van de D66-fractie lezen dat er een geringe impact wordt verwacht op organisatorisch en financieel vlak bij de RDW. Vanuit de sector blijken er echter toch zorgen te zijn over de uitvoerbaarheid en de

capaciteit van de RDW. Daarbij wordt verwacht dat de diversiteit van het aantal licht elektrische voertuigen zal toenemen. Hierdoor is het potentieel lastiger uitvoerbaar. Kan de regering toelichten welke stappen er genomen zijn of worden genomen om de uitvoerbaarheid te waarborgen?

De leden van de SGP-fractie constateren dat onder meer elektrische steps in veel andere Europese landen zonder goedkeuringsprocedure de straat op mogen. In hoeverre is het voor fabrikanten dan nog aantrekkelijk om aan specifieke Nederlandse goedkeuringseisen te voldoen? Wat betekent dit voor de beschikbaarheid van elektrische steps voor de Nederlandse markt?

### **Advies en consultatie**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de politie in haar consultatie de notie geeft dat de aantallen en de diversiteit van lichte elektrische voertuigen toenemen en dat de druk op het fietspad hierdoor wordt vergroot. Deze leden willen weten wat de reactie van de regering hierop is. Ook willen deze leden weten of er onderzocht en onderbouwd is of de druk op het fietspaden wordt vergroot na de eventuele invoering van deze wet. Deze leden willen weten hoe de politie hierbij ondersteund kan worden. Ook willen deze leden weten welke mogelijke gevolgen er kunnen zijn, na de eventuele invoering van deze wet, voor de verkeersveiligheid en de ervaren verkeersoverlast. Deze leden willen weten of er in dit kader tussenevaluaties plaatsvinden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) het dossier niet geselecteerd heeft voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft. Deze leden willen weten of hiermee de regeldruk voor ondernemers en inwoners geheel uitgesloten wordt, met betrekking tot het wetsvoorstel. Deze leden willen weten, indien dit niet het geval is, wat er wordt gedaan om regeldruk te minimaliseren.

De leden van de D66-fractie herkennen de zorgen die geuit worden met betrekking tot het toekomstig beleidskader voor LEVs. Zij hebben enkele vragen over het LEV-kader en wat dat zal inhouden. Ten eerste vragen zij zich af wat de intentie is van de regering met betrekking tot het categoriseren van de LEVs. Vallen elektrische steps (e-steps) binnen het LEV-kader of vallen deze onder de zelfregulerende categorie? Zal er onderscheid gemaakt worden tussen lichte en zware LEVs? Wordt er rekening gehouden met eisen aan de techniek die potentieel belemmerend werken voor weggebruikers met een handicap?

De leden van de D66-fractie lezen terechte vragen over de eisen die er gesteld zullen worden aan bestuurders van LEVs en de omgeving waarin de LEVs zich zullen begeven. Kan de regering toelichten hoe onderscheid gemaakt zal worden tussen de LEVs en wat voor gevolgen dit zal hebben voor hun plaats op de weg binnen de bebouwde kom? Kan de regering toelichten welke eisen er gesteld zullen worden aan de bestuurders binnen de verschillende categorieën in het LEV-kader?

De leden van de CDA-fractie hebben zorgen over de verkeersveiligheid van licht elektrische voertuigen in de categorie 1B, in het bijzonder bij e-steps. De aangenomen motie Geurts over lichte elektrische voertuigen uit categorie 1B alleen toestaan op de openbare weg als de verkeersveiligheid voldoende kan worden geborgd (Kamerstuk 35 925, nr. 40) is in dit kader relevant. Deze leden vragen of voor alle lichte elektrische voertuigen die (vermoedelijk) in die categorie vallen, maar in het bijzonder voor de verschillende varianten van de e-steps, op een rij gezet kan worden of en

door welke onafhankelijke experts bezien is dat de verkeersveiligheid voldoende kan worden geborgd en de voertuigveiligheid kan worden gegarandeerd.

In 2019 maakte de OvV in het onderzoek naar aanleiding van het noodlottige ongeval met de Stint duidelijk dat, mede door druk van de Kamer, veiligheid ondergeschikt werd gemaakt aan de wens tot innovatie in het wegverkeer. De leden van CDA-fractie vragen welke waarborgen er bij het LEV-kader, en specifiek voor de categorie 1B, zijn of worden ingebouwd om die rollen juist om te draaien. Eerste buitenlandse onderzoeken wijzen in de richting dat de kans op een ongeval met een e-step per afgelegde kilometer groter is dan met de fiets. Deze leden vragen zich af of er inmiddels representatieve binnenlandse onderzoeken zijn gedaan naar de veiligheid van de e-step, en indien dit het geval is of deze inzichtelijk gemaakt kunnen worden voor de Kamer, en of de regering een reflectie op de bevindingen van deze onderzoeken wil toezeggen.

De leden van de CDA-fractie vragen zich bovendien af of het oprukken van het aantal e-steps bijdraagt aan verduurzaming. Van elektrische deelscooters is uit onderzoek door Rijksuniversiteit Groningen bekend dat zij in hoofdzaak de fiets vervangen en maar zeer beperkt de auto. Onder andere op basis van het feit dat deelscooters maar zeer beperkt de auto vervangen heeft de gemeente Utrecht dan ook besloten te stoppen met deelscooters. Deze leden vragen zich af of er al onderzoeken zijn gedaan naar het gebruik van e-steps, en welke voertuigen zij in de praktijk in het gebruik vervangen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering naar de planning van de invoering van een kentekenplicht voor LEVs.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de voortgang van de implementatie van het toekomstige LEV-kader. Zij vragen of het klopt dat het complete LEV-kader pas na de zomer van 2023 naar de Kamer gezonden wordt. Zij vragen of het moment van inwerkingtreding inmiddels bevestigd kan worden. Tevens vragen zij welke vertragende factoren nog kunnen opspelen.

De voorzitter van de vaste commissie,  
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp