

Geachte lezer,

Graag reageer ik op de consultatie van "Wijziging van het Kentekenreglement in verband met het kentekenen van bijzondere bromfietsen.

Alvorens inhoudelijk in te gaan op het voorstel moet ik u zeggen dat de drie expliciete vragen die u opwerpt (overgangstermijn, kosten, bereiken eigenaren) bij mij de vraag oproepen in hoeverre u werkelijk open staat voor een reactie op de wenselijkheid van het moeten voeren van een kenteken (en andere eisen). Het wekt de suggestie dat het niet de vraag is of deze zal worden ingevoerd, maar enkel onder welke voorwaarden.

#### *Het voeren van een kenteken*

In mijn optiek moet er onderscheid worden gemaakt tussen verschillende soorten bijzondere bromfietsen. Zoals in het begeleidende document wordt aangegeven is het de verwachting dat dit een enorme vlucht zal nemen als de elektrische step in Nederland zal worden toegestaan. Ik focus mij in mijn reactie primair op de elektrische step.

Onder punt 4 wordt aangegeven wat het doel is dat bereikt wordt met het voeren van een kenteken. Het valt op dat deze doelen enkel geformuleerd worden vanuit de bril van de overheid en verzekeraars, en niet vanuit de gebruiker.

Zo wordt er onder meer aangegeven:

*"Kentekening versterkt de formele relatie tussen de bezitter (eigenaar of houder) en het voertuig en zorgt ervoor dat de rechten en plichten die van toepassing zijn voor het desbetreffende voertuig duidelijk zijn, zoals de verzekeringsplicht en het moeten overschrijven van het voertuig als deze een nieuwe eigenaar of houder krijgt."*

Uit deze passage maak ik op dat een eventuele verzekeringsplicht voor de overheid al een gegeven is. Ik zou daar de vraag van noodzakelijkheid en proportionaliteit tegenover willen zetten. Als het doel is dat Nederlanders zich duurzamer gaan verplaatsen zou in mijn ogen getracht moeten worden om zoveel mogelijk drempels weg te nemen. Ten principale kan de vraag gesteld worden wat het wezenlijke verschil is tussen een elektrische fiets, een wienfiets waarbij vaak sneller dan 25km/h wordt gereden en een elektrische step. Het feit dat bij een (elektrische) fiets een trappende beweging moet worden gemaakt kan in mijn ogen geen betekenis worden toegekend, aangezien aangegeven wordt dat het belang is om te kunnen kijken of iemand de juiste plaats op de weg voert en zaken zoals snelheid. Dit moet overigens zeer zeker niet worden opgevat als een pleidooi om ook de fiets kentekenplichtig te maken.

De vraag is: welk probleem wordt nu daadwerkelijk voorkomen of opgelost? In punt 5 wordt aangegeven dat:

*"De invoering van de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen (door aanpassing van de regelgeving) kan alleen door de overheid worden uitgevoerd. De overheid heeft als algemene taak kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen in het verkeer. Door kentekening is handhaving eenvoudiger op bijvoorbeeld snelheid, plaats op de weg en parkeren. Eigenaren zijn via een kentekenplaat eenvoudiger op te sporen."*

Ook hier geldt wederom de vraag, wat is nu wezenlijk het verschil met een (elektrische) fiets. Maar ook praktisch gezien is het de vraag welke meerwaarde dit heeft. Overigens is het goederenrechtelijk niet juist om te stellen dat degene die het kenteken op naam heeft (daarom) eigenaar is van het goed. Dit gestelde doel kan hiermee dan ook niet worden bereikt.

#### *Praktische bezwaren*

Stel, de kentekenplicht wordt ingevoerd voor elektrische stepjes, hoe groot zal dat kenteken dat feitelijk worden gelet op de grootte van het stepje? Dit zal naar mijn verwachting kleiner zijn dan 25 cm<sup>2</sup> (5 bij 5 centimeter). De vraag is dan in hoeverre dit überhaupt nog op afstand leesbaar is voor bijvoorbeeld politieagenten en handhavers. De vraag is verder op welke wijze dit "de kwetsbare verkeersdeelnemer" zou beschermen. De toelichting geeft hier geen uitleg op. Ook niet, waarom dit niet zou kunnen worden ondervangen door een toewijzing van een plek op het fietspad. Dit is dan ook duidelijk in het kader van de handhaving (net zo duidelijk als dat men nu niet mag fietsen op een voetpad).

De regeling beschouwende bekruipt het gevoel als er volledig vanuit een bestaand systeem is geredeneerd. Ik zou de oproep willen doen om hier uit te stappen en hierover "vrij te denken". Het lijkt nu wel een discussie te zijn geweest over de vraag of je al dan niet hoeft te trappen om de voortbeweging te doen voortduren. Mijn oproep is om over te gaan tot dejuridificering en deregulering op dit punt en de gebruiker centraal te stellen.

Juist een laagdrempelige bereikbaarheid van elektrische steps kan een gamechanger zijn voor de mobiliteit in Nederland. De mogelijkheid om een station op enkele kilometers afstand te bereiken, de trein te nemen, en de weg zo te vervolgen. Of bijvoorbeeld voor hen voor wie het OV ter plaatse geen alternatief is, de mogelijkheid om de step achter in de auto te doen en vanaf een parkeerterrein buiten de stad eenvoudig de stad in te kunnen.

Ik geeft toe dat het al dan niet voeren van een kenteken geen verschil maakt voor dit laatste, anders dan dat iedere drempel die wordt opgeworpen een is die het doel van duurzame mobiliteit bemoeilijkt. Zeker nu mijn gevoel is dat de kentekenplicht primair ook ingevoerd wordt om een verzekeringsplicht af te dwingen. Dit laatste zou in mijn ogen in geen enkel geval moeten gebeuren. Er zijn goede redenen om daar geen verzekeringsplicht voor in te stellen. De vraag zou ook ten principale kunnen worden gesteld of, als de overheid het hebben van een aansprakelijkheidsverzekering werkelijk zo belangrijk vindt, het niet doelmatiger en effectiever is om de personaansprakelijkheidsverzekering verplicht te stellen.

Bij het bekijken van de eventuele verzekeringsplicht heb ik gekeken hoe het een en ander nu geregeld is bij Speedpedelecs. Bij het aanvragen van een dergelijke verzekering moet worden opgegeven hoeveel schadevrije jaren iemand heeft. Dit is aan de ene kant logisch, maar doet wel de vraag oproepen in hoeverre het zo is dat hierbij een koppeling wordt gemaakt aan de schadevrije jaren van bijvoorbeeld een autoverzekering. Op het moment dat het betrokken zijn bij schade meteen maakt dat er een malus van 5 jaren ontstaat op de autoverzekering, zal dit voor menig gebruiker een extra drempel zijn. Maar ook zeker in gezinsverband zal het een extra drempel zijn voor bijvoorbeeld een ouder om zijn step aan een van de kinderen te laten gebruiken.

Als het doel om te kijken of een bepaald voertuig op de weg is toegelaten doorslaggevende betekenis moet worden toegekend zou er ook voor gekozen kunnen worden om het voeren van een generiek merkteken op dat voertuig verplicht te stellen in plaats van een individueel kenteken. De opmerking dat er geen gevolgen voor het milieu worden verwacht is in mijn ogen dan ook niet juist. Weliswaar zal er geen verslechtering optreden, maar een mogelijke verbetering wordt niet ten volle benut. In dat kader maak ik wederom de vergelijking met de (elektrische) fiets.