

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wegenverkeerswet 1994 i.v.m. onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen

(Internetconsultatie van 13 april tot en met 11 mei 2022)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Wegenverkeerswet 1994. Dit in verband met het keuren en toelaten van bijzondere bromfietsen zoals de BSO-bus door de RDW als onafhankelijke keuringsinstantie. Daarnaast worden er met dit wetsvoorstel voorbereidende stappen gezet voor een nieuw wettelijk kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs), zoals elektrische steps en elektrische (bak)fietsen.

Doelen van de wijzigingen

- Met deze wijzigingen wordt de verantwoordelijkheid voor het opstellen van de regels m.b.t. de toelating van bijzondere bromfietsen (ministerie) en de verantwoordelijkheid voor het goedkeuren en besluiten tot toelating van bijzondere bromfietsen (de RDW) van elkaar gescheiden. Op dit moment liggen beide verantwoordelijkheden nog bij het ministerie. Dit is niet wenselijk. Juridisch wordt dit uitgevoerd door uit de Wegenverkeerswet 1994 hoofdstuk IIA te schrappen. In plaats daarvan wordt het stelsel van goedkeuring van voertuigen uit hoofdstuk III gevolgd.
- Het beoogde wettelijke kader voor LEVs moet in de toekomst veilig stellen dat LEVs die worden toegelaten technisch veilig zijn en veilig kunnen worden gebruikt binnen het bestaande verkeer.

Voor nieuwe aanvragen voor het toelaten van bijzondere bromfietsen heeft de wijziging een positief effect. Men hoeft de aanvraag alleen nog bij de RDW in te dienen. De kosten voor aanvragers blijven naar verwachting gelijk.

De reacties

Er kon worden gereageerd op dit wetsvoorstel en de toelichting. Er zijn in totaal 18 reacties ingediend, hiervan zijn er 11 openbaar. Indieners zijn:

- Brancheverenigingen en ondernemers (82 % van de reacties);
- Particulieren (12 % van de reacties);
- Gemeenten (6% van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

Concurrentiepositie ondernemers

- Aandacht wordt besteed aan de negatieve gevolgen voor ondernemers van het ongeluk met de Stint;
- Gesteld wordt dat de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemers in o.m. EU verband door het wetsvoorstel wordt geschaad;
- Aangegeven wordt dat het wetsvoorstel grote kosten voor ondernemers en gebruikers met zich mee zal brengen.

Toelatingseisen LEV

- Aandacht wordt geschonken aan de positie van een LEV vs een elektrische fiets;
- Gesproken wordt over toelatingseisen die veiligheid ten goede komen worden, hierbij worden suggesties gedaan;
- Aangegeven wordt welke consequenties het wetsvoorstel voor innovatie zouden kunnen hebben.

Rol RDW als goedkeuringsinstantie

- Aandacht wordt geschonken aan de vraag of de RDW geschikt is als goedkeuringsinstantie van LEVs, hetgeen door sommigen wordt gesteund en door anderen betwijfeld.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst aan de hand van individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Concurrentiepositie ondernemers

Gevolgen ongeluk Stint

- Zoals in het voorstel valt te lezen is het scheiden van de ministeriële verantwoordelijkheid het hoofddoel. Dit lijkt een direct voortvloeisel uit het debacle met de Stint. De minister moet worden beschermd.
- De fouten met de Stint worden afgewenteld op de producent. Producenten die zich aan alle regels hebben gehouden, en geïnvesteerd om een duurzaam en veilig product te maken dat aan alle regels voldoet, worden het slachtoffer van nieuwe regelgeving.
- Verdere beperkende maatregelen zijn uitsluitend in het belang van de keurende instanties en de auto-industrie. Nederland zou juist haar fietsenbranche Europees moeten uitdragen, er achter blijven staan en verdedigen. In plaats van voorloper in de bureaucratie zou Nederland voorloper in de verkeersveiligheid moeten willen zijn.
- Het wetsvoorstel heeft duidelijk verband met de lessen geleerd uit de Stint. Maar niet elk e-voermiddel is als voermiddel hiermee te vergelijken.

EU regelgeving

- Op Europees niveau wordt ook gewerkt aan een LEV-kader. Geadviseerd wordt om hierop voor te sorteren door niet in te zetten op een specifiek Nederlands LEV-kader dat kort na implementatietijd zal worden vervangen
- Door in Nederland andere toelatingseisen te hanteren dan in de rest van de EU en de wereld wordt het voor fabrikanten nog lastiger hun producten in verschillende landen aan te bieden.
- Vanuit Europees opzicht zou het een goed idee zijn om aan te sluiten bij het Duitse systeem, in plaats daarvan is gekozen voor een zeer ingewikkeld systeem van regels met ook nog een keuring.
- Een LEV wordt gelijkgesteld aan een (bijzondere) bromfiets. De keuringen van LEVs zijn extreem streng en fabrikanten vinden de exclusieve keuringen door de RDW te duur en omslachtig omdat hun afzetmarkt in de lidstaten dit niet vereist.
- De e-step is qua gewicht, snelheid en plaats op de weg vergelijkbaar met de elektrische fiets, in lijn hiermee ligt zelfcertificering voor dit voertuig dus meer voor de hand. Landen zoals België hebben deze keuze gemaakt.

Kosten

- Dit voorstel zal grote gevolgen hebben voor de branche, niet alleen direct, maar ook indirect, doordat het grote kosten met zich mee brengt voor de gebruikers. Kosten die nauwelijks in verhouding staan tot de aanschafprijs van een e-vervoermiddel. Nog los van de vraag hoe zinnig een keuring is.
- Er dient een overgangstermijn te komen. Er was goedkeuring voor onbepaalde tijd verleend en daar alles op afgestemd: vermogen geïnvesteerd in ontwikkeling en productie, De investeringen die zijn gedaan zijn niet terug te verdienen in enkele jaren, de voertuigen die nu in productie technisch niet aan te passen naar de nieuwe eisen. Er zullen kosten voor nieuwe ontwikkeling moeten worden gemaakt.
- De overheid stelt een LEV onterecht gelijk aan een bromfiets. Daarbij is de verzekeringsvorm via een nummerbord met een sticker voor LEVs in december 2019 eenzijdig bedacht samen met verzekeraars. LEV gebruikers zijn daar nooit over geconsulteerd.

Toelatingseisen LEV

Definitie LEV vs elektrische fiets

- Er staat geen definitie van de fiets in de WVV1994. Onduidelijk is waarom die er nu wel in moet komen. Als er wel noodzaak is voor een definitie dan moet die eerst besproken worden met de relevante maatschappelijke organisaties en zorgvuldig worden afgewogen welke voertuigen wel en welke niet als fiets de weg op mogen.
- Graag niet onder het LEV-kader brengen: een fiets met ondersteuningsmotor tot 6 km per uur. Een dergelijke fiets kan ook niet op hol slaan, er is immers geen batterij.
- Er wordt met twee maten gemeten. Voor elektrische fietsen is er geen keuring. Dit is des te opvallender, omdat het aantal verkeersdoden van fietsers de laatste jaren niet daalt. Het grootste deel van deze slachtoffers zijn elektrische fietsers.

- In het Kader voor LEVs is voor categorie 1a opgenomen dat het voertuig niet zwaarder dan 55 kg mag zijn. Dit betekent dat veel lichte vrachtfietsen in categorie 2a zouden gaan vallen, waarvoor onder meer een RDW-keuring en rijbewijsplicht van toepassing zijn. Deze extra eisen vormen een barrière voor het inzetten van de lichtste categorie vrachtfietsen.
- De wijziging van de wet gaat er al van uit dat alle elektrische zelf voortbewegende voertuigen in Nederland een kenteken moeten krijgen. Dit is voor veel handige elektrische vervoersmiddelen zonder grote impact een veel te zwaar middel. Een beter voorstel is om alle LEV onder de 50kg gelijk stellen aan de elektrische fiets.
- Sommige aanhangers zijn speciaal ontwikkeld voor pakketbezorging. Dit kader maakt de inzet van deze combinaties onmogelijk.
- Op Europees niveau is recentelijk de Serial Hybride techniek (een trapgenerator) goedgekeurd. Gekeken naar het wijzigingsvoorstel wordt er gesproken over de verplichte aanwezigheid van een mechanische overbrenging. Dit is tegenstrijdig ten opzicht van de zojuist goedgekeurde Serial Hybride.

Veiligheid

- Het is belangrijk dat de E-fiets voor kindervervoer op het fietspad moet kunnen rijden. De breedte van een E fiets van 100 cm zou naar minimaal 115 cm moeten. De ervaring is dat minder brede fietsen eerder het risico lopen om omver te vallen bij het rechts af een schuine verhoogde stoep oprijden.
- Door (zoals voorgesteld) te werken met beperking van het ledig gewicht is verminderde veiligheid van de constructie denkbaar. Bij het invoeren van dit wetsvoorstel worden fabrikanten verleid hun producten uit dunnere en lichtere materialen te vervaardigen.
- Indien de toelatingseisen voor fabrikanten strenger worden zal het prijsverschil groter worden, en de verleiding voor de consument om de fiets zelf om te bouwen groter. Het toezicht dat de fabrikant van elektrische fietsen nu heeft op de veiligheid en kwaliteit zal dan verminderen.
- Laat producenten zelf extra normen hanteren om de veiligheid te vergroten.
- In het Kader voor LEVs is voor alle types voertuigen 3,0 meter opgenomen als maximale lengte. Een maximale lengte van 3,5 werkt beter in de praktijk, en biedt meer mogelijkheden om goederen op de fiets te vervoeren zodat ook het aantal bestelbusjes in de binnensteden verder kan worden beperkt.
- Bedrijven leiden op dit moment hun eigen personeel op voor het rijden met LEVs. Dit zijn maatwerkopleidingen, toegespitst op het type vrachtfiets en de wijze waarop zendingen moeten worden afgeleverd, het instellen van een regulier bromfietsrijbewijs voor LEVs is daarom niet toereikend voor de omgang met dit type voertuig.
- In het voorstel voor het LEV-kader is geen uitzondering terug te zien voor de medische fietsen. De omschrijving 'lichamelijk gehandicapten' dekt niet de volledige doelgroep van sommige medische fietsen.
- Een rolstoelfiets of duofiets is breder dan een meter. Het gevaar bestaat met het huidige LEV-kader dat dergelijke fietsen niet meer de weg op mogen.
- Nu vallen fietsen met trapondersteuning met max 250 watt motorvermogen en ondersteuning tot 25 km/h zonder beperkende voorwaarden onder de verkeersregels voor fietsen. Het lijkt

positief dat zware, grote fietsen met trapondersteuning en fietsen met trapondersteuning voor het vervoer van een groot aantal passagiers niet meer onder fietsen vallen. Maar hoe dat nader ingevuld wordt in de Regeling voertuigen en het Reglement verkeersregel en verkeerstekens 1990 is nog helemaal niet besloten. Daar moet eerst meer duidelijkheid over moet zijn voordat het op deze manier in de wegenverkeerswet wordt opgenomen.

- De ongelukken die gebeuren ontstaan niet door het materieel, maar vooral door de gebruikers of andere weggebruikers. De grootste veiligheid zit hem dan ook in het scheiden van types weggebruikers.
- De komst van LEVs vraagt niet alleen om aandacht op het fietspad, maar ook op andere plaatsen in de openbare ruimte.
- In categorie 2A wordt een maximale lengte van de fiets vastgesteld. Dit moet consistent doorgevoerd worden voor alle categorieën. Ook als het gaat om de mogelijkheid van het toepassen van een aanhanger. Indien dit niet wordt toegepast ontstaat potentieel het gevaar dat een bakfiets in combinatie met een aanhanger (een zeer lange combinatie vallend in categorie 1A) vanuit de markt boven een voertuig wordt verkozen uit categorie 2A. Dit zal leiden tot minder veilige situaties.

Innovatie

- Randvoorwaarden die van toepassing zijn bij de "bijzondere bromfiets" zoals een bovengrens van 425 kilo of maximale lengtes en breedtes staan innovatie in de weg en zorgen juist voor meer uitsluiting van elektrische voertuigen dan insluiting.
- De meeste fabrikanten van elektrische voertuigen durven niet meer te innoveren door onredelijk ervaren eisen en zeer lange doorlooptijden.
- Meer concurrentie op de Nederlandse markt leidt tot meer innovatie en productontwikkeling bij de verschillende exploitanten en daarmee ook een hogere verkeersveiligheid.

Rol RDW als goedkeuringsinstantie

Tegenstanders

- De RDW is in het proces betrokken en heeft een RDW oplossing aangeleverd. Het betekent meer kosten, meer werk. Maar het zal weinig effect hebben op het gestelde doel: meer veiligheid. En de micro mobiliteit is er ook niet mee gediend.
- De RDW heeft zich in het verleden niet bewezen in het maken van goede toelatingscriteria. Neem de lange duur om LEV voertuigen ingevoerd te krijgen, rare bijstuur eisen tijdens de keuring van bijvoorbeeld elektrische steps en de verkeerde keuring van voertuigen als bijvoorbeeld de Stint.
- De RDW alle besliskracht geven is niet verstandig en neigt naar solisme en eigen ambtelijke, niet transparante keuzes. Als voorbeeld kunnen ervaringen dienen met de meer gesloten diensten als de bijvoorbeeld de Belastingdienst.
- Laat producenten zelf extra normen hanteren om de veiligheid te vergroten. Een inventarisering van de reeds geldende normen, en van extra maatregelen die Nederlandse producenten reeds nemen zouden samen kunnen komen tot vernieuwde Europese toelatingseisen.

Voorstanders

- Het lijkt goed om politiek en techniek te scheiden en processen te vergemakkelijken. Indien RDW aan wordt gesteld als onafhankelijke keuringsinstantie, moeten er heldere afspraken worden gemaakt. De RDW heeft de kennis en ervaring om deze taak van onafhankelijk beoordelaar op zich te nemen, maar er zijn zorgen over de communicatie richting aanvragers. Deze is vaak onduidelijk en duurt erg lang.
- Het aanwijzen van de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie wordt onder voorwaarden gesteund. In het voorliggende voorstel staat dat de verwachting van de RDW is dat de financiële en organisatorische impact gering is door het beperkte aantal goedkeuringen. Er dient rekening te worden gehouden met mogelijk een groter aantal goedkeuringen en oplopende wachttijden. Een teruglopende capaciteit bij de RDW heeft nadelige gevolgen voor ondernemers binnen de mobiliteitssector en dient zoveel mogelijk voorkomen te worden.
- De RDW is een partij die zeer geschikt is voor het uitvoeren van deze taak, en het is positief dat de SWOV aangehaakt blijft bij het goedkeuringsproces gezien hun expertise en betrokkenheid bij de huidige beleidsregel 'Aanwijzing bijzondere bromfietsen'.