

Arnhem, 12 januari 2022

Reactie LEV Kenniscentrum op consultatie wijziging wet 1994 betreft RDW als keuringsinstantie

In de consultatie staat vermeld: *De Wijziging Regeling voertuigen (waarmee de RDW als goedkeuringsinstantie bijzondere bromfietsen de onafhankelijke goedkeuringsinstantie wordt) hevelt de per 2 mei 2019 aangescherpte toelatingseisen voor bijzondere bromfietsen uit 'de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen' over naar de Regeling voertuigen.*

1. Van tijdelijke naar definitieve regeling voor Bijzondere bromfietsen gebaseerd op 168/2013 zonder consultatie van stakeholders.

Deze aanvankelijk tijdelijke(!) regeling van mei 2019 met aangescherpte toelatingseisen is destijds, als gevolg van de politieke druk die de minister ervoer na het Stint ongeluk, met instemming van de 2^e Kamer maar zónder consultatie van stakeholders ingevoerd en, op nadrukkelijk advies van de RDW, gebaseerd op de Brommerrichtlijn 168/2013. Onze vraag is alsnog wanneer en op welke wijze de tijdelijkheid is omgezet naar de definitieve regeling zoals die nu de 'Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen van mei 2019' genoemd wordt. Zie ter toelichting:

- de brief van de RDW aan het Ministerie IenW dd 20 februari 2019 met kenmerk DIR19-901 en onderwerp: aanscherpingen voorlopig advies toetsingskader bijzondere bromfietsen
- het besluit tot wijziging van de 'Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen' met kenmerk IENW/BSK-2019/72137

2. Rol van de RDW in vormgeving van eisen én uitvoering van keuringen/toewijzing van voertuigen.

De RDW heeft, zoals hierboven aangegeven, destijds deze keuringseisen van de '(tijdelijke) Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen van mei 2019' opgesteld en wordt nu ook de 'onafhankelijke' keuringsinstantie. Wij vragen ons of deze dubbele rol van de RDW haar onafhankelijkheid nu voldoende garandeert, zeker gezien het destijds ontbreken van de genoemde consultatie. Deze dubbele rol van de RDW is ook moeilijk te rijmen met de *Scheiding van verantwoordelijkheden* zoals in de memorie van toelichting (Kamerstuk 36269-3) is beschreven.

3. Onduidelijke criteria voor Technische keuringseisen en wijze van keuren.

Tijdens de ontwikkeling van de technische eisen voor het nieuwe LEV kader hebben verschillende expertinstanties (zoals TNO, TU-Delft en het LEV Kenniscentrum van de HAN) op verzoek van de Minister een beoordeling gegeven over de concept technische eisen. Opmerkelijk is dat een breed gedragen oordeel betrof de vage formulering van deze eisen. Zo staat ook onder Artikel 5.6a.0 van de nu voorliggende '*Wijziging Regeling voertuigen ivm onafhankelijke goedkeuringsinstantie en toelatingseisen bijzondere bromfietsen*' die als *relevant document* bij de consultatie is gevoegd, een kader met paragrafen 0 tot 11 waarin veelvuldig 'deugdelijkheid' als eis is genoemd. De genoemde expertinstanties adviseerden nadrukkelijk dat 'deugdelijkheid' een onvoldoende meetbaar criterium is waarmee zowel

voor de aanvrager als voor de RDW zelf onduidelijkheid ontstaat over de beoordeling van de produktveiligheid. De genoemde expertinstanties gaven met nadruk in overweging om functionele veiligheidseisen te formuleren in plaats van de gehanteerde (vage) technische veiligheidseisen. Ook de Tweede Kamer heeft hier al eens op gewezen tijdens een debat met de Minister over het nieuwe LEV Kader.

Verder wordt in de nu voorliggende wet voor de ‘Wijze van keuren’ overwegend gekozen voor een ‘visuele controle’. Deze methode doet ons inziens geen recht aan de belang van veiligheid en is bovendien sterk afhankelijk van hoe de pet (of bril) staat van de keuringsambtenaar.

Zowel de vage criteria als ‘deugdelijkheid’ als die van de ‘Wijze van keuren’ zijn ons inziens in strijd met de veronderstelde objectieve rol die de RDW met de nu voorgestelde wetwijziging krijgt toebedeeld. Bovendien is het ontbreken van functionele veiligheidseisen belemmerend voor innovatie zoals die zo nodig is voor de verduurzaming van de stedelijke mobiliteit. Overigens geeft de Europese richtlijn (EN17128) die vooralsnog door het Ministerie (ogenschijnlijk) inhoudelijk is genegeerd goede suggesties hiervoor.

4. Onvolledigheid document met wijzigingsvoorstellen

Wijziging Regeling voertuigen ivm onafhankelijke goedkeuringsinstantie en toelatingseisen bijzondere bromfietsen zoals bij de consultatie is gevoegd wordt in Artikel 5.6a.0 bijlage VIII genoemd die echter in het document ontbreekt. Dat geldt mogelijk ook voor andere bijlagen en tevens voor de Artikelen 5.6a.2 en 5.6a.4 en 5.6a.5 en 5.6a.9 t/m 5.6a.11 etc.

5. Onvoldoende aansluiting keuringseisen bij huidige (Europese) markt.

Met de consultatie die nu plaatsvindt wordt dus de Brommerrichtlijn 168/2013 als impliciet en onherroepelijk uitgangspunt gepresenteerd. Daarbij kan opgemerkt worden dat de technische voertuigeisen die gelden voor de e-step (als een Bijzondere bromfiets) sinds mei 2019 door tal van fabrikanten dusdanig worden ervaren dat sindsdien in wezen geen enkele e-step goedgekeurd kon worden. Dit in tegenstelling tot andere Europese landen.

6. Nieuwe innovatieve voertuigen vs bestaande voertuigen

In de toelichting van het wetsvoorstel (kamerstuk 36269) staat dat het *specifiek gaat om nieuwe innovatieve voertuigen*. Hiermee kan onterecht de indruk ontstaan dat de wet gaat over nog niet bestaande voertuigen. Bijzondere bromfietsen zijn vanaf 2009 toegelaten tot de openbare weg. De E-step is al een aantal jaar toegestaan in de meeste Europese landen.

7. Wijziging regelgeving Bijzondere bromfietsen als onderdeel van nieuwe LEV Kader.

In de toelichting bij de consultatie staat onder ‘*Wat verandert deze wet*’:

De RDW krijgt met de vaststelling van de regeling de benodigde toelatingseisen en nadere regels voor de nationale typegoedkeuring ter beschikking. Hiermee kan de RDW aanvragen van nationale typegoedkeuringen voor bijzondere bromfietsen behandelen en beoordelen. Ook kan de RDW na typegoedkeuring met de eisen en regels conformiteitscontroles uitvoeren. (...)

En:

Fabrikanten en importeurs van bijzondere bromfietsen krijgen met de gestelde regels duidelijkheid over de eisen waaraan te produceren voertuigen en zichzelf moeten voldoen.

En:

Voor alle duidelijkheid: Deze wijzigingsregeling gaat alleen over de uitvoeringsregels die nodig zijn voor het wetsvoorstel om de RDW in te stellen als onafhankelijke goedkeuringsorganisatie voor bijzondere bromfietsen. De technische eisen voor het kader Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) komen op een later moment aan de orde. Hiervoor volgt dan opnieuw een internetconsultatie.

In het advies van de Raad van State (Kamerstuk 36269-4) staat ook:

Daarnaast bevat dit wetsvoorstel de introductie van lichte elektrische voertuigen (hierna: LEV's) in de Wegenverkeerswet 1994. Hiermee wordt een grondslag gecreëerd voor een regelgevend kader ten aanzien van deze voertuigen, het zogenaamde LEV-kader.

Onduidelijk is wat bedoeld wordt met *grondslag (...)* voor een regelgevend kader?

Wat onduidelijkheid geeft is dat de technische eisen voor de bijzondere bromfietsen met de nu voorgestelde wetswijziging worden vastgesteld terwijl verschillende huidige bijzondere bromfietsen (zoals de e-step) óók deel uitmaken van het kader Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) waarvoor de technische eisen (...) op een later moment aan de orde komen.

De vraag is nu dus: zullen de veiligheidseisen die in dit wijzigingsvoorstel vermeld staan onderdeel zijn van de veiligheidseisen in het nieuwe LEV kader?

LEV Kenniscentrum
HAN University of Applied Sciences