

Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint

Publicatiedatum: oktober 2019

1. Over het rapport

Op 20 september 2018 werd een Stint op een spoorwegovergang in Oss aangereden door een trein. Van de vijf kinderen die in de Stint zaten, kwamen er vier om het leven. Eén kind en de begeleidster van de kinderen raakten zwaargewond. De Onderzoeksraad voor Veiligheid besloot om naar aanleiding van dit zeer ernstige voorval een onderzoek te starten.

De Onderzoeksraad richtte zijn onderzoek vooral op het veilig toelaten op de openbare weg van de bredere groep van licht gemotoriseerde voertuigen, waar de Stint deel van uitmaakte. Bij het toelaten van dergelijke voertuigen zijn verschillende categorieën te onderscheiden.

1. Bromfietsen, brommobielen en vergelijkbare voertuigen die vallen onder een Europese toelatingsprocedure. Die procedure gaat uit van typegoedkeuring, met strikte eisen en een besluit door een onafhankelijke instantie (in Nederland de Dienst wegverkeer RDW).
2. 'Bijzondere bromfietsen': voertuigen met een lichte motor en een maximumsnelheid van 25 km/h. Toegelaten waren zelfbalancerende voertuigen (zoals de Segway), sommige gemotoriseerde steppen en driewielers, en de Stint, een gemotoriseerde bolderkar. Deze voertuigen waren toegelaten in de categorie 'bijzondere bromfietsen' op basis van eisen in een beleidsregel, na een toetsing die lichter was dan die van de Europese toelating (categorie 1). Er was geen onafhankelijke beslissing over toelating: de Minister van Infrastructuur en Waterstaat besliste hierover, na advies van de RDW en in sommige gevallen de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (de SWOV).
3. Voertuigen voor gehandicapten, zoals de elektrische rolstoel en de scootmobiel. Die kunnen zonder toelating worden gebruikt, maar moeten wel voldoen aan technische eisen.
4. Elektrische fietsen en bakfietsen. Die zijn op basis van Europese regelgeving vrijgesteld van de toelatingsprocedures.
5. Voertuigen die niet zijn toegestaan, maar waarop weinig wordt gehandhaafd, zoals de monowheel, de hoverboard, het elektrische skateboard en de (niet toegelaten) elektrische step.

De Raad concludeerde in het onderzoek dat bij de toelating van licht gemotoriseerde voertuigen die niet onder de Europese toelatingsprocedures vallen, de veiligheid onvoldoende aandacht kreeg. Er was ook onvoldoende zicht op de veiligheid van licht gemotoriseerde voertuigen zoals de Stint en het effect van het gebruik van deze voertuigen op de verkeersveiligheid.

In het rapport deed de Onderzoeksraad drie aanbevelingen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Deze aanbevelingen gaan over integrale risicobeoordeling voor de verschillende typen licht gemotoriseerde voertuigen, aanvullende maatregelen voor de reeds toegelaten voertuigen en het herzien van de toelating van nieuwe voertuigen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 juli 2020 gereageerd op deze aanbevelingen. De volledige reactie van de Minister is te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

Voor deze notitie is tevens gebruik gemaakt van de verzamelbrief verkeersveiligheid van 14 december 2020, waarin de minister de Tweede Kamer onder meer informeert over de outline van het nieuwe toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen.¹ Ook is gekeken naar de beschikking van oktober 2020 voor de toelating van de BSO-bus.²

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging en daarna voor elke gedane aanbeveling een samenvatting van de daarop ontvangen reactie en een conclusie van de Raad over de opvolging van die aanbeveling.

2. Algemene conclusie over opvolging

In het rapport heeft de Onderzoeksraad geconcludeerd dat de minister bij de toelating van lichte elektrische voertuigen een ruime beleidsvrijheid heeft, dat hij/zij kan afwijken van de adviezen van deskundige adviseurs (RDW en SWOV) en dat hij/zij van die vrijheid ook een ruim gebruik heeft gemaakt met het oog op innovatie. Het ministerie beschikt echter niet over dezelfde deskundigheid als de adviseurs. In het rapport komt naar voren dat beide adviseurs de hen toebedeemde rol niet goed konden waarmaken: de RDW omdat er maar een beperkt aantal technische eisen was waaraan getoetst kon worden; de SWOV omdat zij in de rol werd gedrongen van een keuringsinstituut in plaats van een wetenschappelijke onderzoeksinstelling.

De aanbevelingen van de Onderzoeksraad zijn erop gericht de toelating van lichte elektrische voertuigen onafhankelijk onder te brengen en daarbij de veiligheid een zwaarder gewicht toe te kennen. Dit betekent een fundamentele koerswijziging, zowel van het systeem van toelaten als van de cultuur ten aanzien van innovatie. De implementatie daarvan kost tijd en vergt vasthoudendheid.

De minister wil de aanbevelingen overnemen en heeft daartoe concrete stappen gezet.

Eind december 2020 is de outline opgesteld van het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). Uit deze outline is op te maken dat in het nieuwe kader opvolging zal worden gegeven aan aanbevelingen van de Raad. Dit zal echter nog moeten blijken uit het toelatingskader zelf. De minister wil voor het zomerreces van 2021 het complete toelatingskader voor LEVs naar de Kamer te sturen. Verder zet de minister zich in om te komen tot een Europees kader voor dit soort voertuigen.

¹ Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 14 december 2020, kenmerk IENW/BSK-2020/240955.

² Aanwijzingsbeschikking voor de Stint Bus, 28 oktober 2020, kenmerk IENW/BSK-2020/20003 en 'Mededeling inzake de aanwijzing door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994', Staatscourant, 2 november 2020.

Totdat het toelatingskader formeel van kracht wordt en er nieuwe EU-regelgeving is voor LEVs, zijn de aanbevelingen op enkele onderdelen nog niet opgevolgd. In de tussenliggende periode dient de minister daarom extra alert te zijn op de veiligheidsrisico's van licht gemotoriseerde voertuigen op de openbare weg.

De Raad stelde in zijn rapport dat in het verleden te weinig zicht is geweest op alle aspecten van verkeers- en voertuigveiligheid bij voertuigen zoals elektrische (bak)fietsen en scootmobielen, waardoor de risico's onvoldoende zijn meegewogen. Voor de benodigde inhaalslag om goed zicht te krijgen op de veiligheidsaspecten en de risico's nu wel goed mee te wegen, is het zaak om niet te wachten tot de invoering van het toelatingskader voor LEVs en flankerende maatregelen. Op dit moment heeft de RDW geen formele rol bij de toelating zoals beoogd onder het nieuwe toelatingskader. De minister neemt nu nog de besluiten over toelating. In de praktijk moet daarom blijken dat de minister daarbij scherp let op de veiligheid van licht gemotoriseerde voertuigen, in lijn met het nieuwe toelatingskader.

Vereiste omslag nog geen praktijk

De ambitie van het toelatingskader is om een koerswijziging te bewerkstelligen die resulteert in een toelatingsregime waarin onafhankelijk vakinhoudelijke toets op veiligheid zwaar weegt. Dit soort fundamentele veranderingen kosten tijd en zijn niet eenvoudig. Ze vergen ook alertheid bij alle keuzes die gaandeweg ten aanzien van toelating worden gemaakt. Daarom heeft de Raad in zijn onderzoek ook gekeken naar aanvragen die op basis van het tijdelijk beleidskader zijn opgesteld. Het gaat tenslotte niet alleen om de verandering op systeemniveau (toelatingskader en EU-regelgeving) maar ook om een cultuurverandering bij het toelaten van nieuwe voertuigen op de weg. De Raad constateerde in zijn rapport dat de minister zich sterk liet leiden door de politieke en maatschappelijke wens om de toelating van nieuwe, innovatieve voertuigen snel en simpel te regelen. Belangrijk is dat nu een omslag plaatsvindt naar een vakinhoudelijke toelating waarin veiligheid zwaar weegt, zowel van het voertuig zelf als gelet op het verkeer en de infrastructuur.

Het is echter de vraag of die omslag al heeft plaatsgevonden. Er zijn aanwijzingen dat dit nog niet het geval is. De minister heeft in 2019 een nieuw tijdelijk beleidskader opgesteld dat als basis dient voor nieuwe aanvragen voertuigen zoals de BSO-bus.³ Op basis daarvan is – mede daartoe uitgenodigd door een Tweede Kamermotie – de BSO-bus in oktober 2020 toegelaten via een aanwijzing. De RDW en SWOV signaleerden serieuze risico's van dit voertuig.⁴ Om de gesignaleerde risico's te compenseren, heeft de minister een convenant gesloten met de kinderopvangbranche. Daarin staan afspraken over het gebruik van het voertuig.

³ De nieuwe aangepaste versie van de Stint staat inmiddels ook bekend als de BSO-bus, vernoemd naar het veelvuldige gebruik ervan voor vervoer van kinderen in de buitenschoolse opvang. In de aanwijzing voor de toelating van het voertuig staat echter de naam 'Stint Bus' vermeld. In de brief aan de Tweede Kamer hierover, hanteert de minister de term 'BSO-bus'.

⁴ Zo stelde de RDW vast dat de nieuwe BSO-bus net als de oude versie tien zitplaatsen heeft, terwijl acht het toegestane maximum is, en dat het maximaal toegestane gewicht van voertuig en passagiers kan worden overschreden.

Deze gang van zaken toont gelijkenis met het patroon zoals in het rapport beschreven, waarbij door druk vanuit de Tweede Kamer en vanuit maatschappelijke organisaties de toelating en daarmee ook de veiligheid van een voertuig, politiek werd. In die context woog het politieke oordeel zwaarder dan de vakinhoudelijke toetsing. Het op beleidsmatige gronden afwijken van de rapporten van de RDW en SWOV en het mitigeren van afwijkingen van de regels in het tijdelijk beleidskader door afspraken in een convenant, schuren met voorgestelde en geambieerde koerswijziging

Opvallend is verder dat voertuigen die nu zijn toegelaten, niet hoeven te voldoen aan de recente aanscherpingen in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Het is niet duidelijk hoe groot de veiligheidsrisico's zijn die daardoor voorlopig blijven voortbestaan. Het voedt wel de zorg dat de voorgestelde en voorgenomen koerswijziging nog niet in praktijk is gebracht. Verder gaat de minister niet in op aanbeveling van om illegaal gebruik van licht gemotoriseerde voertuigen op de openbare weg tegen te gaan.

Ondanks de ingezette verbeteringen, de geambieerde systeemwijziging, het te realiseren nieuwe toelatingskader en Nederlandse inzet voor een Europees toelatingskader, is de benodigde omslag nog niet op alle punten gemaakt zoals beoogd met het onderzoek en de aanbevelingen. Er zijn te veel aanwijzingen dat het patroon en de cultuur die in het rapport zijn blootgelegd (politiek oordeel, innovatie-gedreven) dominantier zijn dan past bij de hiervoor genoemde ambities en ingezette verbeteringen. De Onderzoeksraad roept dan ook de minister, de Tweede Kamer en maatschappelijke organisaties op om consequent en consistent te zijn: veiligheid moet zwaar wegen in het toelaten van nieuwe voertuigen en de vakinhoudelijke toetsing daarvan moet onafhankelijk zijn.

3. Opvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Voer een integrale risicobeoordeling uit en monitor de ontwikkelingen

Voer een integrale risicobeoordeling uit op de verschillende typen licht gemotoriseerde voertuigen, waarbij de interactie tussen mens, techniek en omgeving centraal staat. Geef daarbij aan welk veiligheidsniveau acceptabel is gezien de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Doe dit zowel bij de toelating van nieuwe innovatieve voertuigen als bij de groep voertuigen die reeds op de openbare weg is toegelaten. Borg het gewenste veiligheidsniveau door ontwikkelingen in de technologie en het verkeer te monitoren, zodat eventuele nieuwe of gewijzigde risico's tijdig worden geïdentificeerd en maatregelen kunnen worden genomen.

Deze aanbeveling bevat verschillende onderdelen. Die worden hieronder uitgesplitst.

Voer een integrale risicobeoordeling uit (...) bij de toelating van nieuwe innovatieve voertuigen.

Bij de toelating van nieuwe voertuigen wordt nu een aanvullend advies gevraagd aan de SWOV, dat bindend is voor de besluitvorming, zo stelt de minister op 16 juli 2020 in haar reactie op de aanbevelingen. De SWOV kijkt naar de beoogde functie van het voertuig in relatie tot het veilig gebruik in het verkeer en de interactie met andere weggebruikers.

Deze aanbeveling is heel concreet aan de orde bij de aanvraag voor nieuwe toelating van de BSO-bus (de nieuwe naam van de Stint). Op 7 oktober 2020 heeft de minister de Tweede Kamer laten weten dat zij voornemens is de BSO-bus toe te laten.⁵ Daarmee wijkt zij af van de rapporten die zij heeft ontvangen van de RDW en de SWOV:

- de RDW constateert dat de BSO-bus op belangrijke punten is verbeterd, maar stelt vast dat de BSO-bus 10 zitplaatsen heeft (dat gold ook voor de oude Stint), terwijl 8 het toegestane maximum is⁶, en dat het maximaal toegestane gewicht van voertuig en passagiers kan worden overschreden,⁷
- de SWOV komt tot de conclusie dat de BSO-bus een groot aantal risico's vertoont waarvan de ernst van de mogelijke gevolgen als middelgroot of groot is ingeschat. Dat houdt verband met de kwetsbaarheid van de inzittenden door het grotendeels ontbreken van een beschermende schil, met name bij een aanrijding met gemotoriseerd verkeer dat 50 km/uur rijdt. Het rapport van de SWOV bevat uitdrukkelijk geen advies over het wel of niet toelaten van het voertuig, zoals de minister had gevraagd.⁸ In 2011, na de beoordeling van de Stint, heeft de SWOV aangegeven dat zij gericht was op wetenschappelijk onderzoek en niet op toetsing van voertuigen.

De minister heeft, mede daartoe uitgenodigd door een Kamermotie⁹, in oktober 2020 de Stint Bus met tien zitplaatsen toegelaten¹⁰, nadat zij in een convenant met de kinderopvangbranche onder meer had bedongen dat de Stint Bus zoveel mogelijk zal rijden over 30 km-wegen. Een motie om het voertuig niet aan te wijzen als bijzondere bromfiets, haalde geen meerderheid.¹¹

⁵ Brief van 7 oktober 2020, kenmerk IENW/BSK-2020/196296.

⁶ Er gold nog geen maximum ten tijde van de eerste toelating van de Stint, maar het is in 2019 ingevoerd naar aanleiding van het Stint-ongeval. Als motivering werd gegeven dat een aantal van maximaal acht passagiers in lijn is met het maximum voor personenauto's (Staatscourant, 2019, no. 24423, toelichting op art. 31a).

⁷ Brief van de RDW aan de minister van 14 februari 2020, kenmerk DIR20-1189.

⁸ Brief van de SWOV aan de minister van 1 oktober 2020, kenmerk PK/205136.

⁹ Kamerstukken II 2018–2019, 29 398, nr. 693. De motie vraagt om "bij uitzondering maximaal tien passagiers toe te staan in de Stint, mits er harde afspraken over in ieder geval veilige schoolroutes, rijvaardigheidseisen en de minimumleeftijd van bestuurders zijn vastgelegd".

¹⁰ Zie de aanwijzingsbeschikking voor de BSO-bus, 28 oktober 2020, kenmerk IENW/BSK-2020/20003 en 'Mededeling inzake de aanwijzing door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994', *Staatscourant*, 2 november 2020.

¹¹ Kamerstukken II 2020–2021, 29 398, nr. 864.

Voer een integrale risicobeoordeling uit (...) bij de groep voertuigen die reeds op de openbare weg is toegelaten.

Dit komt aan de orde bij aanbeveling 2.

Geef [*bij de integrale risicobeoordeling*] aan welk veiligheidsniveau acceptabel is gezien de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

De Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, aangescherpt in 2019, geldt als het nieuwe uitgangspunt. Bovendien komt er een toelatingsprocedure voor licht elektrische voertuigen die nu zonder enige vorm van toelatingsprocedure op de weg rijden, zo stelt de minister. Een outline voor de nieuwe procedure is 14 december 2020 aan de Tweede Kamer gestuurd. Deze outline zal in de eerste helft van 2021 nader uitgewerkt worden tot een nieuw toelatingskader. Dit kader zal naar verwachting begin 2022 in werking treden.¹²

Opmerking verdient dat bij de aanscherping van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen in 2019 niet uitdrukkelijk werd verwezen naar de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Daardoor is niet na te gaan of die ambities een rol hebben gespeeld bij die aanscherping.

In de outline van het toelatingskader staat nu wel beschreven op welke wijze wordt nagedacht (met stakeholders) over de inpassing van LEV's in de huidige infrastructuur. Hierbij worden ook scenario's uitgedacht en besproken. Resultaten van deze discussies kunnen leiden tot aanpassingen of extra eisen in het nieuwe toelatingskader.

Borg het gewenste veiligheidsniveau door ontwikkelingen in de technologie en het verkeer te monitoren, zodat eventuele nieuwe of gewijzigde risico's tijdig worden geïdentificeerd en maatregelen kunnen worden genomen.

De minister merkt op dat het voor nieuwe innovatieve voertuigen niet mogelijk is om op voorhand alle effecten van het gebruik op de weg op de verkeersveiligheid voldoende in te schatten. Dat vraagt een periode van monitoring (inclusief evaluatie) na de introductie van dit soort voertuigen. Daarvoor is inzicht in (bijna) ongevallen met zulke voertuigen van belang. Met de Datataskforce Verkeersveiligheid wordt samengewerkt om te verkennen hoe deze

¹² Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 14 december 2020, kenmerk IENW/BSK-2020/240955.

effecten het beste uit ongevalsdata gehaald kunnen worden. Een verbeterde registratie van ongevallen is daarbij belangrijk. Verder wordt verkend hoe ervaringen uit de praktijk en trends en ontwikkelingen in het verkeer verwerkt kunnen worden bij een periodieke evaluatie van het toelatingskader, aldus de minister.

In de Kamerbrief van 14 december 2020 staat dat de TU Delft is gevraagd onderzoek te doen naar ongevallencijfers) met LEVs. Resultaten worden meegenomen in de risicoprofielen per categorie LEV.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling wordt grotendeels opgevolgd. De minister wil op termijn de beslissing over toelating van bijzondere bromfietsen neerleggen bij een onafhankelijke instantie, de RDW. Zij wil nu al het aanvullend advies van de SWOV als bindend beschouwen.

Bij de hernieuwde toelating van de BSO-bus gebeurde dat echter nog niet: de serieuze risico's die door RDW en SWOV zijn gesignaleerd, worden in haar visie gecompenseerd door het convenant, dat er onder andere op gericht is dat de BSO-bus zo veel mogelijk gaat rijden over 30 km-wegen. Het op beleidsmatige gronden afwijken van de rapporten van RDW en SWOV lijkt in tegenspraak met haar voornemens, al geeft de SWOV haar daar strikt genomen de ruimte voor.

Er is en wordt nagedacht over de inpassing van LEV's in de huidige infrastructuur. De uitkomsten hiervan en van de discussies met stakeholders worden verwerkt in het nieuwe toelatingskader.

De minister wil leren van (bijna) ongevallen met nieuwe innovatieve voertuigen. Dit voornemen sluit aan bij een van de aanbeveling die de Onderzoeksraad heeft gedaan in het rapport over de spookrijder op de A73: daar deed de Onderzoeksraad concrete handreikingen aan Rijkswaterstaat om beter te leren van verkeersongevallen.

Aanbeveling 2

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Tref zo nodig aanvullende maatregelen voor de reeds toegelaten voertuigen. Als uit de risicobeoordelingen van de reeds toegelaten licht gemotoriseerde voertuigen blijkt dat het veiligheidsniveau verbetering behoeft, onderzoek dan met welke maatregelen dat kan worden bereikt. Denk hierbij aan het stellen van extra permanente eisen, gebruikseisen of aanpassing van de infrastructuur.

De RDW heeft vastgesteld dat negen van de zestien bijzondere bromfietsen niet meer worden geproduceerd. De minister gaat deze toelatingen intrekken.

Verder is de RDW gebleken dat de Machinerichtlijn niet bij alle fabrikanten bekend is en dat fabrikanten – op een enkele uitzondering na – niet kunnen garanderen er aan te voldoen. Dit signaal is gedeeld met de toezichthouders op de Machinerichtlijn: de NVWA en de Inspectie SZW, om te beoordelen of dit signaal aanleiding geeft tot vervolgstappen, en zo ja welke (de RDW is niet bevoegd toezicht te houden op de Machinerichtlijn).

Uit de stukken blijkt niet of het niet voldoen aan de Machinerichtlijn problemen oplevert met het oog op de verkeersveiligheid.

De minister wilde aanvankelijk dat de toegelaten bijzondere bromfietsen zo spoedig mogelijk zouden voldoen aan de aangescherpte Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Zij schrijft nu dat zij zich alleen moeten richten op het toekomstige nationale toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen. De outline hiervoor heeft ze eind 2020 naar de Tweede Kamer gestuurd; deze zal in 2021 nader uitgewerkt worden tot een nieuw toelatingskader. Het lijkt haar onredelijk om van fabrikanten te verwachten om nu alsnog aan de Beleidsregel 2019 te voldoen en dat later nogmaals te moeten doen voor het nieuwe kader, zeker gezien het beperkte aantal producenten en de beperkte aantallen voertuigen.

De RDW heeft opgemerkt dat, in het Europese stelsel, een typegoedkeuring geldt totdat de eisen worden verzwaaard. Fabrikanten moeten dan eerst een update van de goedkeuring krijgen. Daarom heeft de RDW er voor gepleit deze lijn ook te volgen voor de aanscherping van de Beleidsregel.¹³ Bij die aanscherping is daar niet voor gekozen.¹⁴

Conclusie over opvolging

De aanbeveling wordt opgevolgd bij de invoering van het nieuwe toelatingskader. Omdat dat nieuwe kader wetswijziging vergt, treedt het naar verwachting pas in werking in 2022.¹⁵ Dat betekent dat de voertuigen die nu zijn toegelaten niet hoeven te voldoen aan de aanscherpingen in de Beleidsregel. Het is op basis van de stukken niet duidelijk hoe groot de veiligheidsrisico's zijn die daardoor voorlopig blijven voortbestaan.

Aanbeveling 3

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Herzie de toelating van nieuwe voertuigen

3a. Nationaal toegelaten voertuigen: richt de toelating zo in dat een onafhankelijke keuringsinstantie verantwoordelijk wordt voor de besluitvorming bij toelatingen van nieuwe voertuigen. Zorg dat aan de toelating een integrale risicobeoordeling ten grondslag ligt

¹³ RDW, Rapportage beschouwing aangewezen bijzondere bromfietsen, april 2020, blz. 10.

¹⁴ Staatscourant 2019, no. 24423, toelichting, paragraaf 6.1 en 9.

¹⁵ Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 14 december 2020, kenmerk IENW/BSK-2020/240955.

conform aanbeveling 1. Verleen bij innovatieve voertuigen de toelating aanvankelijk voor een afgebakende periode en monitor daarbij het effect op de verkeersveiligheid.

Reactie van de minister

De minister is voornemens de RDW deze rol te laten vervullen, waarbij de SWOV een aanvullend advies uitbrengt. De RDW heeft nu al een wettelijke taak bij de beoordeling van licht gemotoriseerde voertuigen waarop het stelsel van Europese typegoedkeuring van toepassing is. Het vormgeven van deze rol voor de RDW kan pas op het moment dat ook duidelijk is hoe een nieuw nationaal kader eruit komt te zien.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling lijkt te worden opgevolgd. Het duurt echter nog even voordat de RDW als toelatingsinstantie wordt aangewezen, mede vanwege de samenhang met het nog in te voeren toelatingskader LEVs. Over het eerst toelaten van innovatieve voertuigen voor een afgebakende periode en de monitoring daarbij het effect op de verkeersveiligheid, doet de minister geen mededeling. Het nieuwe toelatingskader zou hierin moeten voorzien.

Aanbeveling 3b

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Herzie de toelating van nieuwe voertuigen

3b. Voertuigen met Europese vrijstelling: onderzoek de mogelijkheden om ook gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen en elektrische (bak)fietsen in het Europese toelatingssysteem op te nemen of voor deze voertuigen een nationale toelating vast te leggen. Bepaal voor de periode dat deze voertuigen nog zijn vrijgesteld van toelating zodanige nationale gebruikseisen dat de veiligheidsrisico's voldoende worden beheerst.

Reactie van de minister

De Nederlandse inzet is om te komen tot een Europees kader voor dit soort voertuigen. De Europese Commissie is het daarmee eens en voert hier een studie naar uit.

In de outline staat aangegeven dat een toelatingskader LEVs wordt ontwikkeld voor voertuigen zonder zitplaats voor de bestuurder (bijvoorbeeld e-steps), zelfbalancerende voertuigen (zoals de Segway) en voertuigen met trapondersteuning (bijvoorbeeld de e-(bak)fiets).

In de outline wordt tevens aangegeven dat ervoor wordt gekozen om e-bikes en lichte e-bakfietsen (minder dan 55 kg) niet onder een toelatingsregime te laten vallen. Over de regulering van gehandicaptenvoertuigen wordt nog nagedacht.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling wordt opgevolgd.

Aanbeveling 3c

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Herzie de toelating van nieuwe voertuigen

3c. Illegaal gebruikte voertuigen: zorg dat voor iedereen duidelijk herkenbaar is welke licht gemotoriseerde voertuigen wel en niet op de openbare weg mogen worden gebruikt en ga illegaal gebruik tegen.

Reactie van de minister

De Minister wil een kentekenplicht invoeren voor bijzondere bromfietsen, zodat herkenbaar is welke voertuigen op de openbare weg mogen rijden. In overleg met de RDW wordt uitgezocht in welke vorm de kentekening uitgevoerd gaat worden.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling wordt deels opgevolgd. Uit de reactie op aanbeveling 3b blijkt dat sommige illegale voertuigen (zoals de e-step) op termijn onder het nieuwe toelatingskader zullen worden gebracht. Als ze voldoen aan de eisen worden ze toegelaten. Op de aanbeveling om illegaal gebruik tegen te gaan wordt echter niet ingegaan.