



Advies Raad van State inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Kentekenreglement en enige andere besluiten in verband met het introduceren van een registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen

Nader Rapport

7 maart 2024

IENW/BSK-2025/21105

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Koning

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw Kabinet van 7 maart 2024, nr. 2024000587, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 15 mei 2024, nr. W17.24.00044/IV, bied ik U hierbij aan.

De tekst van het advies treft u hieronder aan, voorzien van mijn reactie.

Dit ontwerpbesluit regelt dat voor bijzondere bromfietsen voortaan een registratie- en kentekenplicht geldt om te mogen deelnemen aan het verkeer. Houders en eigenaren van bijzondere bromfietsen die al eerder in het verkeer zijn gebracht krijgen twaalf maanden tijd om aan deze plicht te voldoen. Dit is de conversieperiode.

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de vraag hoe het ontwerpbesluit zich verhoudt tot het toekomstige beleidskader lichte elektrische voertuigen en over de afbakening van de groep voertuigen waarvoor de conversieperiode geldt. In verband daarmee is aanpassing van het ontwerpbesluit en de toelichting wenselijk. De Afdeling wijst er daarnaast op dat dit ontwerpbesluit naar verwachting zal moeten worden genotificeerd bij de Europese Commissie.

1. Inleiding

Dit ontwerpbesluit introduceert een registratie- en kentekenplicht voor de categorie bijzondere bromfietsen door de op dit moment bestaande uitzondering in het Kentekenreglement voor deze voertuigen te laten vervallen.¹ Bijzondere bromfietsen zijn motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km per uur. Zij zijn uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu vermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig. Voor deze motorrijtuigen is geen typegoedkeuring vereist overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften.² De toelating van deze motorrijtuigen tot het verkeer op de weg is geregeld in de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WvW 1994) en daarop gebaseerde regelgeving.³

Ruim de helft van de bijzondere bromfietsen in ons land is een zogeheten BSO-bus, een elektrisch voertuig voor de buitenschoolse opvang waarmee kinderen vervoerd kunnen worden. Daarnaast zijn er ook andere typen bijzondere bromfietsen, waaronder bijvoorbeeld de Segway⁴. Gehandicaptenvoertuigen, elektrische fietsen met trapondersteuning en 'gewone' bromfietsen vallen buiten de categorie bijzondere bromfietsen.

¹ In de nota van toelichting staat (in paragraaf 3. Hoofddlijn van dit besluit): 'In lijn hiermee is het vervallen van de registratie- en kentekenplicht voor de bijzondere bromfiets een logische stap.' Dit is een beschrijving. Bedoeld zal zijn: 'In lijn hiermee is het vervallen van de uitzondering op de registratie- en kentekenplicht voor de bijzondere bromfiets een logische stap.'

² Artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994.

³ Nationale regelgeving voor de toelating van voertuigen voor verkeer op de weg is een uitzondering op de regel dat toelating van voertuigen gebeurt in de vorm van een Europese typegoedkeuring. Voor de meeste voertuigen is dit geregeld in de Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60/52). Deze verordening is echter niet geheel dekkend. Voor voertuigen waarop de verordening niet van toepassing is, kunnen EU-lidstaten zelf nationale regels opstellen.

⁴ 'Segway' is een merknaam voor een innovatief 'zelfbalancerend' voertuig.

2. Verkeersveiligheid en de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen

In 2019 verscheen het onderzoeksrapport⁵ van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over het fatale ongeval met een Stint-BSO-bus⁶ een jaar eerder in Oss. De raad beval onder meer aan om voor iedereen duidelijk herkenbaar te maken welke licht gemotoriseerde voertuigen wel en niet op de openbare weg mogen worden gebruikt en illegaal gebruik van deze voertuigen tegen te gaan. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft deze aanbevelingen overgenomen.⁷

Tot 1 januari 2024 was de minister bevoegd zogeheten ‘bijzondere bromfietsen’ (waartoe de BSO-bus behoort) aan te wijzen voor toelating tot de weg. Voor de uitoefening van die bevoegdheid was tot diezelfde datum de ‘Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen’ van toepassing. Die beleidsregel is enkele keren aangescherpt met het oog op het verbeteren van het beoordelingsproces. Sinds 1 januari 2024 is de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) de instantie die beslist over de toelating van nieuwe typen bijzondere bromfietsen.⁸ Na goedkeuring door de RDW mag een voertuig op de markt worden aangeboden, in de handel gebracht en op de weg worden gebruikt. Deze recente wijziging is doorgevoerd naar aanleiding van het onderzoeksrapport.

Op basis van adviezen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de RDW over de herziening van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen⁹ liet de minister weten een kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen te willen invoeren.¹⁰ Het voorliggende ontwerpbesluit geeft daar invulling aan.

De invoering van registratie en kentekening van bijzondere bromfietsen dient verschillende doelen die in de toelichting worden beschreven.¹¹ Allereerst is dat om duidelijk en herkenbaar te maken welke voertuigen zijn goedgekeurd, toegelaten en daarmee geschikt bevonden voor gebruik in het verkeer op de weg. Ook maakt het duidelijk welke rechten en plichten gebruikers van deze voertuigen hebben. Verder is marktregulering en toezicht beter mogelijk (en kunnen bijvoorbeeld voertuigen worden teruggeroepen nadat een defect is geconstateerd). Tot slot maakt het betere monitoring van het gebruik van deze voertuigen mogelijk, zodat maatregelen genomen kunnen worden als daarbij risico's naar voren komen.

3. Nieuw toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen

De minister kondigde in de beleidsreactie op het onderzoeksrapport van de OvV een nieuw toelatingskader aan voor lichte elektrische voertuigen (hierna: LEV's), waarin verkeersveiligheid leidend zal zijn. De minister liet weten in te zetten op een Europees kader voor dit type voertuigen, maar in de tussentijd een nationaal kader te willen ontwikkelen. In de toelichting is opgemerkt dat er, anders dan in de ons omringende landen, in ons land voor is gekozen een kentekenplicht in te voeren voor bijzondere bromfietsen. De kentekening van de bijzondere bromfietsen loopt vooruit op de kentekening van de voertuigen die onder het goedkeuringsregime van het nieuwe kader voor LEV's vallen, aldus de toelichting bij het ontwerpbesluit. Dit kader zal op een later moment worden ingevoerd.¹²

Uit de toelichting blijkt niet wat het voorgenomen tijdpad is om te komen tot realisatie van een nationaal beleidskader voor LEV's en voor welke periode in verband daarmee de nu voorgestelde kentekenplicht naar verwachting zal gelden. Ook is niet duidelijk in hoeverre het voornemen bestaat de nu voorgestelde verplichting, al dan niet gewijzigd, op te laten gaan in het LEV-kader.

De Afdeling begrijpt dat een kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen van belang is.¹³ Dat deze noodzakelijk is en dat gelijkwaardige, minder belastende alternatieven ontbreken, acht zij voldoende toegelicht. De Afdeling vraagt echter aandacht voor de verbinding met de bredere aanpak van de

⁵ Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.

⁶ 'Stint' is een merknaam. 'BSO-bus' is de 'soortnaam' voor een elektrisch aangedreven voertuig dat is bedoeld voor vervoer van kinderen die gebruik maken van buitenschoolse opvang.

⁷ Beleidsreacties van 16 oktober 2019 en 16 juli 2020, zie Kamerstukken II 2019/20, 29 398, nr. 758, resp. nr. 845.

⁸ Wet 26 oktober 2023 tot 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 (Stb. 2023, 377).

⁹ Definitief advies herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen, 23 mei 2019, bijlage IV bij Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 717.

¹⁰ Bevestigd in de Uitgebreide beleidsreactie op OvV rapport 'Veilig toelaten tot de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met een Stint', p. 9. Kamerstukken II 2019/20, 29 398, nr. 845. Brief van de minister van 16 juli 2020.

¹¹ Nota van toelichting, paragraaf 4. Nut en noodzaak van registratie en kentekening.

¹² Nota van toelichting, paragraaf 2. Aanleiding. Daarin wordt verwezen naar Kamerstukken II 29 398, nr. 954. Brief van de minister van 13 juli 2021.

¹³ De Afdeling heeft eerder in deze zin geadviseerd: zie Kamerstukken II, 2009/10, 32 225, nr. 5, opmerking 3.

toelating van zogeheten LEV's, die in voorbereiding is. Het is wenselijk die verbinding in de toelichting te verduidelijken en daarbij nader in te gaan op de verhouding tussen het willen bevorderen van een Europees kader en het willen vormgeven van een nationaal beleidskader voor deze LEV's.

De Afdeling onderschrijft de inzet op een uniform Europees toelatingskader van LEV's omwille van de verkeersveiligheid en de eerlijke concurrentieverhoudingen. In dat licht wijst de Afdeling er overigens op dat aannemelijk is dat de registratie- en kentekenplicht als een technisch voorschrift in de zin van de Notificatierichtlijn¹⁴ kan worden beschouwd. In dat geval zal het ontwerpbesluit moeten worden genotificeerd bij de Europese Commissie. Dit betekent wel dat een stand stillperiode van drie maanden in acht moet worden genomen alvorens de registratie- en kentekenplicht in werking kan treden.¹⁵

De Afdeling adviseert in de toelichting te verduidelijken hoe de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen zich verhoudt tot het streven te komen tot een Europees dan wel LEV-beleidskader. Daarnaast wijst de Afdeling erop dat dit ontwerpbesluit naar verwachting zal moeten worden genotificeerd bij de Europese Commissie.

Het Besluit kentekening bijzondere bromfietsen regelt de registratie- en kentekeningplicht van de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen. Dat betreft een categorie voertuigen waarvoor een nationale toelating vereist is.

Deze verplichting gaat zelfstandig gelden, onafhankelijk van de regels voor LEVs. Beoogd is met de regels voor LEVs, die later in procedure worden gebracht en ook later in werking zullen treden, de registratie – en kentekenplicht uit te breiden. Dat is het gevolg van het feit dat LEVs met trapondersteuning geen bijzondere bromfietsen zijn, maar wel onder het toepassingsgebied van het LEV-kader vallen.

De registratie- en kentekenverplichting die met dit besluit wordt geïntroduceerd blijft met de beoogde regels voor LEVs dus in stand. In de conceptregels voor LEVs wordt onderbouwd en verantwoord welke wijzigingen die regels tot gevolg hebben ten opzichte van de op dat moment geldende regels. Dat geldt ook voor de registratie- en kentekenplicht.

In Europees verband zal worden gepleit voor een Europees regelgevend kader voor LEVs. De Nederlandse inzet voor een Europees kader voor LEVs is er op gericht om uniforme Europese goedkeuringseisen te stellen, zodat het voor fabrikanten, gebruikers en handhavers duidelijk of een voertuig is toegelaten – en met welke eisen. Of een dergelijke kader tot stand komt is onzeker. Het gaat in dat geval in beginsel om technische eisen aan voertuigen, vergelijkbaar met (EU) verordening 168/2013, en niet om regels over kentekens en kentekenplaten. De inhoud van het onderhavige besluit wordt dus niet geraakt door eventuele toekomstige Europese regels. In de nota van toelichting is een passage toegevoegd waarin hierop wordt ingegaan.

Het onderhavige ontwerpbesluit is genotificeerd bij de Europese Commissie. In de nota van toelichting is op die notificatie ingegaan.

4. Conversieperiode voor eerder toegelaten bijzondere brommers

Voor bijzondere bromfietsen die vóór de voorziene inwerkingtreding van het ontwerpbesluit in het verkeer zijn gebracht zal een conversieperiode gelden van twaalf maanden waarbinnen eigenaars of houders de inschrijving en tenaamstelling van hun bromfiets moeten aanvragen bij de RDW.¹⁶ De conversieperiode gaat in op het moment dat het besluit in werking treedt. De in het ontwerpbesluit voorziene datum van inwerkingtreding is 1 juli 2024. Intussen is bekendgemaakt dat deze datum niet haalbaar is en wordt uitgegaan van inwerkingtreding per 1 januari 2025.¹⁷

De Afdeling merkt op dat deze aankondiging nog zal moeten worden verwerkt in de tekst van en toelichting bij het ontwerpbesluit. Daarbij zal eveneens moeten worden ingegaan op de gevolgen van het doorschuiven van de datum van inwerkingtreding voor de conversieprocedure. In de nota van toelichting wordt de procedure bij conversie uitgelegd, maar alleen voor bijzondere bromfietsen die via een aanwijzing door de minister in het verkeer zijn gebracht.¹⁸

¹⁴ Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie).

¹⁵ Zie artikel 6 van de Notificatierichtlijn.

¹⁶ Voorgesteld gewijzigd artikel 58x, eerste lid, van het Kentekenreglement.

¹⁷ Kamerstukken II, 2023/24, 29 398, nr. 1102. Brief van de minister van 16 april 2024.

¹⁸ Nota van toelichting, paragraaf 3. Hoofddlijn van dit besluit; en paragraaf 9. Inwerkingtreding en overgangsrecht. Zie ook in voetnoot 17: 'Ingeschat wordt dat gedurende de conversieperiode nog 500 bijzondere bromfietsen worden geproduceerd onder de aanwijzing, waardoor het totaal aantal aangewezen bijzondere voertuigen dat middels conversie geregistreerd kan worden uitkomt op 5.000 voertuigen.'



In de overgangsbepalingen in de ontwerpregeling wordt verwezen naar artikel 20b van de Wvw 1994.¹⁹ Daarin is uitsluitend sprake van door de minister aangewezen (bijzondere) bromfietsen. De toelichting gaat niet in op conversie van bijzondere bromfietsen die mogelijk tussen 1 januari 2024 en de inwerkingtredingsdatum van het ontwerpbesluit door de RDW zijn of nog worden toegelaten. Het is de vraag of de overgangsregeling in het ontwerpbesluit rekening houdt met voornoemde categorie gevallen. Met het doorschuiven van de datum van in werking treden is de praktische relevantie hiervan toegenomen.

De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen en zo nodig de regeling aan te passen.

Het conversieregime in het onderhavige ontwerpbesluit, zoals dat aan de Afdeling advisering van de Raad van State is voorgelegd, ziet inderdaad slechts op bijzondere bromfietsen die zijn aangewezen op grond van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994. Zoals de Afdeling advisering terecht opmerkt is het conversieregime op grond van die formulering niet van toepassing op bijzondere bromfietsen die zijn toegelaten op grond van artikel 21 van de Wegenverkeerswet 1994. Gelet op de latere inwerkingtreding van het besluit, 1 juli 2025, zijn de desbetreffende bepalingen zodanig aangepast dat ook de door de RDW typegoedgekeurde bijzondere bromfietsen onder de reikwijdte van deze artikelen vallen. Het besluit en de nota van toelichting zijn daarop aangepast.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het ontwerpbesluit en adviseert daarmee rekening te houden voordat een besluit wordt genomen.

Ik moge U hierbij het hierbij gevoegde gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting wederom doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener.*

¹⁹ Artikel 58x, eerste lid.



Advies Raad van State

No. W17.24.00044/IV

's-Gravenhage, 15 mei 2024

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 7 maart 2024, no.2024000587, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Kentekenreglement en enige andere besluiten in verband met het introduceren van een registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen, met nota van toelichting.

Dit ontwerpbesluit regelt dat voor bijzondere bromfietsen voortaan een registratie- en kentekenplicht geldt om te mogen deelnemen aan het verkeer. Houders en eigenaren van bijzondere bromfietsen die al eerder in het verkeer zijn gebracht krijgen twaalf maanden tijd om aan deze plicht te voldoen. Dit is de conversieperiode.

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de vraag hoe het ontwerpbesluit zich verhoudt tot het toekomstige beleidskader lichte elektrische voertuigen en over de afbakening van de groep voertuigen waarvoor de conversieperiode geldt. In verband daarmee is aanpassing van het ontwerpbesluit en de toelichting wenselijk. De Afdeling wijst er daarnaast op dat dit ontwerpbesluit naar verwachting zal moeten worden genotificeerd bij de Europese Commissie.

1. Inleiding

Dit ontwerpbesluit introduceert een registratie- en kentekenplicht voor de categorie bijzondere bromfietsen door de op dit moment bestaande uitzondering in het Kentekenreglement voor deze voertuigen te laten vervallen.¹ Bijzondere bromfietsen zijn motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km per uur. Zij zijn uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu vermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig. Voor deze motorrijtuigen is geen typegoedkeuring vereist overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften.² De toelating van deze motorrijtuigen tot het verkeer op de weg is geregeld in de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wv 1994) en daarop gebaseerde regelgeving.³

Ruim de helft van de bijzondere bromfietsen in ons land is een zogeheten BSO-bus, een elektrisch voertuig voor de buitenschoolse opvang waarmee kinderen vervoerd kunnen worden. Daarnaast zijn er ook andere typen bijzondere bromfietsen, waaronder bijvoorbeeld de Segway⁴. Gehandicaptenvoertuigen, elektrische fietsen met trapondersteuning en 'gewone' bromfietsen vallen buiten de categorie bijzondere bromfietsen.

2. Veiligheid en de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen

In 2019 verscheen het onderzoeksrapport⁵ van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over het fatale ongeval met een Stint-BSO-bus⁶ een jaar eerder in Oss. De raad beval onder meer aan om voor iedereen duidelijk herkenbaar te maken welke licht gemotoriseerde voertuigen wel en niet op de openbare weg mogen worden gebruikt en illegaal gebruik van deze voertuigen tegen te gaan. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft deze aanbevelingen overgenomen.⁷

Tot 1 januari 2024 was de minister bevoegd zogeheten 'bijzondere bromfietsen' (waartoe de BSO-bus

¹ In de nota van toelichting staat (in paragraaf 3. Hoofddlijn van dit besluit): 'In lijn hiermee is het vervallen van de registratie- en kentekenplicht voor de bijzondere bromfiets een logische stap.' Dit is een verschrijving. Bedoeld zal zijn: 'In lijn hiermee is het vervallen van de uitzondering op de registratie- en kentekenplicht voor de bijzondere bromfiets een logische stap.'

² Artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994.

³ Nationale regelgeving voor de toelating van voertuigen voor verkeer op de weg is een uitzondering op de regel dat toelating van voertuigen gebeurt in de vorm van een Europese typegoedkeuring. Voor de meeste voertuigen is dit geregeld in de Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60/52). Deze verordening is echter niet geheel dekkend. Voor voertuigen waarop de verordening niet van toepassing is, kunnen EU-lidstaten zelf nationale regels opstellen.

⁴ 'Segway' is een merknaam voor een innovatief 'zelfbalancerend' voertuig.

⁵ Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.

⁶ 'Stint' is een merknaam. 'BSO-bus' is de 'soortnaam' voor een elektrisch aangedreven voertuig dat is bedoeld voor vervoer van kinderen die gebruik maken van buitenschoolse opvang.

⁷ Beleidsreacties van 16 oktober 2019 en 16 juli 2020, zie Kamerstukken II 2019/20, 29 398, nr. 758, resp. nr. 845.

behoort) aan te wijzen voor toelating tot de weg. Voor de uitoefening van die bevoegdheid was tot diezelfde datum de 'Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen' van toepassing. Die beleidsregel is enkele keren aangescherpt met het oog op het verbeteren van het beoordelingsproces. Sinds 1 januari 2024 is de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) de instantie die beslist over de toelating van nieuwe typen bijzondere bromfietsen.⁸ Na goedkeuring door de RDW mag een voertuig op de markt worden aangeboden, in de handel gebracht en op de weg worden gebruikt. Deze recente wijziging is doorgevoerd naar aanleiding van het onderzoeksrapport.

Op basis van adviezen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de RDW over de herziening van het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen⁹ liet de minister weten een kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen te willen invoeren.¹⁰ Het voorliggende ontwerpbesluit geeft daar invulling aan.

De invoering van registratie en kentekening van bijzondere bromfietsen dient verschillende doelen die in de toelichting worden beschreven.¹¹ Allereerst is dat om duidelijk en herkenbaar te maken welke voertuigen zijn goedgekeurd, toegelaten en daarmee geschikt bevonden voor gebruik in het verkeer op de weg. Ook maakt het duidelijk welke rechten en plichten gebruikers van deze voertuigen hebben. Verder is marktregulering en toezicht beter mogelijk (en kunnen bijvoorbeeld voertuigen worden teruggedroepen nadat een defect is geconstateerd). Tot slot maakt het betere monitoring van het gebruik van deze voertuigen mogelijk, zodat maatregelen genomen kunnen worden als daarbij risico's naar voren komen.

3. Nieuw toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen

De minister kondigde in de beleidsreactie op het onderzoeksrapport van de OvV een nieuw toelatingskader aan voor lichte elektrische voertuigen (hierna: LEV's), waarin verkeersveiligheid leidend zal zijn. De minister liet weten in te zetten op een Europees kader voor dit type voertuigen, maar in de tussentijd een nationaal kader te willen ontwikkelen. In de toelichting is opgemerkt dat er, anders dan in de ons omringende landen, in ons land voor is gekozen een kentekenplicht in te voeren voor bijzondere bromfietsen. De kentekening van de bijzondere bromfietsen loopt vooruit op de kentekening van de voertuigen die onder het goedkeuringsregime van het nieuwe kader voor LEV's vallen, aldus de toelichting bij het ontwerpbesluit. Dit kader zal op een later moment worden ingevoerd.¹²

Uit de toelichting blijkt niet wat het voorgenomen tijdpad is om te komen tot realisatie van een nationaal beleidskader voor LEV's en voor welke periode in verband daarmee de nu voorgestelde kentekenplicht naar verwachting zal gelden. Ook is niet duidelijk in hoeverre het voornemen bestaat de nu voorgestelde verplichting, al dan niet gewijzigd, op te laten gaan in het LEV-kader.

De Afdeling begrijpt dat een kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen van belang is.¹³ Dat deze noodzakelijk is en dat gelijkwaardige, minder belastende alternatieven ontbreken, acht zij voldoende toelichting. De Afdeling vraagt echter aandacht voor de verbinding met de bredere aanpak van de toelating van zogeheten LEV's, die in voorbereiding is. Het is wenselijk die verbinding in de toelichting te verduidelijken en daarbij nader in te gaan op de verhouding tussen het willen bevorderen van een Europees kader en het willen vormgeven van een nationaal beleidskader voor deze LEV's.

De Afdeling onderschrijft de inzet op een uniform Europees toelatingskader van LEV's omwille van de verkeersveiligheid en de eerlijke concurrentieverhoudingen. In dat licht wijst de Afdeling er overigens op dat aannemelijk is dat de registratie- en kentekenplicht als een technisch voorschrift in de zin van de Notificatierichtlijn¹⁴ kan worden beschouwd. In dat geval zal het ontwerpbesluit moeten worden genotificeerd bij de Europese Commissie. Dit betekent wel dat een stand stillperiode van drie maanden in acht moet worden genomen alvorens de registratie- en kentekenplicht in werking kan treden.¹⁵

⁸ Wet 26 oktober 2023 tot 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 (Stb. 2023, 377).

⁹ Definitief advies herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen, 23 mei 2019, bijlage IV bij Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 717.

¹⁰ Bevestigd in de Uitgebreide beleidsreactie op OvV rapport 'Veilig toelaten tot de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met een Stint', p. 9. Kamerstukken II 2019/20, 29 398, nr. 845. Brief van de minister van 16 juli 2020.

¹¹ Nota van toelichting, paragraaf 4. Nut en noodzaak van registratie en kentekening.

¹² Nota van toelichting, paragraaf 2. Aanleiding. Daarin wordt verwezen naar Kamerstukken II 29 398, nr. 954. Brief van de minister van 13 juli 2021.

¹³ De Afdeling heeft eerder in deze zin geadviseerd: zie Kamerstukken II, 2009/10, 32 225, nr. 5, opmerking 3.

¹⁴ Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie).

¹⁵ Zie artikel 6 van de Notificatierichtlijn.



De Afdeling adviseert in de toelichting te verduidelijken hoe de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen zich verhoudt tot het streven te komen tot een Europees dan wel LEV-beleidskader. Daarnaast wijst de Afdeling erop dat dit ontwerpbesluit naar verwachting zal moeten worden genotificeerd bij de Europese Commissie.

4. Conversieperiode voor eerder toegelaten bijzondere brommers

Voor bijzondere bromfietsen die vóór de voorziene inwerkingtreding van het ontwerpbesluit in het verkeer zijn gebracht zal een conversieperiode gelden van twaalf maanden waarbinnen eigenaars of houders de inschrijving en tenaamstelling van hun bromfiets moeten aanvragen bij de RDW.¹⁶ De conversieperiode gaat in op het moment dat het besluit in werking treedt. De in het ontwerpbesluit voorziene datum van inwerkingtreding is 1 juli 2024. Intussen is bekendgemaakt dat deze datum niet haalbaar is en wordt uitgegaan van inwerkingtreding per 1 januari 2025.¹⁷

De Afdeling merkt op dat deze aankondiging nog zal moeten worden verwerkt in de tekst van en toelichting bij het ontwerpbesluit. Daarbij zal eveneens moeten worden ingegaan op de gevolgen van het doorschuiven van de datum van inwerkingtreding voor de conversieprocedure. In de nota van toelichting wordt de procedure bij conversie uitgelegd, maar alleen voor bijzondere bromfietsen die via een aanwijzing door de minister in het verkeer zijn gebracht.¹⁸

In de overgangsbepalingen in de ontwerpregeling wordt verwezen naar artikel 20b van de Wvw 1994.¹⁹ Daarin is uitsluitend sprake van door de minister aangewezen (bijzondere) bromfietsen. De toelichting gaat niet in op conversie van bijzondere bromfietsen die mogelijk tussen 1 januari 2024 en de inwerkingtredingsdatum van het ontwerpbesluit door de RDW zijn of nog worden toegelaten. Het is de vraag of de overgangsregeling in het ontwerpbesluit rekening houdt met voornoemde categorie gevallen. Met het doorschuiven van de datum van in werking treden is de praktische relevantie hiervan toegenomen.

De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen en zo nodig de regeling aan te passen.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het ontwerpbesluit en adviseert daarmee rekening te houden voordat een besluit wordt genomen.

*De vice-president van de Raad van State,
Th.C. de Graaf.*

¹⁶ Voorgesteld gewijzigd artikel 58x, eerste lid, van het Kentekenreglement.

¹⁷ Kamerstukken II, 2023/24, 29 398, nr. 1102. Brief van de minister van 16 april 2024.

¹⁸ Nota van toelichting, paragraaf 3. Hoofddlijn van dit besluit; en paragraaf 9. Inwerkingtreding en overgangsrecht. Zie ook in voetnoot 17: 'Ingeschat wordt dat gedurende de conversieperiode nog 500 bijzondere bromfietsen worden geproduceerd onder de aanwijzing, waardoor het totaal aantal aangewezen bijzondere voertuigen dat middels conversie geregistreerd kan worden uitkomt op 5.000 voertuigen.'

¹⁹ Artikel 58x, eerste lid.



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit van tot wijziging van het Kentekenreglement in verband met de registratie- en kentekenplicht bijzondere bromfietsen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 5-3-2024, nr. IENW/BSK-2024/84162/, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IENW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Kentekenreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1a, onderdeel a, vervalt, onder verlettering van de onderdelen b tot en met d tot a tot en met c.

B

Na hoofdstuk 9b wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk 9c. Overgangsbepalingen conversieperiode invoering kentekenplicht bijzondere bromfietsen

Artikel 58x. Inschrijving en tenaamstelling bijzondere bromfietsen die voor 1 juli 2024 in het verkeer zijn gebracht

1. Overeenkomstig de artikelen 58y en 58z vraagt de eigenaar of houder bij de Dienst Wegverkeer de inschrijving en tenaamstelling aan van bromfietsen als bedoeld in artikel 20b van de wet.
2. Indien niet aan de verplichtingen, bedoeld in de artikelen 58y en 58z, is voldaan, kan de inschrijving en tenaamstelling slechts geschieden overeenkomstig artikel 25.

Artikel 58y. Wijze van aanvragen inschrijving en tenaamstelling

1. De aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling geschiedt langs elektronische weg of door persoonlijke verschijning van de aanvrager bij een vestiging van de Dienst Wegverkeer.
2. De aanvraag langs elektronische weg geschiedt op de door de Dienst Wegverkeer te bepalen wijze.
3. De aanvraag door persoonlijke verschijning van de aanvrager geschiedt bij een door de Dienst Wegverkeer daartoe aangewezen vestiging van die dienst, onder overlegging van het op aanvraag door de Dienst Wegverkeer verstrekte aanvraagformulier en een legitimatiebewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid. Artikel 50, vierde lid, van de wet is van overeenkomstige toepassing.
4. De aanvrager verstrekt de bij ministeriële regeling voorgeschreven gegevens.

Artikel 58z. Weigeringsgronden inschrijving en tenaamstelling

1. De Dienst Wegverkeer weigert de inschrijving en tenaamstelling indien:
 - a. het geen voertuig betreft als bedoeld in artikel 58x, eerste lid;
 - b. het voertuig reeds is ingeschreven en te naam gesteld;
 - c. naar het oordeel van deze dienst blijkt dat de eigenaar of houder van het voertuig onvrijwillig het bezit of het houderschap van dat voertuig heeft verloren;



- d. naar het oordeel van deze dienst één of meer van de gegevens die op het voertuig moeten zijn aangebracht geheel of gedeeltelijk aan het voertuig ontbreken;
- e. het voertuig voorgoed buiten gebruik is gesteld; of
- f. niet is voldaan aan de vereisten voor de aanvraag, bedoeld in artikel 58y.

2. Met betrekking tot de tenaamstelling is artikel 20 van overeenkomstige toepassing.

ARTIKEL II

Hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement vervalt met dien verstande dat dit hoofdstuk van toepassing blijft op de afwikkeling van aanvragen en bezwaar- en beroepzaken met betrekking tot aanvragen ingediend op grond van hoofdstuk 9c in de conversieperiode.

ARTIKEL III

1. Dit besluit, met uitzondering van artikel II, treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.
2. Artikel II treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,



NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Met dit besluit is de uitzondering op de registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen¹ komen te vervallen. In het Kentekenreglement waren bijzondere bromfietsen uitgezonderd van de registratie- en kentekenplicht.

Met het registreren en kentekenen van bijzondere bromfietsen wordt de behandeling van bijzondere bromfietsen gelijkgetrokken met andere categorieën motorvoertuigen. Door kentekening ontstaat voor verkopers, consumenten, toezichthouders en handhavers duidelijkheid over de status van een voertuig en of dat voertuig de weg op mag. Het kentekenen van bijzondere bromfietsen maakt het tevens mogelijk om de markt voor dergelijke voertuigen, zowel bij verkoop aan consumenten als bij verhuur via deelvervoerconcepten, beter te reguleren en hier toezicht op te houden. Kentekening versterkt ook 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. Tot slot is het van belang om de ontwikkelingen goed te kunnen monitoren, zoals het aantal registraties, de levenscyclus van de voertuigen, ongevallen en (nieuwe) soorten voertuigen. In hoofdstuk 4 wordt de nut en noodzaak van de registratie en kentekening van bijzondere bromfietsen nader toegelicht.

De registratie en kentekening van bijzondere bromfietsen is de volgende stap na de inwerkingtreding van de Wet tot 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 (Stb. 2023, 377, hierna: Wijzigingswet)². Daarmee is de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) als onafhankelijke goedkeuringsinstantie verantwoordelijk geworden voor het goedkeuren van bijzondere bromfietsen, in lijn met hoe dat voor 'reguliere' bromfietsen gebeurt. In de Wegenverkeerswet³ is ook bepaald dat onder meer rechthebbenden van aanwijzingen van bijzondere bromfietsen (fabrikanten) een aanvraag kunnen doen voor een typegoedkeuring.

2. Aanleiding

Naar aanleiding van het ongeval met een Stint in 2018 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OvV) het rapport 'Veilig toelaten op de weg' uitgebracht.⁴ In dit rapport deed de OvV een aantal aanbevelingen.

1. Voer een integrale risicobeoordeling uit en monitor de ontwikkelingen.
2. Tref zo nodig aanvullende maatregelen voor de reeds toegelaten voertuigen.
3. Herzien de toelating van nieuwe voertuigen, voor:
 - a. nationaal toegelaten voertuigen;
 - b. voertuigen met Europese vrijstelling;
 - c. illegaal gebruikte voertuigen⁵: 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.

De toename van diversiteit aan voertuigen kan soms leiden tot onduidelijkheid over welke voertuigen wel en niet zijn toegelaten op de weg. Een belangrijk instrument om de gewenste duidelijkheid te creëren is kentekening. Kentekening is staande praktijk voor de meeste categorieën motorvoertuigen. Bijzondere bromfietsen waren uitgezonderd van de kentekenplicht.

¹ Onder bijzondere bromfiets wordt vanaf 1 januari 2024 verstaan een motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, waarvoor geen typegoedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is. Dit volgt uit artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994.

² Inwerkingtredingsbesluit Stb. 2023, 464.

³ Zoals die wet luidt na inwerkingtreding van de Wijzigingswet.

⁴ Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.

⁵ Hieronder verstaat de OvV voertuigen die, zonder dat ze zijn toegelaten of onder een vrijstelling vallen, toch (en dus illegaal) op de weg worden gebruikt.

Bij brief van 16 oktober 2019⁶ heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: minister) gereageerd op de bevindingen van de OvV en toegezegd al deze aanbevelingen over te nemen. Dit is bevestigd en nader toegelicht in de uitgebreide beleidsreactie van 16 juli 2020.⁷

In de periode dat de OvV onderzoek deed, heeft de minister aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de RDW gevraagd om advies uit te brengen over een herzien toelatingskader. Dat heeft geleid tot een voorlopig advies van 30 november 2018.⁸ Het advies van 30 november 2018 vormde de basis voor de gewijzigde Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen van 2 mei 2019 en voor het voornemen om een kentekenplicht in te stellen voor bijzondere bromfietsen. Op 23 mei 2019 volgde het definitieve advies van de SWOV en RDW⁹ waarin nader is ingegaan op het definitieve toelatingskader (ook bekend als het LEV-kader). Kernpunt van het advies is om het toezicht op bijzondere bromfietsen in alle fasen te versterken. Dit komt neer op toezicht op de (conformiteit van) productie en de producent, het aanscherpen van de technische eisen aan het voertuig, de wijze van keuren bij de goedkeuring en permanente eisen ten behoeve van het toezicht op het gebruik van het voertuig op de weg. Daarnaast is geadviseerd om het gebruik van toegelaten voertuigen beter te monitoren, zodat de effecten van nieuwe soorten voertuigen in het verkeer in beeld komen en desgewenst maatregelen kunnen worden getroffen. Centrale registratie van bijzondere bromfietsen (en van nieuwe soorten licht elektrische voertuigen) is hierbij een randvoorwaarde. Kentekening maakt duidelijk dat een voertuig de weg op mag. Daarmee worden alle bijzondere bromfietsen die zijn aangewezen of (type)goedgekeurd op termijn identificeerbaar. De kentekening van de bijzondere bromfietsen loopt vooruit op de kentekening van de voertuigen die onder het goedkeuringsregime van een nieuw kader¹⁰ voor Lichte Elektrische Voertuigen (hierna: LEVs) vallen. Dit kader zal op een later moment worden ingevoerd.

3. Hoofddijn van dit besluit

Voor bijzondere bromfietsen geldt voortaan een registratie- en kentekenplicht, doordat de voorheen geldende uitzondering is komen te vervallen. Voor bijzondere bromfietsen geldt door de eerdergenoemde wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 een typegoedkeuring door de RDW, net als voor 'reguliere' bromfietsen. In lijn hiermee is het vervallen van de registratie- en kentekenplicht voor de bijzondere bromfiets een logische stap. Deze plicht geldt zowel voor bestaande als voor nieuwe voertuigen. Daarbij kan het gaan om voertuigen die op grond van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 reeds door de minister zijn aangewezen en om voertuigen die na inwerkingtreding van de Wijzigingswet worden goedgekeurd door de RDW.

In Nederland geldt in zijn algemeenheid als uitgangspunt dat (volledig) gemotoriseerde voertuigen een toelating tot het verkeer op de weg nodig hebben, voordat met die voertuigen in het verkeer mag worden gereden. Deze toelating gebeurt in de meeste gevallen op basis van een Europese typegoedkeuring. Voor lichte voertuigen op twee, drie en vier wielen geldt de Verordening (EU) 168/2013¹¹ als kader voor toelating. Voertuigen die naar aard, omvang en eigenschappen binnen het bereik van deze Verordening vallen, worden na een typegoedkeuring en registratie toegelaten tot het verkeer op de weg in de hele Europese Unie en in de landen in de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA). Al deze voertuigen zijn als bewijs van die goedkeuring ook voorzien van een kenteken. Het Europese toelatingskader voor lichte voertuigen is niet geheel dekkend. Een aantal soorten voertuigen valt buiten het bereik van de Europese typegoedkeuring. Dit geldt onder meer voor voertuigen die geen zitplaats hebben voor de bestuurder, voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door lichamelijke gehandicapten, voertuigen die niet sneller kunnen dan 6 km/u en voertuigen met een ondersteunende motor tot 250 Watt. Door deze beperking vallen veel elektrische fietsen, elektrische steps, en bijvoorbeeld ook de BSO-bus buiten de reikwijdte van de Verordening (EU) 168/2013.

Wanneer de Verordening (EU) 168/2013 niet van toepassing is op een voertuig, dan valt dat voertuig binnen het bereik van de Machinerichtlijn¹². Deze Europese richtlijn ziet op de elektronische en mechanische veiligheid van machines, ook indien deze zijn voorzien van wielen. De Machinerichtlijn stelt echter geen specifieke eisen aan machines voor gebruik in het verkeer. Denk bijvoorbeeld aan eisen gesteld aan de verlichting en de rem- en stuurinrichting van het voertuig.

⁶ Kamerstukken II 2019/20, 29 398, nr. 758.

⁷ Kamerstukken II 2019/20, 29 398, nr. 845.

⁸ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 637. Voorlopig advies herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen, 30 november 2018.

⁹ Bijlage IV bij Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 717 Definitief advies herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen, 23 mei 2019.

¹⁰ Kamerstukken II 2020/21, 29 398, nr. 954.

¹¹ Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en viervielers (PbEU 2013, L 60/52).

¹² Richtlijn 2006/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG (herschikking) (PbEU 2006, L 157/24).



Voertuigen die binnen het bereik van de Machinerichtlijn vallen, mogen overal in de Europese Unie worden verkocht, omdat het machines zijn waarop de interne markt van toepassing is. Echter, voor het gebruik van dergelijke voertuigen in het verkeer geldt dat deze voertuigen moeten zijn toegelaten tot het verkeer op de weg. Omdat deze voertuigen buiten het bereik van de Europese voertuigregulering vallen, mogen lidstaten van de Europese Unie zelf de wijze van toelating tot het verkeer op de weg bepalen en in dat kader eisen stellen aan het product, de productie en de producent, voor wat betreft het veilig gebruik op de weg.

In Nederland wordt hierin voorzien in de Regeling voertuigen.

Sinds de introductie van bijzondere bromfietsen zijn er naar schatting 4.500 van dit soort voertuigen op de weg. Voorzien wordt dat het aantal bijzondere bromfietsen flink zal toenemen op het moment dat een elektrische step (e-step) wordt toegelaten als bijzondere bromfiets. Dit zou op korte termijn kunnen gebeuren. Daarmee wordt de behoefte aan registratie en kentekening van bijzondere bromfietsen groter. Hieronder worden de gevolgen voor zowel de aangewezen als de goedgekeurde bijzondere bromfietsen¹³ beschreven.

Bijzondere bromfiets die valt onder een aanwijzing

De registratie van de in het verkeer gebrachte voertuigen ter uitvoering van de ingevoerde kentekenplicht wordt de conversie genoemd. Bij de conversie geldt voor in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen die nog moeten worden geregistreerd een aangepaste procedure. Deze conversie zal twaalf maanden duren. Dit is de zogenaamde conversieperiode. Na die periode kan registratie alleen nog plaatsvinden via het reguliere traject.

Bij de conversie kan de eigenaar of houder van een bijzondere bromfiets die op grond van een aanwijzing is toegelaten tot het verkeer op de weg digitaal een kenteken aanvragen bij de RDW. Als voldaan is aan de in hoofdstuk 9c van dit besluit gestelde voorwaarden wordt de bijzondere bromfiets ingeschreven in het kentekenregister en tenaamgesteld. Daarbij worden naast de tenaamstellingsgegevens ook de technische gegevens geregistreerd. Vervolgens krijgt de bijzondere bromfiets een kenteken. De eigenaar of houder kan daarna een kentekenplaat laten maken en is na ontvangst verplicht om deze op het voertuig plaatsen.

Om gebruik te maken van deze digitale dienst moet de eigenaar of houder beschikken over DigiD (natuurlijk persoon) of eHerkenning (rechtspersoon). Voor eigenaren die geen gebruik kunnen of willen maken van de digitale dienst bestaat de mogelijkheid om de registratie-aanvraag via een keuringsstation van de RDW in te dienen.

Voertuigen waarbij twijfel is over de volledigheid of de juistheid van de registratie-aanvraag kunnen worden opgeroepen voor een schouw bij een keuringsstation van de RDW.

Na de conversieperiode kan registratie alleen nog via het reguliere traject plaatsvinden. Dat houdt in dat voertuigen die zijn geproduceerd onder een aanwijzing alleen nog via een keuringsstation van de RDW kunnen worden ingeschreven tegen het standaardtarief en niet meer tegen het conversietarief. Zie hoofdstuk 6 over de financiële kosten, de inhoudelijke nalevingskosten en de administratieve lasten.

Bijzondere bromfietsen die al in het verkeer zijn gebracht hoeven niet meteen vanaf de inwerkingtreding van dit besluit verplicht geregistreerd te zijn of te worden voorzien van een kenteken. Hiervoor geldt de bovengenoemde conversieperiode van twaalf maanden, waarin eigenaren en houders de tijd hebben om de registratie en kentekening te regelen zonder dat ze in overtreding zijn.

Voor bijzondere bromfietsen die op of na de invoeringsdatum van de registratie- en kentekenplicht in het verkeer worden gebracht, geldt de registratie- en kentekenplicht direct. Ook een fabrikant die op of na de invoeringsdatum voertuigen op voorraad heeft, zal deze voertuigen moeten laten registreren via het reguliere traject. Deze voertuigen zijn immers nog niet in het verkeer gebracht.

Voertuigidentificatienummer en datum eerste toelating

Voor registratie van voertuigen is een voertuigidentificatienummer (VIN) nodig, zodat ieder voertuig individueel herleidbaar is door middel van een unieke identificatiecode. Wanneer een voertuig nieuw geproduceerd wordt, brengt een fabrikant een VIN aan op voertuig. Het VIN wordt, samen met de datum waarop het is aangebracht, vermeld op een Certificaat van Overeenstemming. De genoemde datum wordt 'datum eerste toelating' (hierna: DET) genoemd. Met deze gegevens kan een voertuig

¹³ Bestaand/Aangewezen en Nieuw/Goedgekeurd.



worden ingeschreven in het kentekenregister, waarna door de RDW een kenteken wordt verstrekt aan de eigenaar. De inschrijving van nieuwe voertuigen die onder een typegoedkeuring zijn geproduceerd gebeurt in de regel door de fabrikant, importeur of leverancier die hiervoor een erkenning van de RDW heeft. Met dit systeem is ieder individueel voertuig herleidbaar, zowel op straat als bij het toezicht op de productie door de RDW. Reeds in het verkeer gebrachte (aangewezen) bijzondere bromfietsen hebben wel een VIN, maar dat is niet geregistreerd. Hierdoor is door de RDW niet vast te stellen wanneer een voertuig is geproduceerd.

Voor aangewezen bijzondere bromfietsen geldt een onderscheid in permanente eisen van vóór 2 mei 2019 (datum inwerkingtreding van de gewijzigde Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen¹⁴) en van na 2 mei 2019.

Voor registratie en kentekening in de conversieperiode betekent dit dat van voertuigen die zijn geproduceerd onder een aanwijzing van vóór 2 mei 2019 duidelijk moet zijn dat de eisen van toepassing zijn die behoren bij de datum eerste toelating van vóór 2 mei 2019. In de conversieperiode zal in het kentekenregister hiermee rekening worden gehouden. Het aanwijzingsnummer en de datum waarop deze aanwijzing verleend is, wordt opgenomen in de registratie. Bij de conversieaanvraag wordt voor deze voertuigen het bouwjaar uitgevraagd. Op basis van het bouwjaar wordt een DET vastgesteld, op basis van bestaande wetgeving, op 30 juni van het betreffende bouwjaar.

Voor voertuigen die zijn geproduceerd onder een aanwijzing van na 2 mei 2019 geldt dat deze zijn onderworpen aan toezicht op de productie, waardoor van ieder individueel voertuig de datum eerste toelating bekend is.

Bijzondere bromfiets met een typegoedkeuring

Voor de bijzondere bromfietsen die een typegoedkeuring hebben, geldt het reguliere proces voor registratie, tenaamstelling en kentekening van voertuigen, zoals dat nu al geldt voor bromfietsen.

Fabrikanten die een typegoedkeuring hebben aangevraagd en ontvangen kunnen de voertuigen die zijn geproduceerd inschrijven via de bevoegdheid versnelde inschrijving, conform het reguliere proces. Om gebruik te kunnen maken van de versnelde inschrijving moet de fabrikant in het bezit zijn van een erkenning bedrijfsvoorraad van de RDW.

4. Nut en noodzaak van registratie en kentekening

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op nut en noodzaak van registratie en kentekening. In het advies van de SWOV en de RDW wordt centrale registratie van voertuigen via het kentekenregister als noodzakelijk beschouwd, waarbij is opgemerkt dat de registratie van voertuigen niet per se hoeft te betekenen dat een kentekenplaat moet worden aangebracht op het voertuig.

Kentekening heeft vier hoofddoelen:

1. duidelijkheid en herkenbaarheid van de status van het voertuig;
2. duidelijkheid over rechten en plichten van de gebruiker;
3. verbetering marktregulering;
4. verbetering monitoring.

Ad 1. Duidelijkheid en herkenbaarheid van de status van het voertuig

Alleen voertuigen die zijn voorzien van een toelating tot het verkeer op de weg kunnen een kenteken krijgen. Kentekenplaten worden gecontroleerd afgegeven en ingenomen. Wanneer een voertuig is voorzien van een kenteken, is er sprake van een voertuig dat is toegelaten tot het verkeer op de weg. Een kenteken is in die zin het uiterlijke kenmerk dat een voertuig is goedgekeurd, is toegelaten en daarmee geschikt is bevonden voor gebruik in het verkeer op de weg.

Deze duidelijkheid en herkenbaarheid is van belang voor weggebruikers die een voertuig willen aanschaffen of in deelconcept willen gebruiken, zodat zij weten dat het voertuig is toegelaten en dus op de weg mag worden gebruikt. Daarnaast geldt voor handhavers dat een kenteken meteen duidelijk maakt of een voertuig op de juiste plaats op de weg rijdt, met de juiste snelheid rijdt en welke eisen gelden voor de bestuurder.

¹⁴ Stcrt. 2019, 24423.



Ad 2. Duidelijkheid over rechten en plichten van de gebruiker

Van een voertuig dat is voorzien van een kenteken is meteen duidelijk tot welke categorie het voertuig behoort en welke rechten en plichten daarbij horen, zoals een minimumleeftijd om het voertuig te mogen besturen, of er wel of geen rijbewijs is vereist, of het voertuig verzekerd is en of het voertuig is geregistreerd als gestolen.

Ad 3. Verbetering marktregulering en toezicht

Zoals in hoofdstuk 3 uitgebreid uiteen is gezet, is er sprake van twee gescheiden marktregimes. Het ene marktregime betreft de markt van motorvoertuigen die zijn toegelaten tot het verkeer op de weg. Deze markt mag worden betreden door producenten die een voertuig hebben laten goedkeuren voor gebruik op de weg door een goedkeuringsinstantie. Deze motorvoertuigen zijn in vrijwel alle gevallen voorzien van een kenteken. Het andere marktregime betreft de markt van machines. Alle voertuigen die buiten de Europese voertuigregulering vallen, vallen binnen deze markt. Deze markt is meer divers en varieert van elektrische grasmaaiers tot hoogwerkers. De meeste producten binnen deze markt hoeven niet vooraf gekeurd te worden, voordat ze mogen worden verhandeld. Dat geldt ook voor machines die als voertuig worden verhandeld. Het feit dat een machine wordt verhandeld als voertuig, betekent echter nog niet dat het als zodanig mag worden gebruikt op de weg.

Wanneer deze twee marktregimes interfereren met elkaar, kan dat leiden tot ongewenste situaties. Zo worden sommige motorvoertuigen die vallen onder het marktregime voor machines verhandeld als voertuigen, waarna deze in het verkeer worden gebruikt. In die gevallen is sprake van oneerlijke concurrentie ten opzichte van voertuigen die onder het (zwaardere) marktregime voor toegelaten voertuigen vallen. Bovendien kan verwarring ontstaan bij (potentiële) kopers van voertuigen, die in de veronderstelling verkeren dat deze voertuigen als zodanig mogen worden gebruikt, waarna teleurstelling volgt als blijkt dat het voertuig niet kan worden verzekerd, niet de weg op mag en mogelijk door de politie in beslag kan worden genomen.

Ook vindt toezicht plaats op de productie en het gebruik van typegoedgekeurde voertuigen, zodat bij een eventueel geconstateerd gebrek in de gebruiksfase een terugroepactie kan worden uitgevoerd. Hiervan is geen sprake bij voertuigen zonder typegoedgekeuring, waardoor de kwaliteit minder constant is en niet kan worden gegarandeerd en terugroepacties vrijwel niet zijn uit te voeren of te handhaven.

Daarnaast is sprake van een groeiende markt voor deelvervoer. Hiervan is reeds sprake bij snor- en bromfietsen in diverse steden. Er is belangstelling van diverse aanbieders en gemeenten om ook met andere voertuigen deelvervoersdiensten aan te bieden. Daarbij is het van belang om er zeker van te zijn dat de daarbij gebruikte voertuigen daadwerkelijk zijn goedgekeurd voor gebruik op de weg en dat gecontracteerde aanbieders de juiste en typegoedgekeurde voertuigen aanbieden.

Kentekening is de meest zichtbare en herkenbare uitingsvorm hiervan, zodat gemeenten in hun rol als vergunning- en concessieverlener en in hun rol als handhaver op gebruik op de weg, hierop goed en eenvoudig kunnen handhaven. Voor afnemers van deelvervoer geldt dat wanneer zij een voertuig met een kenteken gebruiken, zij erop mogen vertrouwen dat dit deelvoertuig de weg op mag en dat eventuele overtredingen (zoals foutparkeren) herleidbaar zijn tot de gebruiker.

Daarnaast vergroot kentekening de transparantie van prijzen van voertuigen in de markt. Immers, aan de hand van een kenteken is eenvoudig na te gaan om welk voertuig het gaat, welke specificaties het voertuig heeft, of het voertuig is toegelaten tot het verkeer op de weg en of het voertuig bijvoorbeeld is opgegeven als gestolen. Kentekening maakt prijsvorming op basis van objectieve criteria, zoals bouwjaar, vermogen, rijeigenschappen en bestuurderseisen mogelijk. Bij het ontstaan van een markt voor tweedehandsvoertuigen, zoals bij andere motorvoertuigen reeds lang gebruikelijk is, is gelijke toegang tot informatie over de te verhandelen voertuigen van belang.

Ten slotte draagt kentekening bij aan het verminderen van diefstal van voertuigen. Met name het feit dat het voor een ieder zichtbaar wordt dat een voertuig gestolen is en er geen wijziging van de tenaamstelling meer kan plaats vinden, beschermt de burger.

Ad 4. Verbetering monitoring

In het advies van de OvV¹⁵ is de aanbeveling gedaan om het gebruik van voertuigen, in het bijzonder nieuwe soorten voertuigen, te monitoren om tijdig nieuwe of gewijzigde risico's te kunnen signaleren

¹⁵ Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.



en eventueel maatregelen te treffen. De SWOV en de RDW adviseerden eveneens om het gebruik van toegelaten voertuigen te monitoren.¹⁶ Registratie van voertuigen is een randvoorwaarde om te kunnen monitoren, omdat daarmee inzicht ontstaat in welke soorten voertuigen er deelnemen aan het verkeer en om welke aantallen het gaat.

5. Uitvoering en handhaving

Registratie en kentekening

Voor de procedure van registratie en kentekening is aangesloten bij de bestaande procedures van de RDW die zijn ingericht voor de overige categorieën brom- en snorfietsen. Door aan te sluiten bij de reguliere processen voor kentekening van bijzondere bromfietsen kunnen tegen relatief lage kosten dezelfde diensten worden aangeboden als bij de andere voertuigen. Bestaande procedures zijn onder meer de versnelde inschrijvingsprocedure, tenaamstelling, verval van de tenaamstelling en de gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten. Door aan te sluiten bij bestaande processen kan ook eenvoudig informatie worden verstrekt aan burgers en bedrijven.

Verschijningsvorm kenteken

Op grond van dit besluit geldt voortaan een registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen. In lagere regelgeving is neergelegd wat de verschijningsvorm wordt van het kenteken.

Handhaving van (verkeers)overtredingen

Voor de handhaving van (verkeers)overtredingen wordt aangesloten bij de bestaande procedures voor gekentekende voertuigen, zoals het bekeuren van (verkeers)overtredingen op grond van het kenteken en de controle op de naleving van de verzekeringsplicht, bedoeld in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen via het kentekenregister.

Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM)

Verzekeringstechnisch wijzigt er niets door de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen. Ook nu al zijn deze voertuigen verplicht verzekerd op basis van de WAM. Wel zal na invoering van de kentekenplicht de verzekering op kenteken plaatsvinden. Voordelen van de kentekening voor verzekeringsmaatschappijen zijn onder meer dat het teruggeven van gestolen bijzondere bromfietsen eenvoudiger wordt en dat het rondrijden (witwassen) van gestolen bijzondere bromfietsen lastiger wordt. De verzekeringsgegevens zullen opgenomen worden in het WAM-register en er zal registercontrole worden ingevoerd. Dit is gelijk aan de werkwijze met betrekking tot de overige gekentekende voertuigen.

6. Regeldrukeffecten

De inwerkingtreding van dit besluit leidt tot regeldrukeffecten door nalevingskosten voor de huidige eigenaar of houder van de bijzondere bromfietsen en voor de overheid. De eigenaar van een bijzondere bromfiets kan een burger zijn of een bedrijf, zoals een kinderopvangorganisatie. De nalevingskosten zijn alle kosten die eigenaren en houders maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in «financiële kosten», «inhoudelijke nalevingskosten» en «administratieve lasten». Daarnaast leidt de inwerkingtreding van dit besluit tot kosten voor de overheid.

6.1 Financiële kosten

Financiële kosten zijn het gevolg van een concrete en directe verplichting om een geldbedrag over te maken aan de overheid. Hierbij gaat het om betalingen aan de overheid waar een individueel aanwijsbare tegenprestatie van die overheid tegenover staat. De aan de RDW te betalen bedragen voor de registratie in het kentekenregister van de naar schatting 5.000¹⁷ aangewezen bijzondere bromfietsen vallen hieronder.

¹⁶ Bijlage IV bij Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 717 Definitief advies herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen, 23 mei 2019.

¹⁷ De RDW heeft in hun uitvoeringstoets de omvang van het aantal bijzondere bromfietsen ingeschat op circa 4.500. Ingeschat wordt dat gedurende de conversieperiode nog 500 bijzondere bromfietsen worden geproduceerd onder de aanwijzing, waardoor het totaal aantal aangewezen bijzondere bromfietsen dat middels conversie geregistreerd kan worden uitkomt op 5.000 voertuigen.

Kosten eigenaar of houder van in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen

Om de kosten voor de eigenaar of houder proportioneel te houden hanteert de RDW tijdens de conversieperiode van twaalf maanden voor de in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen een conversietarief (voor de inschrijving en tenaamstelling) van € 18. Dit is in lijn met het tarief van eerdere conversies, zoals de conversie LRV (langzaam rijdende voertuigen) in 2021. Aangezien de daadwerkelijke kosten voor de RDW hoger zijn, wordt een deel van de kosten gedragen door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 6.5.

Zodra een bijzondere bromfiets is voorzien van een kenteken, gelden de reguliere processen die zijn ingericht voor de huidige categorie brom- en snorfietsen, zoals overschrijving, schorsing¹⁸ en afmelding voor sloop¹⁹, en de daarbij behorende kosten.

Kosten toekomstige eigenaar of houder bijzondere bromfiets

Bijzondere bromfietsen die na de conversieperiode in het verkeer worden gebracht, moeten via het reguliere traject worden geregistreerd. Daarbij geldt het standaardtarief.

1. Te betalen aan de RDW voor inschrijving en tenaamstelling (prijspeil 2023)	Inschrijving	Tenaamstelling	Totaal RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten
<i>Eenmalig:</i> voor in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen			€ 18,-	5.000	€ 90.000
Na de conversieperiode in het verkeer worden gebrachte bijzondere bromfietsen	€ 43,40	€ 11,40	€ 54,80	1.250 ¹	€ 68.500
Overschrijvingen	n.v.t.	€ 11,40	€ 11,40	625 ²	€ 7125
Schorsingen			€ 12,20	700 ³	€ 8540
<i>Jaarlijks voor nieuwe voertuigen</i>					€ 84.165

¹ Ingeschat wordt dat in het eerste jaar 1.250 voertuigen (die geproduceerd zijn onder een nationale typegoedkeuring) nieuw geregistreerd worden.

² Ingeschat wordt dat ongeveer 10% van de in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen (5.000) en 10% van de nieuwe voertuigen (1.250) worden overgeschreven.

³ Ingeschat wordt dat ongeveer 11% van de in het verkeer gebracht bijzondere bromfietsen (5.000) en 11% van de nieuwe voertuigen (1.250) worden geschorst.

Kosten fabrikant bijzondere bromfiets

In de Wijzigingswet is voorzien in een overgangsregeling van twee jaar om als opvolging van een aanwijzing een aanvraag voor een typegoedkeuring te kunnen doen. De conversieperiode om de in het verkeer gebrachte voertuigen te voorzien van een kenteken duurt een jaar.

Gedurende de in de Wijzigingswet genoemde overgangsperiode (en dus na afloop van de conversieperiode) kan de houder van een geldige aanwijzing de voertuigen voorzien van een kenteken met de bevoegdheid versnelde inschrijving. Ook fabrikanten die bijzondere bromfietsen produceren onder een nationale typegoedkeuring kunnen de voertuigen voorzien van een kenteken met de bevoegdheid versnelde inschrijving.

De houders en fabrikanten kunnen hiervoor een «erkenning bedrijfsvoorraad» inclusief de bevoegdheid versnelde inschrijving aanvragen bij de RDW. Zij krijgen dan een toezichtsbezoek en geven na conversie de voertuigen die zij in een bestaande voorraad hebben, op bij de RDW voor opname in de «officiële» bedrijfsvoorraad. Strikt genomen is het niet verplicht om een erkenning aan te vragen. Echter is de ervaring dat deze erkenning voor deelnemers zeer veel voordelen oplevert, met name tijdsbesparing, waardoor fabrikanten over het algemeen deze erkenning aanvragen. Het aanvragen van de erkenning bedrijfsvoorraad en de bevoegdheid versnelde inschrijving brengt kosten met zich mee.

¹⁸ Schorsing is noodzakelijk wanneer een voertuig voor langere tijd niet gebruikt wordt zodat deze onverzekerd buiten de openbare weg mag worden gestald.

¹⁹ De kosten voor afmelding voor sloop zijn nihil.

2. Te betalen aan RDW t.b.v. bedrijfsvoorraad (prijsspeil 2023)	Per bedrijf/voertuig	Aantal bedrijven/voertuigen	Totale kosten
Erkenning bedrijfsvoorraad (inclusief bevoegdheid versnelde inschrijving en het toezichtsbezoek)	€ 387,50	4 ¹	€ 1.550
Opname bedrijfsvoorraad	€ 3,50	1.200 ²	€ 3.750
Instandhoudingstarief	€ 106	4	€ 424

Eenmalig in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen en nieuwe voertuigpark

€ 5.724

¹ Uit onderzoek van de RDW in 2020 is gebleken dat van de in totaal 17 typen aangewezen voertuigen er nog zes typen voertuigen worden geproduceerd. Deze zes typen voertuigen worden geproduceerd door vier verschillende houders van aanwijzingen.

Daarom wordt uitgegaan van vier bedrijven die de erkenning bedrijfsvoorraad aanvragen.

² Ingeschat wordt dat jaarlijks 1.200 bijzondere bromfietsen worden verhandeld. Die komen in de bedrijfsvoorraad terecht.

De totale eenmalige financiële kosten komen neer op € 90.000 + € 5.724 = € 95.724. De totale jaarlijkse financiële kosten komen neer op € 84.165.

6.2 Inhoudelijke nalevingskosten

Inhoudelijke nalevingskosten zijn kosten die burgers en bedrijven maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt aan het productieproces of product. De aanschaf van de kentekenplaten en het monteren vallen hieronder. In sommige gevallen zal ook een kentekenplaathouder gemonteerd moeten worden. De verwachte kosten hiervan zijn echter dermate gering, dat die hier buiten beschouwing kunnen blijven. De kosten voor de in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen zijn eenmalig. Bij de nieuwe voertuigen zitten de kosten voor de kentekenplaat en het monteren ervan, in de aanschafprijs. Die nalevingskosten zijn voor de volledigheid ook in de tabel opgenomen.

Kentekenplaat (prijsspeil 2023)	Per kentekenplaat	Aantal voertuigen	Totale kosten
In het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen	€ 18,-	5.000	€ 90.000
<i>Eenmalig voor de in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen</i>			€ 90.000
Nieuwe voertuigen	€ 18,-	1.250	€ 22.500
<i>Jaarlijks</i>			€ 22.500

Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat (prijsspeil 2023)	Tijd	Aantal voertuigen	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaten voor in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen	30 minuten	5.000	2.500
Monteren kentekenplaat op in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen	5 minuten	5.000	417
Eenmalig voor in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen			2.917
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			€ 105.012
Bestellen en ophalen kentekenplaten nieuwe voertuigen	30 min	1.250	625
Monteren kentekenplaat nieuwe voertuigen	5 min	1.250	105
<i>Jaarlijks</i>			730
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			€ 26.280

De eenmalige kosten komen uit op € 90.000 voor de kentekenplaten en € 105.012 voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat. Dat komt neer op in totaal € 195.012. Voor de nieuwe voertuigen komen de kosten uit op jaarlijks € 22.500 voor de kentekenplaten en € 26.280 voor het bestellen en monteren daarvan, oftewel in totaal € 48.780. In de praktijk worden deze kosten vaak doorberekend aan de klant.

6.3 Administratieve lasten

Ook kunnen informatieverplichtingen aan wet- en regelgeving gekoppeld zijn. De uren die een eigenaar of houder kwijt is voor dergelijke informatieverplichtingen zijn de administratieve lasten. De



administratieve lasten bestaan voor het kentekenen van bijzondere bromfietsen uit kennisname van nieuwe wet- en regelgeving, inschrijving en tennaamstelling van het voertuig.

6.3.1 Kennisname nieuwe wet- en regelgeving

De kosten die de burgers en bedrijven maken om kennis te nemen van nieuwe wet- en regelgeving is een administratieve last. Er zijn ca. 5.000 aangewezen bijzondere bromfietsen. Hiervoor wordt 5 minuten per voertuig ingeschat. Daarbij wordt opgemerkt dat het aantal eigenaren verschilt van het aantal voertuigen. Zo kan iemand twee of meer bijzondere bromfietsen bezitten en maar eenmaal kennis hoeven te nemen van de nieuwe wet- en regelgeving. Voor de eenvoud is echter in de berekeningen toch uitgegaan van 5.000 eigenaren.

6.3.2 Inschrijven in het kentekenregister en de tennaamstelling van het voertuig

Dit gaat om het inschrijven in een register of lijst. De handelingen die in het kader van het inschrijven in een register per voertuig worden uitgevoerd, zijn:

1. verzamelen van gegevens;
2. inschrijving uitvoeren (digitaal of schriftelijk);
3. afschrift van inschrijving (kentekencard) verkrijgen en archiveren.

6.3.2.1 Verzamelen gegevens bij de conversie

Om het voertuig te kunnen identificeren zijn de bij ministeriële regeling voorgeschreven gegevens noodzakelijk. Gemiddeld wordt het opzoeken van de gegevens per voertuig op 15 minuten gesteld.

6.3.2.2 Inschrijving uitvoeren

Om het voertuig te registreren worden aan de eigenaar/houder twee kanalen geboden: digitaal of fysiek aan de balie van een RDW locatie. De digitale variant geniet veruit de voorkeur en zal voor de eigenaar van de voertuigen de minste tijd kosten. Bij de digitale inschrijving wordt aan de hand van een vragenboom bezien of het voertuig voldoet aan de voorwaarden. Bij het invullen ontvangt de eigenaar waar mogelijk digitale hulp. Gezien het geringe aantal gegevens dat ingevuld moet worden, wordt voor het invullen van de gegevens per voertuig gemiddeld 4 minuten gerekend. Het afschrift van de inschrijving, oftewel de kentekencard, wordt overigens in verband met de verwerkingstijd en de impact op bestaande processen mogelijk niet de eerstvolgende werkdag verstuurd, zoals in het reguliere proces het geval is.

6.3.2.3 Tennaamstelling van het voertuig

De aanvraag tot tennaamstelling kan op twee manieren worden ingediend: digitaal of persoonlijk (fysiek) verschijnen bij een RDW-locatie. In het geval van digitale aanvraag is de tijdsbelasting 5 minuten per voertuig. In geval van persoonlijke verschijning zal een rit gemaakt moeten worden naar één van de genoemde locaties en wordt de benodigde tijd op 1 uur per voertuig vastgesteld.

5. Administratieve lasten (prijspeil 2023)	Tijd	Aantal voertuigen / bedrijven	Uren
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	5 minuten	5.000	417
Verzamelen gegevens bij de conversie	15 minuten	5.000	1.250
Inschrijving uitvoeren	4 minuten	4.900 ¹	327
Aanvragen tennaamstelling (digitaal)	5 minuten	4.900	409
Aanvragen tennaamstelling (in persoon)	60 minuten	100	100
<i>Eenmalig in uren</i>			2.503
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			€ 90.108

¹ Ingeschat wordt dat van de 5.000 eigenaren 100 persoonlijk (fysiek) zullen verschijnen bij een RDW-locatie voor de aanvraag tot tennaamstelling.

Daarmee komen de administratieve lasten voor de kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, het verzamelen van de gegevens en het verkrijgen van de kentekencard neer op eenmalig € 90.108.



6.4 Totale eenmalige kosten voor de invoering van de registratie- en kentekenplicht voor in het verkeer gebrachte bijzondere bromfietsen

Soort eenmalige kosten	Bedrag
Totaal financiële kosten	€ 95.724
Aanvraag registratie en tenaamstelling	€ 90.000
Aanvraag erkenning bedrijfsvoorraad + opname bedrijfsvoorraad	€ 5.724
Totaal inhoudelijke nalevingskosten	€ 195.012
Kentekenplaat	€ 90.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat	€ 105.012
Administratieve lasten	€ 90.108
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	
Verzamelen gegevens bij de conversie	
Inschrijving uitvoeren	
Tenaamstelling van het voertuig	
Totaal incidenteel	€ 380.844

Totale kosten voor burgers en bedrijven

De eigenaar van een bijzondere bromfiets kan een burger zijn of een bedrijf, zoals een kinderopvang-organisatie of verhuurbedrijf. Aangezien de voertuigen nog niet geregistreerd zijn, is niet exact bekend wie de eigenaar per voertuig is. Aangenomen wordt dat 3.000 van de 5.000 voertuigen een BSO-bus is. Deze voertuigen zijn in het bezit van bedrijven (kinderopvangorganisatie). Een deel van de resterende 2.000 voertuigen is ook in het bezit van bedrijven, zoals verhuurorganisaties. Gelet hierop wordt aangenomen dat 75% van de aantallen genoemd in de tabellen in het bezit is van een bedrijf en 25% van een burger.

Financiële kosten (eenmalig):

75% van € 95.724 = € 71.793 aan eenmalige kosten voor bedrijven

25% van € 95.724 = € 23.931 aan eenmalige kosten voor burgers.

Financiële kosten (jaarlijks):

75% van € 84.165 = € 63.124 aan jaarlijkse kosten voor bedrijven

25% van € 84.165 = € 21.041 aan jaarlijkse kosten voor burgers.

Nalevingskosten (eenmalig):

€ 195.012 + € 48.780 = € 243.792

75% van € 195.012 = € 146.259 aan eenmalige kosten voor bedrijven

25% van € 195.012 = € 48.753 aan eenmalige kosten voor burgers.

Nalevingskosten (jaarlijks):

75% van € 48.780 = € 36.585 aan jaarlijkse kosten voor bedrijven

25% van € 48.780 = € 12.195 aan jaarlijkse kosten voor burgers.

Administratieve lasten (eenmalig):

75% van € 90.108 = € 67.851 aan eenmalige kosten voor bedrijven

25% van € 90.108 = € 22.527 aan eenmalige kosten voor burgers.

Totale eenmalige kosten voor bedrijven: € 285.903

Totale eenmalige kosten voor burgers: € 95.211.

Totale jaarlijkse kosten voor bedrijven: € 99.709

Totale jaarlijkse kosten voor burgers: € 33.236.

6.5 Kosten voor overheid

De kosten voor de implementatie van het conversieproces en het reguliere proces zijn op te splitsen in twee soorten kosten: realisatiekosten en exploitatiekosten.

De realisatiekosten bedragen € 908.362 en de exploitatiekosten bedragen € 208.947. De opbrengsten uit conversie worden, uitgaande van het conversietarief van € 18 en 5.000 aangewezen bijzondere bromfietsen, ingeschat op € 90.000. Gelet hierop draagt het Ministerie van Infrastructuur en Water-

staat een bedrag van € 118.947 bij voor de exploitatiekosten.

Daarmee bedragen de totale kosten voor de overheid € 1.027.309 (€ 908.362 en € 118.947).

6.6 Kosten bedrijfsleven

De invoering van de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen zal naar verwachting beperkte gevolgen hebben voor andere bedrijven. Wel zullen er meer kentekenplaten worden verkocht.

7. Advies en consultatie

7.1 Internetconsultatie

Van 20 april 2023 tot en met 21 mei 2023 heeft een openbare internetconsultatie plaatsgevonden van deze wijziging van het Kentekenreglement. Er waren in totaal zestien reacties, waarvan dertien openbaar, waaronder een reactie van een fabrikant en twee reacties van [legaalrijden.nl](https://www.legaalrijden.nl). Ook is een reactie ontvangen van de Koninklijke Beroepsorganisatie van Gerechtsdeurwaarders (KBvG). De overige reacties waren van particulieren. Sommige reacties bevatten argumenten voor kentekening en andere reacties bevatten argumenten tegen kentekening. Volgens voorstanders maakt kentekening duidelijker welke voertuigen op het fietspad mogen rijden en wordt de handhaving makkelijker. Tegenstanders gaven aan dat kentekening disproportioneel is en dat de afmeting van de kentekenplaat mogelijk niet goed past bij bepaalde voertuigen. Naast opvattingen over de kentekening is in diverse reacties aandacht gevraagd voor de (hoogte van de) kosten van kentekening en de conversie van de huidige voertuigen, waarbij vooral het belang van goede communicatie over de kentekening en de duur van de conversieperiode werd onderstreept. Naar aanleiding van de reacties is de toelichting op enkele onderdelen aangepast. In hoofdstuk 7.2 wordt ingegaan op de communicatie over de kentekening.

Daarnaast heeft de Brancheorganisatie Kinderopvang (BK) gereageerd, mede namens de Belangenvereniging van Ouders in de Kinderopvang (BOiNK). In de kinderopvang wordt de bijzondere bromfiets BSO-bus veel gebruikt. BK heeft laten weten dat kentekening een van de stappen is op weg naar het LEV-kader en dat in dat proces meer stappen worden gezet, zoals een rijbewijsexamen en een helmplicht. BK heeft, als relatief grote gebruiker van bijzondere bromfietsen, verzocht om tijdige informatievoorziening. Ook de kosten zijn volgens BK een punt van aandacht.

7.2 Advisering RDW en politie

In een bestuurlijke reactie heeft de politie laten weten aan te dringen op kentekening. De politie constateert dat het hier gaat om voertuigen die ook in Nederland veelvuldig in het verkeer worden gebruikt, zonder dat daarvoor een rijbewijs is vereist. Op grond van de huidige ervaringen in de praktijk zijn er zorgen over de bouw (kwaliteit), veiligheid (rem- en stuurinrichting) en bij een groot aantal typen voertuigen eenvoudig aan te passen constructiesnelheid (25 km/u), waarbij 45 km/u geen uitzondering is.

Voor een effectieve en efficiënte handhaving van zowel de eisen die gelden voor deze voertuigen als de door bestuurders gepleegde strafbare feiten pleit de politie voor kentekening of registratie van toe te laten voertuigsoorten en -categorieën. Hiermee kunnen technische specificaties langs de gebruikelijke lijn snel worden geraadpleegd in het kentekenregister, zodat vervolgens de handhaving en opsporing effectiever en efficiënter kan verlopen. Een kenteken is ook relevant bij opsporingsonderzoeken, zoals diefstal en witwassen.

Zonder kenteken dienen de technische eisen te worden geraadpleegd door eerst de status, het merk, het type en de identiteit van het voertuig vast te stellen voordat een beoordeling kan worden gemaakt aan de hand van de permanente eisen en de eisen aan de bestuurder. Deze expertise is in de basispolitiezorg niet altijd aanwezig. Door kentekening (en opname in het kentekenregister) van voertuigkwalificaties wordt de politie in staat gesteld om ook deze voertuigen adequaat te controleren en te handhaven. Voor de burger biedt dit ook voordelen. Handhavers kunnen op basis van het kenteken het kentekenregister raadplegen waardoor staandehouding niet nodig is of minder tijd in beslag neemt.

De RDW heeft een uitvoeringstoets gedaan op het ontwerpbesluit. De RDW heeft geconcludeerd dat registratie en kentekening van de bijzondere bromfietsen uitvoerbaar en inpasbaar is in de systemen van de RDW. De opmerkingen van de RDW op het onderhavige besluit zijn verwerkt. Zo is op verzoek van de RDW in hoofdstuk 3 uitgebreider toegelicht hoe wordt omgegaan met de DET. Daarnaast heeft de RDW geadviseerd om ten behoeve van de communicatie over de kentekening van bijzondere bromfietsen in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een kernboodschap

vast te stellen door middel van de methode message house. Voor het bereiken van de doelgroep zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van een gerichte campagne, bijvoorbeeld via ketenpartners en brancheorganisaties.

7.3 Adviescollege Toetsing Regeldruk

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op 30 mei 2023 advies uitgebracht over de conceptwijziging. Daarbij heeft het ATR geadviseerd om het voorstel niet in te dienen. Het college geeft in het advies aan dat het voorstel wezenlijke aanvulling behoeft, alvorens besluitvorming op onderbouwde wijze kan plaatsvinden. Het ATR adviseerde vooral om nader in te gaan op nut en noodzaak van kentekening en op de gemaakte afwegingen ten opzichte van minder belastende alternatieven. Naar aanleiding van het advies van het ATR is de toelichting op meerdere onderdelen aangepast en uitgebreid.

In hoofdstuk 4 is reeds ingegaan op de vier hoofddoelen van kentekening:

1. duidelijkheid en herkenbaarheid van de status van het voertuig;
2. duidelijkheid over rechten en plichten van de gebruiker;
3. verbetering marktregulering;
4. verbetering monitoring.

Daarbij is per hoofddoel een nadere onderbouwing gegeven.

Daarnaast vroeg het ATR om minder belastende alternatieven in beschouwing te nemen, bijvoorbeeld via het verzekeringsplaatje of via duidelijke overheidscommunicatie en voorlichting. Hiervoor is niet gekozen, omdat voertuigtoelating en het houden van toezicht daarop een publieke taak is die is vastgelegd in de Wegenverkeerswet 1994.

Bovendien is het voeren van een kentekenplaat een vorm van overheidscommunicatie. Immers, per individueel voertuig wordt een kenteken afgegeven door de RDW, dat vervolgens op het voertuig wordt bevestigd. Daarmee is de registratie van voertuigen sluitend en voor iedereen duidelijk zichtbaar.

Over het door het ATR genoemde alternatief om de verzekeringssticker beter te benutten is het volgende overwogen. Op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moet een gemotoriseerd voertuig zijn verzekerd voor aansprakelijkheid voor schade jegens derden. De verzekeringssticker is de uiterlijke verschijningsvorm van een bewijs van een afgegeven voertuigverzekering door een verzekeraar. Bij de aanvraag voor een verzekering controleert een verzekeraar aan de hand van de (potentiële) verzekerde en voertuigkenmerken of sprake is van een voertuig dat de weg op mag. Op de verzekeringssticker staat een unieke cijfer-lettercombinatie. Het Verbond voor Verzekeraars verstrekt specifieke lettercombinaties aan individuele verzekeraars. Wanneer een verzekeraar een voertuig verzekert, dan koppelt deze een unieke cijfer-letter combinatie aan de verzekeringspolis voor dat voertuig. De verzekeraar verstrekt vervolgens een sticker met die combinatie aan de verzekerde die de sticker moet aanbrengen op het verzekerde voertuig. Het systeem van de verzekeringsstickers is echter niet sluitend. Er is geen sprake van een centrale registratie en koppeling van voertuigen aan een cijfer-lettercombinatie. Het is bij het Verbond van Verzekeraars alleen bekend welke lettercombinaties aan welke verzekeraar zijn verstrekt. Vanwege het ontbreken van een koppeling tussen de cijfer-lettercombinaties en individuele voertuigen is de verzekeringssticker geen volwaardig alternatief voor centrale registratie en kentekening. Het beter benutten van cijfer-lettercombinaties door middel van het creëren van een centrale registratie van cijfer-lettercombinaties die zijn gekoppeld aan verzekerde voertuigen zou in de praktijk neerkomen op een pseudoregistratie en kentekening van voertuigen die wordt beheerd door verzekeraars in plaats van het openbaar raadpleegbare kentekenregister. Tevens worden dan de overige voordelen van het kentekenregister niet benut. Burgers hebben bijvoorbeeld geen inzicht in gestolen voertuigen en er kan dan geen blokkade worden opgeworpen bij het tenaamstellen van gestolen voertuigen.

Het ATR gaf als suggestie om ten behoeve van de monitoring van ongevallen mogelijk gebruik kan worden gemaakt van alternatieven, zoals het voertuig-identificatie-nummer (VIN), het Letsel Informatie Systeem (LIS), het Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) of Smart Traffic Accident Reporting (STAR).

Het gebruik van voertuiggegevens ten behoeve van bijvoorbeeld ongevals cijfers is een begrijpelijk aangrijpingspunt. Het VIN heeft als doel om ieder voertuig individueel te kunnen identificeren, ten behoeve van kwaliteitsborging door de fabrikant en het toezicht hierop door de RDW. Voor registratie en monitoring van incidenten op straat, zoals ongevallen en diefstal, is het VIN op zichzelf minder geschikt. Enerzijds omdat het VIN niet uniform is aangebracht en het daardoor niet in alle gevallen duidelijk zichtbaar is, waardoor het niet altijd wordt genoteerd en geregistreerd door hulpverleners. Anderzijds is geen sprake van een voor het publiek en hulpverleners raadpleegbare registratie van



VIN-nummers. Het registreren en kentekenen is juist een randvoorwaarde om het VIN-nummer te kunnen gebruiken in ongevals- en opsporingsonderzoek, omdat gegevens door de registratie zijn gekoppeld aan het VIN, zoals een bewijs dat een voertuig is verzekerd, wie de kentekenhouders is en kenmerken als vermogen en maximumsnelheid.

In BRON en STAR staan de politiegegevens. In BVH, het registratiesysteem van de politie, kan de bijzondere bromfiets niet als aparte voertuigcategorie gekozen worden. In BRON en STAR worden dit soort voertuigen dus niet specifiek geregistreerd. Door kentekening kan dit wel. In LIS worden op dit moment geen data geregistreerd over bijzondere bromfietsen.

Het ATR adviseerde om ook inzichtelijk te maken hoe de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen zich verhoudt tot regulering van deze voertuigen in omliggende landen (in het bijzonder België en Duitsland) en daarbij in te gaan op mogelijke (markt)effecten van deze verschillen.

In tegenstelling tot de ons omringende landen is ervoor gekozen een kentekenplicht in te voeren voor bijzondere bromfietsen. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 wordt daarmee vooruitgelopen op de kentekening van voertuigen die onder het goedkeuringsregime van een nieuw kader voor LEV vallen. Dat kader zal op een later moment worden ingevoerd.

De voertuigcategorie bijzondere bromfiets is een nationale voertuigcategorie met een nationale toelating. Dat verandert niet met kentekening. Voertuigen die in België of Duitsland wel de weg op mogen, maar in Nederland niet, mogen dat na de inwerkingtreding van deze onderhavige wijzigingsbesluit ook niet. Voertuigen die in alle drie landen waren toegelaten tot het verkeer op de weg, blijven toegelaten en vallen onder de kentekenplicht. Voor in Nederland toegelaten bijzondere bromfietsen heeft de kentekenplicht geen effect, omdat deze voertuigen in België en Duitsland in de regel zijn toegelaten of geen toelating nodig hebben. Zij kunnen ook worden gebruikt in België en Duitsland, mits is voldaan aan de in die landen geldende voorwaarden.

Het ATR adviseerde de analyse van de regeldrukeffecten van het voorstel compleet te maken, conform de Rijksbrede methodiek, en daarbij de genoemde punten te verwerken. Hierop is hoofdstuk 6 uitgebreid.

Het aangepaste besluit is voorgelegd aan het ATR. Op basis hiervan heeft het ATR geconstateerd dat er geen sprake is van inhoudelijke wijzigingen in het voorstel 'met aanmerkelijke gevolgen voor de regeldruk', zoals genoemd in artikel 5, lid 3 van het Instellingsbesluit van ATR. Het ziet daarom geen aanleiding tot het uitbrengen van een aanvullende zienswijze over het voorstel en de gewijzigde toelichting.

7.4 MKB-toets

Op 30 maart 2023 zijn de bij dit besluit betrokken fabrikanten en andere MKB-ondernemers uitgenodigd voor een MKB-toets, in de vorm van een panelgesprek. Op die manier kunnen de aandachtspunten die deze ondernemers aandragen vanuit hun achtergrond als MKB'er en hun ervaringen in de praktijk worden meegenomen bij de verdere uitwerking van dit besluit. Vanwege onvoldoende aanmeldingen voor het panelgesprek is besloten af te zien van de MKB-toets.

7.5 Voorhang

Een ontwerp van dit besluit is op 6 november 2023 aan de beide kamers van het parlement voorgelegd in het kader van de voorhangprocedure. De vaste commissie van de Tweede Kamer voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen gesteld over het ontwerp. Daarbij is gevraagd naar de samenhang tussen de regels die gelden voor verschillende typen voertuigen, het nut en de noodzaak van een kentekenverplichting voor bijzondere bromfietsen en naar mogelijke alternatieven voor een verplicht kenteken, zoals een verzekeringsplaat. De vragen zijn beantwoord bij brief van 26 januari 2024²⁰. Daarin is ingegaan op de samenhang tussen de verschillende reguleringsinstrumenten die op voertuigen van toepassing zijn. Verder wordt uiteengezet dat een kenteken nodig is om vast te kunnen stellen dat een voertuig is goedgekeurd en dat een verzekeringsplaat daarvoor niet voldoende zekerheid biedt, omdat het niet is gekoppeld aan een voertuig.

Die beantwoording is in lijn met overwegingen in het ontwerp van de nota van toelichting in de voorhangprocedure. Daarom heeft deze beantwoording niet geleid tot aanpassingen in dit besluit.

²⁰ Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 1089.

8. Beslag

Beslag inschrijven in kentekenregister

Per 1 april 2021 moet een proces-verbaal van beslag op een in het kentekenregister geregistreerd motorvoertuig worden ingeschreven in het kentekenregister, op grond van artikel 440, derde lid, en artikel 442 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.

Vanaf de inwerkingtreding van deze wijziging dienen ook de beslagen op bijzondere bromfietsen te worden ingeschreven in het kentekenregister. Deze verplichting geldt niet voor beslagen waarop reeds een beslag rust ten tijde van het in werking treden van deze wijziging.

9. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2024.

Overgangsrecht

Er is voorzien in een conversietermijn van twaalf maanden voor bijzondere bromfietsen die reeds in het verkeer zijn gebracht. Deze periode gaat in op het moment dat dit besluit in werking treedt. Vanaf dat moment kan een eigenaar of houder van een bijzondere bromfiets die tot het verkeer op de weg is toegelaten op grond van een aanwijzing een kenteken aanvragen bij de RDW. Bij het aanvragen van een kenteken worden de technische gegevens van het voertuig geregistreerd in het kentekenregister. Daarna vindt de tenaamstelling plaats. Een jaar na de inwerkingtreding van dit besluit komt deze mogelijkheid te vervallen en kan de registratie alleen nog via het reguliere traject plaatsvinden. De conversietermijn van twaalf maanden biedt de eigenaar of houder van een bijzondere bromfiets die tot het verkeer op de weg is toegelaten op grond van een aanwijzing voldoende tijd om een kenteken aan te vragen. En met deze termijn wordt de RDW in de gelegenheid gesteld om de kentekening zorgvuldig uit te voeren. Bezwaar en beroep op een afwijzing van een inschrijving gedurende deze periode wordt afgehandeld op grond van de in dit wijzigingsbesluit genoemde artikelen met betrekking tot de conversie.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Met deze wijziging vervalt de uitzondering op de registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen. Voortaan geldt ook een kentekenplicht voor motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, waarvoor geen typegoedkeuring vereist is overeenkomstig voorschriften die in het kader van de Europese Unie tot stand zijn gekomen.²¹

Onderdeel B

Artikel 58x

Bijzondere bromfietsen die voor 1 juli 2024 in het verkeer zijn gebracht, vallen onder de conversie. De conversie vindt plaats op de manier zoals beschreven in de artikelen 58y en 58z.

Voorwaarde voor het via de conversie inschrijven en te naam stellen van bijzondere bromfietsen die voor 1 juli 2024 in het verkeer zijn gebracht, is dat de aanvraag elektronisch of door persoonlijke verschijning van de aanvrager geschiedt op de in artikel 58y genoemde wijze.

Als niet wordt of kan worden voldaan aan de eisen, bedoeld in de artikelen 58y en 58z, kan de inschrijving en tenaamstelling van bijzondere bromfietsen die voor 1 juli 2024 in het verkeer zijn gebracht alleen geschieden volgens het reguliere proces.

²¹ Artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 58y

De aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling van een bijzondere bromfiets die voor 1 juli 2024 in het verkeer is gebracht in het kader van de conversie, wordt gedaan langs elektronische weg of door persoonlijke verschijning. Het tweede lid regelt de elektronische weg. Het derde lid regelt de aanvraag door persoonlijke verschijning.

Als de aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling langs elektronische weg wordt gedaan, vindt ook de identificatie van de aanvrager plaats langs elektronische weg. De wijze van elektronisch aanvragen van de tenaamstelling van een bijzondere bromfiets in het kader van de conversie wordt vastgelegd door de RDW in voorschriften op grond van artikel 50, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994.

Als de aanvraag niet langs elektronische weg wordt gedaan, moet deze worden gedaan door persoonlijke verschijning. De aanvrager moet hiervoor eerst langs elektronische, papieren of telefonische weg een aanvraagformulier opvragen bij de RDW en vervolgens met dat (ingevulde) formulier persoonlijk verschijnen bij een vestiging van de RDW en zich daar legitimeren.

De gegevens die bij de aanvraag moeten worden verstrekt, zijn vastgesteld bij ministeriële regeling (vierde lid). Hierbij gaat het om persoonsgegevens van de aanvrager, identificerende gegevens over het voertuig en enkele technische eigenschappen van het voertuig die relatief eenvoudig door de eigenaar of houder van het voertuig zijn vast te stellen.

Artikel 58z

In het eerste lid van dit artikel staan de weigeringsgronden op grond waarvan de RDW de aangevraagde inschrijving en tenaamstelling weigert. Het betreft de volgende weigeringsgronden.

a. Geen voertuig dat voor 1 juli 2024 in het verkeer is gebracht

Het moet gaan om een voertuig dat valt onder de conversie, dus om een bijzondere bromfiets die voor 1 juli 2024 in het verkeer is gebracht.

b. Voertuig is reeds ingeschreven en te naam gesteld

Voertuigen die al zijn ingeschreven en te naam gesteld kunnen niet meer voor de eerste keer worden ingeschreven en te naam worden gesteld. In het kader van de conversie wordt in dat geval de aanvraag tot inschrijving en tenaamstelling afgewezen.

c. Gestolen of vermist voertuig

Uitgangspunt is dat als gestolen of vermist geregistreerde voertuigen niet worden ingeschreven en te naam gesteld. Een dergelijke registratie kan gebeurd zijn in het kentekenregister, het mobiele objectenregister, het Europese registratiesysteem EUCARIS of SIS. Voor de RDW is de registratie als gestolen of vermist leidend. Als de aanvrager van oordeel is dat die registratie onterecht is, zal de aanvrager zelf eerst moeten zorgen dat die onterechte registratie ongedaan wordt gemaakt.

d. Ontbrekende gegevens aan het voertuig

Ontbrekende gegevens aan het voertuig zijn ook reden voor weigering. Die gegevens kunnen dan immers ook niet bij de aanvraag worden gegeven (zie ook onderdeel f). Als bijvoorbeeld het voertuigidentificatienummer of het framenummer ontbreekt, kan het voertuig niet worden ingeschreven in het kader van de conversie.

e. Gesloopt voertuig

Alleen voertuigen die zich in Nederland bevinden en die in gebruik zijn kunnen in het kentekenregister worden ingeschreven en te naam gesteld. Voertuigen die zijn gesloopt, kunnen niet worden ingeschreven of te naam gesteld via de conversie. Deze voertuigen kunnen door de RDW worden onderzocht en afhankelijk van de uitkomst alsnog worden ingeschreven via het reguliere proces.

f. Ontbrekende gegevens bij de aanvraag

Een vereiste voor het inschrijven en te naam stellen is dat de bij ministeriële regeling voorgeschreven gegevens worden overgelegd bij de aanvraag. Als daaraan niet is voldaan, wordt de aanvraag afgewezen. De RDW zal de aanvrager voorafgaand aan de afwijzing eerst verzoeken om de ontbre-



kende gegevens alsnog te overleggen, overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht.

In het tweede lid zijn de in artikel 20 genoemde weigeringsgronden voor de tenaamstelling van overeenkomstige toepassing verklaard.

Artikel II

Zoals in hoofdstukken 3 en 9 van het algemeen deel van deze toelichting is toegelicht, duurt de conversieperiode twaalf maanden. Daarom is in artikel II geregeld dat hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement vervalt. Het tijdstip waarop dat gebeurt is geregeld in artikel III, tweede lid. In het artikel is tevens geregeld dat hoofdstuk 9c van toepassing blijft op de afwikkeling van reeds ingediende aanvragen en lopende bezwaar- en beroepzaken.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

Op 1 juli 2025 vervalt hoofdstuk 9c en daarmee ook de conversie voor bijzondere bromfietsen die voor 1 juli 2024 in het verkeer zijn gebracht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,