



Aan

Minister

nota

Nader rapport: Wijziging Wvw 1994 i.v.m. RDW als
goedkeuringsinstantie bijzondere bromfietsen en LEVs

TER BESLISSING

Datum

28 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/282061

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
HBJZ
Afdeling S&W

Beslistermijn

1 december 2022

Bijlage(n)

4

Aanleiding

Op 16 november 2022 heeft de Afdeling advisering van de Raad van State (hierna: de Afdeling) advies uitgebracht over het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten i.v.m. onder andere het vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994 en het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen. Het advies bevat een inhoudelijke opmerking. Naar aanleiding daarvan is de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel aangevuld en is een nader rapport opgesteld. Met het nader rapport wordt gereageerd op het advies van de Afdeling en wordt de Koning gevraagd het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met de bijgevoegde stukken en te ondertekenen:

1. het nader rapport; en
2. de gewijzigde memorie van toelichting.

Beslistermijn

Ondertekening voor 1 december 2022 is gewenst gelet op het Commissiedebat Verkeersveiligheid en Wegen op 6 december 2022 en de procedurevergadering op 7 december 2022.

Kernpunten

De Afdeling maakt een opmerking over de overheveling van de beslissingsbevoegdheid voor toelating op de weg van een bijzondere bromfiets van de minister naar de RDW. In verband hiermee acht de Afdeling aanpassing van de memorie van toelichting wenselijk. In dit kader merkt de Afdeling op dat in de memorie van toelichting nader kan worden toegelicht waarom de minister niet onafhankelijk en onpartijdig zou kunnen oordelen over de toelating van bijzondere bromfietsen. Een afweging maken tussen alle betrokken belangen behoort tot de taken van een minister en ook bij het opstellen van de regels door regering en parlement, op basis waarvan de RDW tot beslissingen over toelating zal komen, zullen deze belangen een rol spelen.

De memorie van toelichting maakt naar het oordeel van de Afdeling niet duidelijk waarom een scheiding van verantwoordelijkheden inzake het opstellen van regels en de uitvoering in deze noodzakelijk is.

N.a.v. het advies van de Afdeling is de noodzaak tot scheiding van de regelgevende en uitvoerende macht ten aanzien van de toelating tot de weg van bijzondere bromfietsen nader toegelicht in de memorie van toelichting. Zo is nader gemotiveerd dat de onderzoeksraad voor veiligheid (OvV) een strikte scheiding van de verantwoordelijkheid aanbeveelt. Daarbij is toegelicht dat de belangen die worden afgewogen bij het voorbereiden en opstellen van regelgeving zien op het algemeen belang, meer specifiek de verkeersveiligheid en daarom breder zijn dan de belangenafweging die op individueel niveau n.a.v. een aanvraag om de toelating van een bijzondere bromfiets en op basis van de regelgeving wordt gemaakt. Het is onwenselijk dat politieke druk dan wel de veelal grote economische belangen een rol spelen bij de beoordeling van individuele aanvragen. Ook is, door een politiek-bestuurlijke afweging ten aanzien van een individuele aanvraag uit te sluiten, voorzien in de behoefte aan duidelijkheid van aanvragers om een toelating, terwijl tegelijkertijd een gelijk speelveld tussen aanvragers uit diverse categorieën voertuigen is gegarandeerd.

Datum

28 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK/458374

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &

Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling S&W

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

Toelichting

Inhoud van het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel verplaatst de toelatingsbevoegdheid van bijzondere bromfietsen (bromfietsachtige voertuigen die niet onder Europese voertuigregelgeving vallen) van de minister van IenW naar de RDW. De aanleiding voor het wetsvoorstel is gelegen in het rapport van de OvV naar aanleiding van het ongeval met een Stint.¹ In dat rapport doet de OvV de aanbeveling voor de nationale toelating van motorrijtuigen, in het bijzonder de bijzondere bromfietsen, een onafhankelijke goedkeuringsinstantie in te richten waardoor deze verantwoordelijkheid buiten de politiek komt te liggen. Met het wetsvoorstel is aan deze aanbeveling tegemoet gekomen en wordt de toelating voor bijzondere bromfietsen in lijn gebracht met de toelating voor motorrijtuigen. Tevens wordt met het wetsvoorstel een aantal grondslagen gecreëerd voor het nieuwe kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV-kader), zoals elektrische steps. Het betreft grondslagen om zaken als kentekening en rijbewijzen voor LEVs mogelijk maken.

Politieke context

- Naar aanleiding van het ongeval met een Stint in Oss op 20 september 2018 heeft de OvV onderzoek verricht naar de toelating van voertuigen. Dit rapport is op 16 oktober 2019 gepubliceerd.
- Aanbevolen werd om de toelating van voertuigen, voor zover niet Europees geregeld, te herzien. Eén van de elementen was het beleggen van de toelating van nieuwe voertuigen bij experts, zoals een onafhankelijke goedkeuringsinstantie. In Nederland is dat de RDW.
- Toenmalig minister Van Nieuwenhuizen nam de aanbevelingen integraal over en kreeg hiervoor brede steun in de Tweede Kamer.²
- Het voorliggende wetsvoorstel is de codificatie van het overhevelen van de toelating van bijzondere bromfietsen naar de RDW.

¹ Onderzoeksraad voor Veiligheid, "Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint", Den Haag, 16 oktober 2019.

² Tweede Kamer 2019/20, 29398, nr. 845.

- Aangezien een ministeriële taak wordt overgeheveld naar een ZBO (de RDW) wordt het voorstel medeondertekend door de minister van BZK. Zij is akkoord.

Financiële overwegingen

Voor de financiële gevolgen van het wetsvoorstel, die overigens beperkt zijn, verwijs ik u graag naar de beslisnota van 31 augustus 2022. Voornoemde beslisnota is als bijlage aan deze nota toegevoegd.

Juridische overwegingen

Door de verantwoordelijkheid voor de besluitvorming over de nationale goedkeuring van motorrijtuigen bij het ministerie weg te halen en deze bij een onafhankelijke instantie onder te brengen, die de benodigde expertise heeft, worden beleid en uitvoering gescheiden. De regelgeving wordt onder verantwoordelijkheid van de Minister van IenW voorbereid en op politiek niveau bekrachtigd. De daadwerkelijke toets aan deze regels vindt door een onafhankelijke goedkeuringsinstantie plaats. Op deze manier wordt een systeem gecreëerd waarin de algemene regels politiek bepaald worden en de specifieke toelating buiten de politieke arena blijft. Bij het bepalen of een motorrijtuig een voldoende veiligheidsniveau heeft om te worden goedgekeurd en toe te laten tot de weg, is die onafhankelijkheid cruciaal.

Krachtenveld

Het ontwerp van een systeem van aanwijzingen naar een systeem van nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen is in uitvoering overleg met de RDW tot stand gekomen. BOVAG is voorstander van de overheveling van de bevoegdheid tot aanwijzen. Medeoverheden hebben geen bezwaren tegen de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie. Reacties vanuit fabrikanten zijn verdeeld. Het merendeel van de fabrikanten heeft niet gereageerd, fabrikanten die nu bijzondere bromfietsen produceren wijzen op de positie van hun aanwijzingen.

Uitvoering

De RDW is belast met de uitvoering van het nieuwe stelsel van nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen. In een uitvoeringstoets heeft de RDW opgemerkt dat het voorstel uitvoerbaar is. Het voorstel is daarbij in lijn met de wijze waarop de goedkeuring van overige motorrijtuigen plaatsvindt.

Communicatie

Alle fabrikanten met een aanwijzing zijn middels een brief geïnformeerd over de gevolgen van het wetsvoorstel en meer specifiek over het overgangsrecht. Ook is de uitnodiging gedaan voor een gesprek waarin een verdere toelichting kan worden gegeven en is het aanbod gedaan voor begeleiding bij de herkeuring van hun voertuig.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

28 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK/458374

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &

Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling S&W

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1.	Nader rapport	Reactie n.a.v. het advies van de Afdeling.
2.	Gewijzigde memorie van toelichting	

Datum

28 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK/458374

Opgesteld doorHoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
HBJZ
Afdeling S&W**Aan**

Minister

Bijlage(n)

4

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
31 augustus 2022	Aanbieding MR: Wijziging Wvw 1994 i.v.m. RDW als goedkeuringsinstantie voor bijzondere bromfietsen en LEVs (IENW/BSK-2022/196899)	Verzoek akkoord te gaan met het ontwerp-wetsvoorstel en deze ter behandeling aan te bieden aan de ministerraad. Tevens verzoek om voordracht aan de Afdeling ten behoeve van advies te ondertekenen.
5 juli 2022	Overgangssituatie huidige aanwijzingen bijzondere bromfietsen in LEV-kader (IENW/BSK-2022/148865)	Verzoek akkoord te gaan onder andere met vasthouden aan reeds voorgestelde overgangstermijn van twee jaar.



DEPARTEMENTAAL VERTROUWELIJK

TER BESLISSING

Aan
Van

Minister
DGMO - wegen en verkeersveiligheid

nota

overgangssituatie huidige aanwijzingen bijzondere
bromfietsen in LEV-kader

Datum

21 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/282368

Opgesteld door

B.J. Stolte, Bestuurskern
I 06-21649910

Beslistermijn

5 juli 2022

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Voordat het wetsvoorstel 'RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor bijzondere bromfietsen' verder kan worden gebracht, moet de rechtspositie van houders van huidige aanwijzingen bijzondere bromfiets (bv. De BSO-Bus) duidelijk zijn en zijn vastgelegd in het wetsvoorstel. Hiervoor bestaan verschillende opties, die u worden voorgelegd in deze beslisnota.

Geadviseerd besluit

- Vasthouden aan de reeds voorgestelde overgangstermijn van twee jaar.
- Het bieden van begeleiding voor houders van aanwijzingen die een aanwijzing willen omzetten naar een typegoedkeuring onder het nieuwe stelsel.
- Van rechtswege vervallen van de aanwijzingen na de overgangstermijn, zodat onder die aanwijzing dan geen voertuigen meer kunnen worden geproduceerd.
- Ervoor te zorgen dat voertuigen die voor het einde van de overgangstermijn zijn geproduceerd wel op de weg mogen blijven rijden, mits ze voldoen aan de minimale technische veiligheidseisen (permanente eisen).

Beslistermijn

Gezien de toezegging in de verzamelbrief Verkeersveiligheid van 15 april jl. om het wetsvoorstel aan te bieden voor het einde van dit het jaar, is het nodig dat u uiterlijk **5 juli a.s.** akkoord bent. In de toelichting is een planning opgenomen.

Kernpunten

- Met het instellen van de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie vervalt de aanwijzing bijzondere bromfiets als juridische figuur, waarmee geen grondslag meer bestaat voor het in stand laten van die aanwijzingen en geen nieuwe bijzondere bromfietsen meer kunnen worden aangewezen.
- De aanwijzing wordt vervangen door een nationaal toegelaten voertuig op basis van een typegoedkeuring.
- In het wetsvoorstel is voorzien in overgangsrecht.
 - o Bestaande aanwijzingen blijven nog twee jaar gelden, zodat houders een typegoedkeuring kunnen aanvragen bij de RDW.
 - o Gedurende die twee jaar mag onder de bestaande aanwijzingen worden geproduceerd en ook de verkoop daarvan mag plaatsvinden.
 - o Geproduceerde voertuigen mogen blijven rijden (ook na die twee jaar), mits ze voldoen aan de 'permanente eisen', de minimale technisch eisen.

Argumenten voor het geadviseerde besluit

- Vooropgesteld is dat het wetsvoorstel voor de huidige exemplaren geen impact heeft, die mogen hoe dan ook blijven rijden. Het wetsvoorstel heeft vooral impact op fabrikanten die voertuigen willen blijven produceren na in werking treden van het wetsvoorstel; die moeten dan in het nieuwe stelsel passen.
- In lijn met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en toezeggingen door toenmalige minister Van Nieuwenhuizen, wordt de toelating van voertuigen uit het politieke domein gehaald en belegd bij de RDW.
- Onderdeel daarvan is dat de RDW voorspelbare en transparante spelregels hanteert. Hier is in de internetconsultatie in diverse reacties om verzocht.
- De overgangstermijn van twee jaar is ruimer dan gebruikelijk. Zo is bij EU-Verordening (EU 168/2013) een overgangstermijn van 1 jaar gebruikelijk.
- Naar aanleiding van de schouw van de RDW is door de toenmalige minister aan de Kamer toegezegd¹ dat de aanwijzingen van voor 2 mei 2019 niet hoefden te voldoen aan de beleidsregel van 2 mei 2019. Daarmee is tot op zekere hoogte al voorzien in een overgangssituatie voor deze fabrikanten.
- Daarnaast is de regeling voor restantvoorraad ruimer: geproduceerde voertuigen mogen onbeperkt worden verkocht en gebruikt op de weg.
- Aangezien hier sprake is van houders van aanwijzingen die opnieuw een voertuig moeten laten keuren, wil IenW hen hulp bieden bij het doorlopen van een aanvraag in de vorm van begeleiding, met name bij het onderdeel CoP.

Datum

21 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/282368

Bijlage(n)

1

Aan

minister

Van

DGMO - wegen en verkeersveiligheid

Alternatieven

- In de toelichting zijn alternatieven voor het geadviseerde besluit beschreven.

Politieke context

- Houders van aanwijzingen gaan mogelijk lobbyen, al dan niet samen met fabrikanten van voertuigen die nu (nog) geen typegoedkeuring nodig hebben.

Financiële/juridische overwegingen

- Er is met HBJZ overlegd over de juridische positie van aanwijzingen. Conclusie hieruit is dat de overheid – ondanks de in beginsel onbepaalde duur van de aanwijzing – eisen mag aanscherpen ten behoeve van de verkeersveiligheid.
- Echter, naarmate de (bedrijfseconomische) belangen van de fabrikanten meer worden geraakt, is het belangrijker rekening te houden met hun belangen.
- De verwachting is dat met de overgangstermijn en begeleiding bij keuring in voldoende mate rekening is gehouden met de belangen van de houders.

Communicatie en afstemming

- Na uw akkoord gaan we met de houders van aanwijzingen in overleg.
- Deze nota is afgestemd met HBJZ.

Planning

Planningstap	Start	Einde
Akkoord minister overgangssituatie	16-6-2022	4-7-2022
Afronden wetsvoorstel cf. akkoord minister	5-7-2022	13-7-2022
WKB-toets en afronding HUF-toets	13-7-2022	22-7-2022
Verwerking toetsen en voorbereiden CFL	22-7-2022	15-8-2022
CFL		23-8-2022
Ministerraad		9-9-2022
Advies Raad van State + nader rapport	12-9-2022	12-12-2022
Aanbieden wetsvoorstel aan Tweede Kamer	12-12-2022	

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 845

Toelichting

Achtergrond van het dossier

- Na het ongeval met een Stint in Oss is door minister Van Nieuwenhuizen aangekondigd de regels voor bijzondere bromfietsen te herzien. Hiertoe is de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen per 2 mei 2019 gewijzigd.
- Op 16 oktober 2019 verscheen het rapport 'Veilig toelaten tot de weg' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Hierin werd aanbevolen om de toelating van nieuwe voertuigen te herzien en voor bestaande voertuigen te bezien of aanvullende maatregelen nodig zijn. De schouw van de aangewezen bijzondere bromfietsen is hierop in gang gezet.
- Op basis van die schouw uit 2020 is door minister Van Nieuwenhuizen aan de Kamer toegezegd dat deze beleidsregel 2019 niet wordt toegepast op bestaande aanwijzingen, omdat het voor deze fabrikanten onevenredig belastend zou zijn als zij twee keer in beperkte een periode hun voertuig moeten aanpassen aan nieuwe regelgeving.

Omvang knelpunt

- Sommige bijzondere bromfietsen kunnen op voorhand niet voldoen aan de vigerende eisen en kunnen dus geen typegoedkeuring krijgen zonder een volledig herontwerp, waarmee dan de facto sprake is van een nieuw voertuig.
- Uit bovengenoemde schouw blijkt dat de meeste fabrikanten weliswaar een kwaliteitssysteem hanteren, maar ook dat dat op het moment van de schouw niet voldeed aan de huidige eisen voor de 'Conformity of Production' (CoP).
- De CoP, waar de RDW op toeziet, waarborgt dat een aanvrager aantoont dat 'zijn' voertuig identiek in serie wordt geproduceerd en dat bekend is wel type (en batches) onderdelen zijn gebruikt op welke exemplaren.
- Volgens de RDW is aantonen van CoP vooral lastig wanneer producenten de feitelijke productie uitbesteden, vaak naar fabrieken in China. Hierdoor kunnen zij vaak niet toezien op productie en gebruikte (batches) onderdelen.
- Een andere reden is onbekendheid met het voeren van een kwaliteitssysteem dat in de automotive industrie gebruikelijk is.
- De houders van aanwijzingen laten weten bang te zijn voor de complexiteit van de CoP-eisen en de kosten die zij moeten maken om hieraan te voldoen.

Opvatting houders aanwijzingen

- In de internetconsultatie op het wetsvoorstel is door twee houders van aanwijzingen gereageerd. Samen beschikken zij over zes aanwijzingen die vóór in werking treden van de beleidsregel van 2 mei 2019 waren verleend.
- Met deze twee respondenten is gesproken over hun situatie.
- Zij stellen zich op het standpunt dat de aanwijzingen voor onbepaalde tijd zijn verleend en dat zij conform de aanwijzing produceren.
- Deze houders willen het liefst een automatische omzetting naar een typegoedkeuring. Als dat niet kan, dan een langere overgangstermijn.
- Ook hebben zij laten weten ons desnoods te vragen om compensatie.
- Naast de aanwijzingen van de twee respondenten zijn er nog andere aanwijzingen die in dezelfde situatie zitten die niet hebben gereageerd.
- In de bijlage is een overzicht van alle aanwijzingen weergegeven.

Beschouwing IenW over het standpunt van houders van aanwijzingen

- Het klopt dat aanwijzingen in beginsel voor onbepaalde tijd zijn verleend.

Datum

21 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/282368

Bijlage(n)

1

Aan

minister

Van

DGMO - wegen en verkeersveiligheid

- In 2020 heeft de RDW op verzoek van IenW een schouw uitgevoerd naar bijzondere bromfietsen die zijn aangewezen vóór de beleidsregel van 2019.
- De uitkomst daarvan is dat de geschouwde fabrikanten inderdaad voertuigen conform de oorspronkelijke aanwijzingen produceren.
- In de schouw is door de RDW aanbevolen dat het nieuwe kader (dat is het LEV-kader) ook moet gelden voor bijzondere bromfietsen die vanaf het in werking treden van het LEV-kader worden geproduceerd.
- Toenmalig minister Van Nieuwenhuizen heeft deze aanbeveling overgenomen² en heeft dat op 16 juli 2020 aan de Kamer laten weten³.
- Daarbij is aangegeven dat aanpassing van de reeds bestaande aanwijzingen naar de beleidsregel van 2 mei 2019 wordt overgeslagen, omdat het voor deze fabrikanten onevenredig belastend zou zijn als zij twee keer in beperkte een periode hun voertuig moeten aanpassen aan nieuwe regelgeving.
- Overigens heeft Segway/Ninebot kort na het verschijnen van de schouw bekendgemaakt dat zij zijn gestopt met het aanbieden van Segways in Nederland. Daarmee wordt deze aanwijzing niet langer als 'actief' beschouwd.

Datum

21 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/282368

Bijlage(n)

1

Aan

minister

Van

DGMO - wegen en verkeersveiligheid

Onderbouwing alternatieven

Automatische omzetting

- De huidige houders willen een automatische omzetting. Door hierop in te gaan vervallen al hun bezwaren, omdat zij kunnen blijven produceren.
- Vanuit HBJZ en de RDW wordt geadviseerd hier niet op in te gaan, omdat het tegen de letter en de geest van het wetsvoorstel in gaat.
- We stellen dan nieuwe regels voor nieuwe aanvragers en doen dit dan expliciet niet voor huidige houders. Dit betekent dat we nieuwe voertuigen op de weg zouden toestaan die zijn geproduceerd op basis van verouderde wetgeving. Dat is niet wenselijk. Nieuwe voertuigen zouden aan de nieuwste eisen moeten voldoen om de voertuigveiligheid zo goed mogelijk te borgen.
- Bovendien handelen we met automatische omzetting niet in lijn met de aanbeveling van de OVV om voertuigtoelating bij experts te laten.

Hanteren van een langere overgangstermijn

- Dit alternatief is in de basis hetzelfde als het geadviseerde alternatief, maar dan met een langere overgangstermijn. Desgewenst kan in deze optie worden afgezien van een aanbod begeleiding bij overzetting naar het nieuwe kader.
- Een langere overgangstermijn is uitstel, geen afstel. Het betekent echter dat tot medio 2028 nieuwe voertuigen geproduceerd mogen worden op een aanwijzing uit de periode 2008 – 2018. Dat is uitzonderlijk oud in dit veld en komt de voertuigveiligheid niet ten goede.
- Daarnaast zou een langere overgangstermijn een nog grotere afwijking van de (standaard) overgangstermijn in de Europese regelgeving.
- Naar aanleiding van de schouw van de RDW is door de minister aan de Kamer toegezegd⁴ dat de aanwijzingen van voor 2 mei 2019 niet hoefden te voldoen aan de beleidsregel van 2 mei 2019. Daarmee is tot op zekere hoogte al voorzien in een overgangssituatie voor deze fabrikanten.

² Bespreking Staf DGMO van 2-7-2020, naar aanleiding van nota IenW/BSK-2020/99177

³ Kamerstuk 29 398, nr. 845

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 845

Intrekken van de aanwijzing en compenseren/uitkopen

- Deze optie beschouwen we vooral als terugvaloptie en vergt nog nader overleg met HBJZ om criteria op te stellen om dit nader in te vullen.
- Enerzijds willen we voorkomen dat 'verweesde' aanwijzingen (waar niet meer op geproduceerd wordt) worden gebruikt voor compensatie, terwijl er geen sprake is van nadeel jegens een houder. Anderzijds willen we uitstralen dat ook de huidige bijzondere bromfietsen in aanmerking moeten kunnen komen voor een typegoedkeuring.

Uitvoering

- Voor de voertuigen die op de weg zijn gebracht vóór de inwerkingtreding van het wetsvoorstel verandert er niets, deze mogen blijven rijden.
- Na in werking treden van het wetsvoorstel mag gedurende een periode van twee jaar op de bestaande aanwijzing worden geproduceerd en verkocht.
- In diezelfde twee jaar moeten deze houders een typegoedkeuring aanvragen.
- De RDW is om een uitvoeringstoets kentekening (IenW/BSK-2022/224617) gevraagd, om te bezien hoe we de huidige eigenaren kunnen benaderen ten behoeve van de kentekening. Alleen met een kenteken is inzichtelijk en herkenbaar te maken welke voertuigen al op de weg waren en dus op de weg mogen (blijven) rijden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Tabel aanwijzingen	

Datum

21 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/282368

Bijlage(n)

1

Aan

minister

Van

DGMO - wegen en verkeersveiligheid

Bijlage I

Datum
21 juni 2022

Tabel: overzicht aanwijzingen bijzondere bromfietsen

Onze referentie

Fabrikant	voertuig	Aanwijzing	exemplaren	status
Ninebot	Segway	2008	+/- 1000	Productie gestopt in 2020
	Ninebot E	2014	onbekend	Productie gestopt voor 2020
	Ninebot Urban	2015	onbekend	Productie gestopt voor 2020
E-move company	Swing	2014	+/- 300	Tijdelijke productiestop (sinds 2015)
	Yedoo Medzeq	2015	+/- 20	Tijdelijke productiestop (sinds wanneer niet bekend)
	Kickbike Luxury	2015	+/- 20	produceert
	Kickbike Cruise	2015	+/- 100	Produceert
	Kickbike fat max	2016	+/- 200	Produceert
Mobility	E-One/LEF	2014	+/- 65	Produceert
Qugo	Qugo Runner	2017	+/- 25	Tijdelijke productiestop (voor 2020)
ItsEtime	Zappy3	2012	200 tot 300	produceert (bezig met EU-typekeuring)
Virto	Virto	2013	30 tot 40	Productie gestopt voor 2020
Virto	Virto S	2014	+/- 15	Productie gestopt voor 2020
Trikke Europe	Trikke	2011	onbekend	Fabrikant is gestopt in 2018
Paukool	Paukool	2013	onbekend	Productie gestopt voor 2020
Robstep	Robin M1	2013	onbekend	Fabrikant is gestopt in 2019
Stintum	Stint BSO	2011	+/- 3500	Ingetrokken per 5-2-2019
	Stint-bus	2020	+/- 1700	produceert

De grijs gearceerde vakken zijn aanwijzingen waaronder sinds het aanbieden van de schouw aan de Tweede Kamer geen voertuigen meer zijn geproduceerd. Er zijn geen actuelere verkoopcijfers bekend dan wat hierboven is weergegeven.