

Vergaderjaar 2023–2024

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1089**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 26 januari 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 6 november 2023 over de ontwerp-voorhang Wijziging Kentekenreglement in verband met de kentekening van bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 1081).

De vragen en opmerkingen zijn op 15 januari 2024 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 26 januari 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

## **Inleiding**

### *Vervolg proces*

Nadat behandeling door de Kamer van het ontwerpbesluit is afgerond, wordt het besluit voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Tegelijkertijd wordt een wijziging van ministeriële regelingen in procedure gebracht waarin onder andere wordt vastgelegd wat de verschijningsvorm wordt van het kenteken voor bijzondere bromfietsen (internetconsultatie, Europese notificatie). Deze regeling zal tegelijk met het ontwerpbesluit, dus niet eerder dan nadat de Kamer het ontwerpbesluit heeft behandeld, in werking treden.

## **Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en Reactie van de Minister**

### **PVV-fractie**

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij bereid is om de antwoorden op dit schriftelijk overleg vóór 30 januari aanstaande aan de Kamer toe te zenden, zodat deze kunnen worden betrokken bij het commissiedebat Verkeersveiligheid.*

Conform het verzoek van de Kamer zijn de antwoorden op het schriftelijk overleg voor 30 januari aan de Kamer gezonden.

*De leden van de PVV-fractie constateren dat het kabinet een spaghetti aan regels aan het opleggen is aan weggebruikers. Het invoeren van een kentekenplicht voor lichte elektrische voertuigen is daar het droevige dieptepunt van. In veel landen is het mogelijk om eenvoudig een elektrische step, tot 25 kilometer per uur, te kunnen rijden. Deze leden vragen aan de Minister waarom hij de toegankelijkheid van een licht elektrisch voertuig bewust ingewikkelder maakt.*

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de toegankelijkheid van Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) ingewikkelder is gemaakt, waar het in andere landen wel mogelijk is om op een elektrische step (e-step) te rijden. De kentekening wordt hierin gezien als een volgende stap in een «spaghetti aan regels».

Om in culinaire metaforen te blijven, kan beter worden gesproken over een lasagne. Er is een sprake van een gelaagdheid in de regelgeving voor bijzondere bromfietsen en LEVs. De eerste laag hierin betreft de bevoegdheid om de voertuigen toe te laten. Deze lag tot 1 januari 2024 bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en vanaf die datum bij de RDW, een onafhankelijke goedkeuringsinstantie. De volgende laag betreft de technische eisen waar de RDW aan toetst (in de Regeling voertuigen) en vervolgens een sluitende registratie van goedgekeurde voertuigen, via kentekening. Door kentekening ontstaat voor verkopers, consumenten, toezichthouders en handhavers duidelijkheid over de status van een voertuig en of dat voertuig de weg op mag.

De huidige regulering van bijzondere bromfietsen, waaronder elektrische steps, is voortgekomen uit het rapport «Veilig toelaten tot de weg» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). Dit rapport verscheen op 16 oktober 2019 naar aanleiding van het ongeval met een Stint in Oss op 20 september 2018.

De OvV deed de aanbeveling om duidelijk te maken welke licht gemotoriseerde voertuigen wel of niet op de weg mogen worden gebruikt en illegaal gebruik tegen te gaan. De aanbevelingen van de OvV zijn destijds

door de Minister en met steun van de voltallige Kamer overgenomen. De Kamer deed daarnaast, via de motie-Van Aalst de oproep om bij de introductie van nieuwe voertuigen verkeersveiligheid boven innovatie te stellen.<sup>1</sup> Deze motie en de aanbeveling van de OvV vormen het uitgangspunt voor de regels voor bijzondere bromfietsen.

Regulering van elektrische steps bestaat onder meer uit de nationale goedkeuringsverplichting, verkeersregels en de verplichting om een kenteken te voeren om duidelijk te maken dat het voertuig legaal op de weg is. De regelgeving voor de elektrische step (die valt in de categorie bijzondere bromfiets) komt daarmee overeen met regelgeving voor andere voertuigcategorieën. Dit sluit aan bij het algemene verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de aard van het voertuig (onder meer de maximale constructiesnelheid, het gewicht en de omvang) en de praktijkkennis over de veiligheid van die voertuigen bepalend is voor de regels die daaraan worden gesteld. Het geheel aan regelgeving dat van toepassing is op voertuigen is omvangrijk en lijkt soms ingewikkeld, maar zorgt er ook voor dat de grote verscheidenheid aan voertuigen wordt ingedeeld in een samenhangend, degelijk en consistent stelsel van overzichtelijke voertuigcategorieën die voor weggebruikers en andere verkeersdeelnemers herkenbaar zijn.

Zo is aan de hand van dat stelsel bepaald wat de plaats op de weg is, wat de maximale snelheid is en wat de bestuurderseisen zijn. Juist nu de diversiteit aan voertuigen op de weg toeneemt, is duidelijkheid van belang en juist daarom is de kentekenplicht voor deze categorie motorvoertuigen nodig.

*De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister een blauw kenteken aan een elektrische step wil koppelen. Deze leden vragen aan de Minister of hij kan garanderen dat er geen helmplicht voor een elektrische step of ander licht elektrisch voertuig wordt ingevoerd.*

Er is geen voornemen voor het introduceren van een helmplicht voor LEVs. Indien bijvoorbeeld een volgend kabinet wel een helmplicht wil invoeren, dan zal een besluit daartoe worden voorgehangen bij het parlement.

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister waar de angst voor deze lichte elektrische voertuigen vandaan komt. Zodra zij technisch goedgekeurd zijn, zouden deze in principe gewoon de weg op moeten kunnen. Deze leden vragen aan de Minister om deze ontwikkelingen juist te omarmen en deze niet plat te slaan met doorgeslagen regelgeving.*

Zodra een voertuig is goedgekeurd mag het inderdaad de weg op. Door vervolgens het voertuig te voorzien van een kenteken wordt in één oogopslag duidelijk dat het om een goedgekeurd voertuig gaat. Met het registreren en kentekenen van bijzondere bromfietsen wordt de behandeling van bijzondere bromfietsen gelijkgetrokken met andere categorieën motorvoertuigen. Kentekening versterkt bovendien 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. Bij plichten kan gedacht worden aan de verzekeringsplicht.

Een ander belangrijk voordeel van kentekening van deze LEVs is dat monitoring bij ongevallen (registratie) en bijvoorbeeld terugroepacties (recall) efficiënter kunnen worden vormgegeven. Identificatie waarbij er een duidelijke verbinding is tussen het voertuig en de eigenaar of houder zorgt ervoor dat handhaving beter en eenvoudiger is uit te voeren.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 761

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister waarom er in omliggende EU-landen, zoals België, geen kenteken benodigd is (tenzij deze een zadel heeft). Deze leden vragen voorts aan de Minister waarom dit niet kan in Nederland.*

Voor de meeste motorvoertuigen is sprake van een keuringsplicht. In veel gevallen gaat het om een Europese typegoedkeuring. Daarbij wordt een voertuig bij een goedkeuringsinstantie gekeurd en krijgt dat voertuig een typegoedkeuring die in alle lidstaten van de Europese Unie en Europese Vrijhandelsassociatie gebruikt mag worden. Lichte elektrische voertuigen zoals e-steps vallen buiten het EU-typegoedkeuringskader. Die keuringsplicht is onder meer niet van toepassing wanneer er geen zitplaats voor de bestuurder op het voertuig aanwezig is.

Wanneer een voertuig buiten de Europese voertuigtoelating valt, is het aan lidstaten zelf om te bepalen hoe de toelating is geregeld. In België worden e-steps beschouwd als elektrische fietsen.

Op basis van de Wegenverkeerswet 1994 moeten (geheel) gemotoriseerde voertuigen zijn toegelaten tot het verkeer op de weg na keuring. Er is sprake van een (geheel) gemotoriseerd voertuig als dat voertuig geheel gemotoriseerd sneller kan rijden dan 6 km/u. Om die reden valt een elektrische fiets in Nederland buiten een keuringsplicht en moet een (geheel gemotoriseerde) e-step wel worden goedgekeurd. In Nederland is daarom, net als in Duitsland, een nationale goedkeuringsplicht ingevoerd voor e-steps.

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij de kosten gaat dragen voor de handelingen die eigenaren van een licht elektrisch voertuig door dit besluit moeten gaan uitvoeren.*

Om de kosten voor de eigenaar of houder proportioneel te houden hanteert de RDW voor de registratie van bijzondere bromfietsen die al rondrijden 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. De daadwerkelijke kosten voor de RDW zijn hoger en deze worden gedragen door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Voor bijzondere bromfietsen die vanaf het moment dat de kentekenplicht ingaat op de weg komen, geldt dat de kentekening door de verkoper moet worden geregeld, waarmee dit wordt verdisconteerd in de prijs die consumenten moeten betalen voor een gekentekend voertuig.

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij een verplichte WA-verzekering met verzekeringsplaatje als goed en goedkoper alternatief ziet. Deze leden vragen tevens of dit alternatief is onderzocht en wat daar de uitkomsten van zijn.*

Op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moet een gemotoriseerd voertuig zijn verzekerd voor aansprakelijkheid voor schade jegens derden. Voor bijzondere bromfietsen geldt nu dus ook al een verplichte WA-verzekering met een verzekeringssticker.

Bij de totstandkoming van de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen is ook gekeken naar mogelijkheden van het beter benutten van de verzekeringssticker.

Het systeem van de verzekeringsstickers is echter niet sluitend. Er is geen sprake van een centrale registratie en koppeling van voertuigen aan de cijfer-lettercombinatie op de sticker. 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.

*De leden van de PVV-fractie vragen met klem aan de Minister om te wachten met het invoeren van de kentekenplicht tot er een nieuw kabinet gevormd is.*

In het voorgaande is het belang van kentekening van bijzondere bromfietsen uiteengezet. Door de politie is ook aangedrongen op kentekening van de bijzondere bromfietsen, zodat beter kan worden gehandhaafd op illegale voertuigen. Ook hebben betrokken partijen bij de BSO-bus, de meest voorkomende bijzondere bromfiets, aangegeven geen bezwaar te hebben, mits de periode voor conversie voor de kentekening lang genoeg is. Deze periode is één jaar, wat bij de BSO-bus voldoende wordt geacht.

Gelet op het voorgaande wordt dan ook geen aanleiding gezien om niet over te gaan tot het invoeren van de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen. Na behandeling van het onderhavige wijzigingsbesluit in de Kamer wordt het besluit voorgelegd aan de Raad van State voor advies. Pas daarna kan het inwerkingtreden. De invoering van de kentekenplicht is niet voorzien vóór 1 juli 2024.

### **NSC-fractie**

*De leden van de NSC-fractie lezen dat voorzien wordt dat het aantal bijzondere bromfietsen flink zal toenemen op het moment dat een elektrische step (e-step) wordt toegelaten als bijzondere bromfiets en dat dit op korte termijn zou kunnen gebeuren. Kan deze verwachte termijn nader worden geduïd en is de RDW, wat uitvoeringscapaciteit betreft, hierop voorbereid?*

Met ingang van 1 januari 2024 is de RDW de onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor onder andere het afgeven van nationale typegoedkeuringen voor bijzondere bromfietsen. De doorlooptijd van de beoordeling van een aanvraag en het afgeven van nationale typegoedkeuringen is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de mate waarin en snelheid waarmee de fabrikant en het product (de bijzondere bromfiets) aan de daarvoor in de Regeling voertuigen opgenomen eisen kan voldoen. De RDW heeft zich voorbereid op het begeleiden van dit proces en heeft de benodigde menskracht beschikbaar.

De nationale en internationale ervaring van RDW met typegoedkeuringsaanvragen leert dat de doorlooptijd, zeker bij fabrikanten die onbekend zijn met het proces van typegoedkeuring, al gauw meer dan een half jaar duurt. Ook in het voorgaande regime was een doorlooptijd van een half jaar tot een jaar niet ongebruikelijk. De termijn waarop een elektrische step wordt toegelaten laat zich daarmee lastig duiden maar is naar verwachting niet eerder dan een half jaar tot een jaar na het indienen van een aanvraag.

De RDW bereidt zich ook voor op registratie en kentekening van bijzondere bromfietsen waaraan typegoedkeuring is verleend. Hiervoor heeft mijn Ministerie een uitvoeringstoets aan de RDW gevraagd waarop

de RDW kenbaar heeft gemaakt te kunnen voldoen aan de ingangsdatum van de regelgeving voor de kentekening van bijzondere bromfietsen. Het proces sluit hierbij aan bij de reguliere uitvoeringsprocessen ten behoeve van de inschrijving, tenaamstelling en kentekening van voertuigen bij de RDW.

### **SGP-fractie**

*De leden van de SGP-fractie horen graag of de Minister meer inzicht kan geven in de mate waarin niet toegelaten bijzondere bromfietsen rondrijden.*

Bij het ministerie is hiervan geen beeld, omdat op dit moment geen sprake is van registratie van deze voertuigen. Dit is ook één van de redenen om de kentekening van bijzondere bromfietsen in te voeren. Kentekening gaat ervoor zorgen dat de niet toegelaten bijzondere bromfietsen herkenbaar zijn voor handhavers en potentiële kopers.

*De leden van de SGP-fractie horen graag in hoeverre het voor de verschillende toegelaten bijzondere bromfietsen mogelijk is de snelheid van 25 kilometer per uur te overschrijden en in hoeverre dit in de praktijk ook gebeurt. Deze leden hebben de indruk dat de veiligheidsrisico's bij de niet kentekeningsplichtige fatbikes groter zijn.*

In hoeverre sprake is van een hoger veiligheidsrisico bij fatbikes dan bij bijzondere bromfietsen, is niet op voorhand te zeggen. Met de kentekening wordt het mogelijk in één oogopslag vast te stellen dat een voertuig is goedgekeurd voor gebruik op de weg, niet om (niet gekeurde) aanpassingen in de maximale constructiesnelheid te kunnen constateren.

Bij bijzondere bromfietsen is sprake van goedgekeurde voertuigen. Daarbij is het voertuig gekeurd op technische eisen en is gekeken naar veiligheidsrisico's. Eén van de eisen is dat de snelheid van dat voertuig door de constructie moet zijn gemaximeerd tot 25 km/u. Een bijzondere bromfiets die zodanig is aangepast dat de maximale constructiesnelheid hoger ligt dan 25 km/u, vaak «opvoeren» genoemd, voldoet niet meer aan de typegoedkeuring en mag dus niet op de weg worden gebruikt. Er zijn geen schattingen van het aantal overtredingen van het gebruik van «opgevoerde» bijzondere bromfietsen, maar ook geen indicaties dat bijzondere bromfietsen worden opgevoerd.

Fatbikes zijn elektrische fietsen, waarvoor geldt dat deze op de weg mogen worden gebruikt zonder keuringsplicht indien de motor een vermogen heeft van ten hoogste 250 Watt, die motor alleen ondersteunend werkt en stopt met ondersteuning bij 25 km/u. Indien aan een van die eisen niet wordt voldaan, bijvoorbeeld omdat de ondersteunende motor ook werkt boven de 25 km/u of het voertuig volledig aandrijft (meetrappen niet nodig), dan geldt dat dat voertuig in de voertuigcategorie L1e-b hoort en dus moet worden gekeurd aan de eisen van voertuigcategorie L1e-b (speed pedelecs en bromfietsen). Bij goedkeuring valt dat voertuig dan ook onder de kentekenplicht. Wanneer in een dergelijk geval geen sprake is van een goedkeuring, dan is het gebruik op de weg illegaal.

*De leden van de SGP-fractie horen graag of de Minister gekeken heeft naar minder zware beleidsopties, zoals enkel een registratieplicht en versterkte benutting van bestaande gegevens als het voertuigidentificatienummer en verzekeringsgegevens, afgewogen tegen het doenvermogen van gebruikers, de regeldruk en het afwezig zijn van een kentekenplicht in omliggende landen, en waarom hier niet voor is gekozen.*

In de beantwoording van de vragen van de PVV-fractie hierboven is ingegaan op de verzekeringssticker en de redenen waarom deze niet geschikt is voor registratie van voertuigen. Daarnaast is de aanwezigheid van een kentekenplaat op het voertuig een van de doelen van de kentekening, omdat daarmee voor iedereen duidelijk is dat sprake is van een goedgekeurd voertuig. Juist om die reden heeft de politie aangedrongen op een zo snel mogelijke invoering van het kenteken. Het kenteken is daarnaast herkenbaar voor de meeste mensen, omdat het bij de meeste andere voertuigen ook wordt gebruikt. In feite wordt met kentekening de bijzondere bromfiets gelijkgesteld aan alle andere motorvoertuigen.