

Vergaderjaar 2009–2010

32 225

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanwijzing van bromfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist teneinde de toelating van bijzondere bromfietsen tot het verkeer te vereenvoudigen en van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met het herstellen van enkele onvolkomenheden

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Inleiding

Het onderhavige wetsvoorstel heeft in de eerste plaats tot doel de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV) zodanig te wijzigen, dat voertuigen uit een nieuwe subcategorie van de nationale voertuigcategorie «bromfietsen» per type of per individueel voertuig kunnen worden aangewezen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Na die aanwijzing worden deze bromfietsen toegelaten tot het wegverkeer. De voertuigen uit de nieuwe subcategorie zijn bromfietsen waarvoor een Europese typegoedkeuring op grond van EG-richtlijn 2002/24¹ niet vereist is. Verder kenmerken de bromfietsen uit deze subcategorie zich door hun veiligheidsaspecten.

In de tweede plaats bevat dit wetsvoorstel enkele wetstechnische correcties van de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 432).

Aanleiding

Tijdens de Algemene Overleggen van 20 maart 2007 en 6 november 2007 heeft de Tweede Kamer haar wens geuit om het gebruik van de Segway in het Nederlandse verkeer mogelijk te maken en om de toelating tot het wegverkeer ook voor andere innovatieve vervoermiddelen te vereenvoudigen. Ook de Minister van Verkeer en Waterstaat acht het wenselijk dat Segways en andere vernieuwende voertuigen kunnen worden gebruikt in het verkeer, mits de toelating van deze voertuigen niet leidt tot onveilige verkeerssituaties.

Daarom heeft hij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV) in 2007 de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de consequenties voor de verkeersveiligheid van de toelating van de Segway tot het verkeer. De SWOV heeft uit de toetsing aan de Duurzaam

¹ Richtlijn nr. 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEG L124).

Veiligprincipes geconcludeerd dat er een toename van onveiligheid te verwachten valt naarmate er meer voertuigtypen worden toegelaten tot het verkeer. Deze conclusie gaat volgens de SWOV zeker op indien voor die nieuwe voertuigtypen afwijkende verkeersregels gelden. Vervolgens heeft de SWOV in haar advies gesteld dat de meest veilige plaats op de weg voor Segways de rijbaan en het fietspad zijn, mits de verkeersregels voor Segwaybestuurders eenvoudig zijn en bekend zijn bij alle weggebruikers. Vanwege de risico's op letsel voor voetgangers, indien zij in botsing zouden komen met een Segway, heeft de SWOV het gebruik van dit voertuig op het trottoir afgeraden. Verder heeft de SWOV aanbevolen om een aansprakelijkheidsverzekering verplicht te stellen. Ook heeft de SWOV geadviseerd om een minimumleeftijd van 16 of 18 jaar te overwegen. Segways die in het verkeer worden gebruikt, zouden volgens de SWOV voorzien moeten zijn van een bel, verlichting en reflectie. Een helm draagplicht voor Segwaybestuurders acht de SWOV niet noodzakelijk.¹

Nieuwe subcategorie bromfietsen

Via het onderhavige wetsvoorstel wordt een nieuwe subcategorie toegevoegd aan de voertuigcategorie «bromfietsen». In die subcategorie zullen bijzondere bromfietsen – zoals de Segway – vallen waarvoor een Europese typegoedkeuring op grond van EG-richtlijn 2002/24 niet hoeft te zijn verleend.² Verder kenmerken de bromfietsen uit deze subcategorie zich door het verkeersveiligheidsonderzoek waaraan ze dienen te zijn onderworpen. Deze bijzondere bromfietsen worden na aanwijzing door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegelaten tot het verkeer.

Het voornemen is dat voor de bestuurders van voertuigen uit deze subcategorie – in navolging van de adviezen van de SWOV – zoveel mogelijk de verkeersregels voor snorfietsers zullen gelden. Daarnaast is het de bedoeling om mogelijk te maken dat gehandicapten deze voertuigen (ook) op het trottoir gebruiken. Daarom is ondergetekende voornemens enerzijds toe te staan dat iedereen vanaf 16 jaar zonder rijbewijs en zonder helm op het fietspad op een Segway mag rijden met een maximumsnelheid van 25 km/uur en om anderzijds mogelijk te maken dat gehandicapten – voor wie geen minimumleeftijd geldt – zonder rijbewijs en zonder helm op het trottoir op een Segway mogen rijden met een maximumsnelheid van 6 km/uur.

Het is de bedoeling dat verplicht gesteld wordt dat op de Segways een bel of claxon en aan de achterzijde een rode retroreflector worden bevestigd. Verder is het voornemen om de Segwaybestuurder te verplichten om bij gebruik 's nachts of overdag bij slecht zicht een wit voorlicht en een rood achterlicht te voeren. Net zoals fietsverlichting zal ook deze verlichting op het voertuig bevestigd mogen zijn, maar ook op de borst en de rug van de bestuurder (vgl. het Besluit van 3 oktober 2008 houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met het toestaan van fietsverlichting die niet op de fiets is bevestigd (Stb. 406)). Bijzondere bromfietsen zoals Segways zijn motorrijtuigen in de zin van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Voor deze voertuigen geldt daarom een verzekeringsplicht.

Toelating tot het verkeer op de weg

Het onderhavige wetsvoorstel bevat een afwijkende manier van toelating tot het wegverkeer voor de bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie. De vigerende algemene regel houdt in dat voordat bromfietsen toegelaten worden tot het wegverkeer ze goedgekeurd dienen te zijn. Een dergelijke goedkeuring kan een typegoedkeuring of een individuele goedkeuring behelzen.³ Daarnaast geldt er in principe voor alle voertuigen uit de categorie bromfietsen een kentekenplicht.⁴ Met het oog op de inspanningen om een goedkeuring en een kenteken te kunnen verkrijgen voor

¹ Verkeersveiligheidsconsequenties van toelating van de Segway tot de openbare weg. Advies aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (SWOV R-2007-6), Leidschendam: SWOV 2007.

² In een brief en in nader overleg naar aanleiding van die brief heeft de Europese Commissie aangegeven dat EG-richtlijn nr. 2002/24 het lidstaten niet verbiedt om voertuigen – die volgens de fabrikant niet bestemd zijn voor gebruik op andere weggedelen dan het trottoir, dientengevolge niet binnen het toepassingsbereik van de richtlijn vallen en daardoor niet EG-typegoedkeuringsplichtig zijn – nationaal toch toe te laten op die andere delen van de openbare weg.

³ Artikel 21, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

⁴ Uitgezonderd van de kentekenplicht zijn: bromfietsen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/h, bromfietsen die bestemd zijn om door een voetganger te worden meegevoerd, en bromfietsen met drie symmetrisch geplaatste wielen, waarvan een wiel aan de voorzijde en twee wielen aan de achterzijde, die voornamelijk zijn ontworpen voor gebruik buiten de wegen en voor vrijetijdsbesteding (zie artikel 1a van het Kentekenreglement).

bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie is echter besloten om hiervan af te zien. Die inspanningen bestaan niet alleen uit de kosten die verbonden zijn aan de individuele goedkeuring en kentekening van Segways¹, maar ook uit de tijd en moeite die gepaard gaat met de keuring van iedere afzonderlijke Segway, het kopen van een kentekenplaat en het (laten) monteren van de kentekenplaat. De voordelen van kentekening voor de handhaving kunnen grotendeels worden ondervangen door de voorgenomen verplichte aanwezigheid van verzekeringssplaatjes. Die plaatjes zullen door de verzekeraars aan de eigenaren van de bijzondere bromfietsen worden toegestuurd.

Het voornemen is te regelen dat de bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie pas toegelaten kunnen worden tot de weg na een aanwijzing door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Minister wijst een type bromfiets of een individuele bromfiets pas aan nadat die bromfiets aan een verkeersveiligheidsonderzoek is onderworpen. De eisen waaraan dat onderzoek dient te voldoen, zullen worden opgenomen in een ministeriële regeling. Tijdens het verkeersveiligheidsonderzoek kan worden bepaald (onder bepaalde voorwaarden) of met deze bijzondere bromfiets veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen. De mogelijkheden om een noodstop te maken, een uitwijkmanoeuvre te verrichten en de stoep op en af te rijden, zullen in ieder geval onderdeel zijn van deze verkeersveiligheidstest. Deze onderdelen van het onderzoek hebben tot gevolg dat dat onderzoek niet kan worden uitgevoerd zonder aandacht voor specifieke technische aspecten van de bijzondere bromfiets: de werking van het remsysteem en de stuurinrichting en de eenvoudige en doeltreffende mogelijkheid om de snelheid te regelen. Ook zal worden onderzocht of bepaalde voertuigonderdelen noodzakelijk zijn. Daarbij kan gedacht worden aan een bel, verlichting en reflectoren. Daarom ben ik van mening dat het niet onverantwoord is om voorafgaande aan de toelating tot het verkeer, voor deze bijzondere bromfietsen geen goedkeuring door de RDW te eisen, maar wel een verkeersveiligheidsonderzoek te laten uitvoeren naar deze voertuigen.

Artikel 1a van het Kentekenreglement zal zodanig worden aangepast, dat de voertuigen uit de nieuwe subcategorie bromfietsen worden uitgezonderd van de kentekenplicht.

Toelating tot het trottoir voor gehandicapten

Sommige gehandicapten kunnen slechts moeizaam korte afstanden lopen, maar zijn tegelijkertijd fysiek wel in staat om een voertuig zoals de Segway te besturen. Voor volwassenen met bijvoorbeeld een hart- of longaandoening kan het wenselijk zijn om niet alleen op fietspaden en op fiets-/bromfietspaden te mogen rijden, maar ook op het trottoir en in voetgangersgebieden. Ook voor gehandicapte kinderen die enerzijds moeite hebben met korte wandelingen, maar die anderzijds in staat zijn een Segway te besturen, is het wenselijk dat zij zich met een dergelijk voertuig mogen verplaatsen op het trottoir.

Zodra er voertuigen uit de nieuwe subcategorie «bromfietsen» worden toegelaten tot de Nederlandse fiets-/bromfietspaden, kunnen wegbeheerders op grond van de artikelen 149, eerste lid, van de WVV en 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ontheffing verlenen aan iedereen vanaf 16 jaar om op het trottoir dat onder hun beheer valt, te rijden op vervoermiddelen uit de nieuwe subcategorie. Het is de bedoeling dat de wegbeheerder bovendien via een wijziging van artikel 5 van het Reglement rijbewijzen de bevoegdheid zal verkrijgen om dergelijke ontheffingen aan personen onder de 16 jaar te verlenen. Over het verlenen van ontheffingen aan gehandicapten voor het rijden op het trottoir met een bijzondere bromfiets, zoals de Segway, bestaat overeenstemming met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG).

¹ De kosten van de individuele goedkeuring en de kentekening bedragen € 108. In het geval de RDW aan huis keurt en kentekent komen daar € 100 voorrijkosten bij.

In overleg met de VNG zal landelijk beleid worden ontwikkeld ten aanzien van de vraag wie er in aanmerking komen voor het gebruik van bepaalde bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie op het trottoir. Dit beleid zal worden vastgelegd in een ministeriële regeling. Met het toestaan van gehandicapte bestuurders van Segways op het trottoir wijk ik af van het eerder genoemde advies van de SWOV. Daarvoor heb ik gekozen, omdat ik de mobiliteit van deze beperkte groep gehandicapte bestuurders niet wil beperken.

Administratieve lasten

Naar schatting zullen in eerste instantie 100 gehandicapten een ontheffing aanvragen. Vervolgens zullen er ieder jaar naar verwachting 2 gehandicapten een aanvraag doen voor een ontheffing.

De administratieve lasten in verband met de ontheffing bedragen eenmalig 100 uren en € 10 000 en vervolgens jaarlijks 2 uren en € 200.

Verder zal er naar schatting jaarlijks 1 producent of importeur een aanvraag indienen bij de minister tot aanwijzing van zijn voertuig. De administratieve lasten voor het bedrijfsleven die de aanvraag voor een aanwijzing met zich meebrengen, zijn jaarlijks 2 uren en € 25 000.

Het adviescollege Actal heeft besloten het wetsvoorstel niet te selecteren voor een toets naar de gevolgen voor het bedrijfsleven.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A

Door middel van dit onderdeel wordt er een nieuwe subcategorie binnen de voertuigcategorie «bromfietsen» geïntroduceerd.

Artikel I, onderdeel B

Door middel van dit onderdeel worden de voorwaarden opgenomen op grond waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat bromfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist, kan aanwijzen.

Artikel I, onderdeel C

Door middel van dit onderdeel verkrijgt de minister de bevoegdheid om categorieën van voertuigen en voertuigonderdelen aan te wijzen, die zonder Europese typegoedkeuring, nationale typegoedkeuring of individuele goedkeuring kunnen worden toegelaten tot het wegverkeer. Deze toelating zonder goedkeuring is slechts mogelijk voor voertuigen en onderdelen waarvoor geen Europese typegoedkeuring is vereist.

Artikel I, onderdeel D

Door middel van dit onderdeel wordt mogelijk gemaakt dat de eigenaren en houders van bromfietsen uit de nieuwe subcategorie uitgezonderd worden van de rijbewijsplicht.

Artikel II, onderdelen A en D

In de artikelen 1 en 12b, eerste lid, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (hierna: WRM 1993) wordt onterecht verwezen naar artikel 13, eerste lid, van de WRM 1993. Die omissie wordt nu hersteld.

Artikel II, onderdeel B

Artikel 2, eerste lid, onderdeel m, van de WRM 1993 bevat een opsomming van de activiteiten waarvoor het instituut tot taak heeft tarieven vast te stellen. In die opsomming zijn artikel 2, onderdelen e (de vaststelling van de leerdoelen en de inhoud van de theoretische bijscholing), k (het bijhouden van het register) en l (de ongeldigverklaring van certificaten) van de WRM 1993 overbodig, omdat voor die taakonderdelen geen tarief wordt vastgesteld. De betrokken onderdelen worden daarom geschrapt uit de opsomming in artikel 2, eerste lid, onderdeel m, van de WRM 1993. Het zesde lid regelt het verbod voor het instituut actief deel te nemen aan opleidingen gericht op het afleggen van de examens of op het afleggen van de toets. De opsomming van wat onder die examens of toets wordt begrepen, bevatte onterecht alleen de onderdelen a en j uit artikel 2, eerste lid, van de WRM 1993. Die opsomming wordt nu uitgebreid tot alle onderdelen uit artikel 2, eerste lid, van de WRM 1993 die het karakter van examen of toets hebben. Daarmee komt de opsomming in artikel 2, zesde lid, van de WRM 1993 ook overeen met de opsomming van de examen- en toetsonderdelen waarop de rijksgecommitteerden krachtens artikel 2, vierde lid, van de WRM 1993 toezicht houden.

Artikel II, onderdeel C

De redactie van artikel 9, eerste lid, onderdeel d, van de WRM 1993 behoeft taalkundige verbetering. Verder is in dit artikelonderdeel de verwijzing naar artikel 12a, tweede lid, onderdeel a, van de WRM 1993 onjuist; dit moet zijn artikel 12a, derde lid, onderdeel a, WRM 1993.

Artikel II, onderdeel D

Ook de redactie van artikel 12b, derde lid, onderdeel a, van de WRM 1993 behoeft verbetering. Verder ontbrak in de opsomming in dat artikelonderdeel de bevoegdheid regels te stellen met betrekking tot de mogelijke verlenging van de theoretische bijscholing in verband met bijzondere omstandigheden. Net zoals dat nu het geval is in artikel 12b, derde lid, onderdeel b, van de WRM 1993 ten aanzien van de praktische bijscholing, dient die bevoegdheid te worden opgenomen.

Artikel II, onderdeel E

In de Memorie van Toelichting bij de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 432) (Kamerstukken II, 2007/08, 31 278, nr. 3) staat in het algemeen deel, onderdeel 1.4, onderdeel 5 (de bijscholing) dat zal worden voorzien in een regeling waarbij in het geval dat een rijinstructeur wegens gewichtige en verschoonbare redenen een bijscholingsdeel niet tijdig heeft kunnen volgen, een eenmalige verlenging van een certificaat met een geldigheidsduur van maximaal twaalf aaneengesloten maanden mogelijk is. Artikel 13, onderdeel b, van de WRM 1993 wordt hiermee in overeenstemming gebracht.

Artikel II, onderdeel F

Door de wijziging van de WRM 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk is de verwijzing in artikel 14, onderdeel a, van de WRM 1993 naar artikel 13, tweede lid, van de WRM 1993 onjuist. Die omissie wordt nu hersteld.

Artikel II, onderdeel G

Deze wijziging voorziet in een wetstechnische correctie van de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 432). In die wet is artikel 28 vernummerd tot artikel 27, echter abusievelijk is de bijbehorende strafbaarstelling van artikel 28 (oud) niet aangepast. Met onderdeel G wordt deze omissie hersteld.

Artikel III

Artikel IV van de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 432) bevat ten onrechte geen voorziening voor het geval een rijinstructeur in het regime van het overgangsrecht twee maal praktische bijscholing moet volgen, waarbij hij de eerste keer wel met een voldoende afsluit maar de tweede keer niet. In lijn met artikel 15, eerste lid, onderdeel e, van de WRM 1993 en artikel IV, achtste lid, onderdeel b, wordt in artikel IV, negende lid (nieuw), een voorziening opgenomen inhoudende dat als de eerste praktische bijscholing wel met een voldoende wordt afgesloten, maar de tweede niet, de betrokken rijinstructeur een derde praktische bijscholing volgt. In het geval dat ook de beoordeling van de derde praktische bijscholing onvoldoende is, wordt de geldigheid van het certificaat niet verlengd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings