

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 herstel van enkele onvolkomenheden**

**C**

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

Vastgesteld 7 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft kennisgenomen van de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 18 juni 2010<sup>2</sup> waarin hij reageert op een brief van de commissie van 26 mei 2010 met daarin vragen naar aanleiding van het wetsvoorstel tot 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 herstel van enkele onvolkomenheden.

Naar aanleiding daarvan heeft zij de minister op 30 juni 2010 een brief gestuurd.

De minister heeft op 31 augustus 2010 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Ida Petter

<sup>1</sup> Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Dupuis (VVD), Linthorst (PvdA), Meindertsma (PvdA), Eigeman (PvdA), Slagter-Roukema (SP), Staal (D66), voorzitter, Thissen (GL), Hendriks (CDA), Janse de Jonge (CDA), De Vries-Leggedoor (CDA), Asscher (VVD), Hofstra (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD), Haubrich-Gooskens (PvdA), Slager (SP), Smaling (SP), Vliegenthart (SP) vicevoorzitter, De Boer (CU), Laurier (GL), Koffeman (PvdD), Yildirim (Fractie-Yildirim), Benedictus (CDA) en Tiesinga (CDA).

<sup>2</sup> Kamerstukken I, 2009–2010, 32 225, letter B.

## **BRIEF AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Den Haag, 30 juni 2010

De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hebben kennisgenomen van uw brief van 18 juni 2010 waarin u reageert op een brief van de commissie van 26 mei 2010 met daarin vragen naar aanleiding van het wetsvoorstel tot 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 herstel van enkele onvolkomenheden.

Met name het aspect van de verkeersveiligheid komt naar het oordeel van de leden van de commissie niet voldoende aan bod in uw brief. Daarnaast beantwoordt u een enkele vraag niet en naar het schijnt een vraag onjuist. De leden van de commissie hebben een schrijven ontvangen van de heer Van der Linden op 22 juni 2010, welke ter uwer informatie is bijgesloten. De heer Van der Linden is docent benaderingstechniek en voertuigbeheersing aan de Academie Politie Amsterdam-Amstelland en geeft sinds twee jaar les aan politiemensen en medewerkers van Stadstoezicht in het rijden en werken op de Segway. In zijn email gaat hij in op de vragen zoals de commissieleden op 26 mei jongstleden aan u hebben gesteld. Met betrekking tot de vraag van de commissie, waarom het – vanuit de optiek van de verkeersveiligheid – niet raadzaam zou zijn geweest berijders van de Segway ook te verplichten een rijbewijs te halen en hen aldus gelijk te behandelen aan berijders van een snorfiets, wordt zeer kort geantwoord dat er geen aanwijzingen zouden zijn dat het gebruik van Segways in het verkeer zonder rijbewijs leidt tot afname van de verkeersveiligheid. De heer Van der Linden geeft wel argumenten die uw standpunt ondersteunen. Kunt u zich vinden in de argumentatie van de heer Van der Linden ten aanzien van dit aspect?

Op de vraag van de commissie met betrekking tot de handhaving van het gebruik van Segways als invalidervoertuig en de mogelijkheid de Segway te begrenzen, wordt in uw brief een ander antwoord gegeven dan in het schrijven van de heer Van der Linden. Gezien het feit dat uw brief van 18 juni jongstleden omissies bevat ten aanzien van de vragen van de commissie over verkeersveiligheid en een ander beeld oproept dan de bevindingen van ervaringsdeskundigen, zoals de heer Van der Linden, wil de commissie graag op korte termijn antwoord van u ontvangen op de volgende vragen. Kunt u de leden van de commissie uitsluitel geven over de juistheid van het beeld dat door de heer Van der Linden wordt geschetst ten aanzien van de verkeersveiligheid? Kunt u aangeven in hoeverre en waarom de reactie van de heer Van der Linden afwijkt van uw eigen beantwoording?

Tot slot zouden de leden van de commissie graag nog hun vraag beantwoord willen zien, wat de EU-typegoedkeuring meer behelst dan de technische eisen zoals geformuleerd in het beoogde verkeersveiligheids-onderzoek.

De leden van de commissie geven tot slot aan dat zij onder voorbehoud van beantwoording van onderhavige brief op uiterlijk 2 juli 2010, de Eerste

Kamer zal voorstellen het wetsvoorstel af te doen als hamerstuk voor het zomerreces. De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat zien uw spoedige beantwoording met belangstelling tegemoet.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Mr. B. Staal

## BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 augustus 2010

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de brief van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 30 juni 2010 met betrekking tot het wetsvoorstel tot 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 herstel van enkele onvolkomenheden. Ook heb ik met belangstelling kennis genomen van het bericht van de heer Van der Linden<sup>1</sup> dat de vaste commissie bij haar brief heeft gevoegd. Hieronder ga ik in op de in de brief gestelde vragen.

De leden van de commissie vragen zich af of ik mij kan vinden in de argumentatie van de heer Van der Linden ten aanzien van de gevolgen van het gebruik van Segways in het verkeer voor de verkeersveiligheid en of ik uitsluitel kan geven over de juistheid van het hierover door de heer Van der Linden geschetste beeld. Ik kan mij vinden in de argumentatie van de heer Van der Linden ten aanzien van de gevolgen van het gebruik van Segways in het verkeer voor de verkeersveiligheid. Allereerst onderschrijf ik het nut voor bestuurders van Segways om een goede noodstop aan te leren. Verder komen de bevindingen van de heer Van der Linden in grote mate overeen met het advies van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ten aanzien van de gevolgen van de toelating van Segways tot het verkeer.<sup>2</sup> Zo geeft de heer Van der Linden onder meer aan dat de verkeersveiligheid van Segways het beste te vergelijken is met de verkeersveiligheid van fietsen. Deze bevinding sluit aan op het advies van de SWOV, waaruit volgt dat de risico's van Segways die op fietspaden en rijbanen worden gebruikt, te vergelijken zijn met die van fietsen.<sup>3</sup>

Verder stelt de heer Van der Linden dat de remweg van een Segway iets korter is dan de remweg van een fiets. Uit de praktijkproef van de SWOV volgde ook een kortere remweg voor Segways dan voor fietsen, maar dit verschil was volgens de SWOV niet significant.<sup>4</sup>

Een klein verschil tussen de bevinding van de SWOV en die van de heer Van der Linden betreft de wendbaarheid van Segways. De heer Van der Linden is van mening dat de wendbaarheid van een Segway veel groter is dan die van een fiets. Uit het onderzoek door de SWOV blijkt echter dat er nagenoeg geen verschillen zijn tussen enerzijds de Segway en anderzijds de fiets in het uitvoeren van speciale manoeuvres en het reageren op onverwachte gebeurtenissen.<sup>5</sup>

In mijn ogen bevestigt de ervaring van de heer Van der Linden de wetenschappelijke bevindingen van de SWOV. Het door de heer Van der Linden geschetste beeld ten aanzien van de verkeersveiligheid bevat in mijn ogen dan ook geen onjuistheden.

Ook vragen de leden van de vaste commissie in hoeverre en waarom ik u een ander antwoord heb gegeven dan de heer Van der Linden over de begrenzing van de maximumsnelheid van Segways en de handhaving. De heer Van der Linden geeft terecht aan dat het technisch mogelijk is om de snelheid van de huidige typen Segways te begrenzen. Deze functionaliteit staat echter los van het wetsvoorstel.

Ik heb aangegeven dat ik voornemens ben om in het RVV 1990 te regelen dat de maximumsnelheid voor bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of voetpad 6 km/u is. Ik ben niet van plan te eisen dat de snelheid van deze

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd op de afdeling Inhoudelijke ondersteuning onder griffie nr. 146384.02.

<sup>2</sup> *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.

<sup>3</sup> *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, p. 3.

<sup>4</sup> *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, p. 28 en 29.

<sup>5</sup> *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, p. 25, 26 en 29.

bromfietsen, zoals Segways, bij gebruik op het trottoir of het voetpad begrensd moet zijn, omdat de toegevoegde waarde hiervan voor de verkeersveiligheid minimaal zou zijn. Uit het wetsvoorstel volgt dat de door de constructie bepaalde maximumsnelheid van de bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie, zoals Segways, niet hoger mag zijn dan 25 km/uur. Deze door de constructie bepaalde maximumsnelheid komt overeen met die van de voertuigen uit de reeds bestaande subcategorie snorfietsen. De bevinding van de heer van der Linden dat de huidige typen Segways een lagere door de constructie bepaalde maximumsnelheid hebben, kan ik niet beoordelen, maar is niet in strijd met het voorstel.

Tot slot willen de leden van de commissie graag nog hun vraag beantwoord zien wat de EU-typegoedkeuring meer behelst dan de technische eisen zoals geformuleerd in het beoogde verkeersveiligheidsonderzoek.

Ik ben voornemens om nadere eisen te stellen ten aanzien van de aanwijzing door de Minister van Verkeer en Waterstaat van eventuele nieuwe typen of individuele bromfietsen waarvoor geen EU-typegoedkeuring is vereist. Het voornemen is om in een ministeriële regeling te bepalen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de toelating tot het verkeer zal onderzoeken en dat de RDW bepaalde technische veiligheidsaspecten zal testen.

Deze onderzoeken komen overeen met de onderzoeken die verricht zijn naar zowel de gevolgen voor de verkeersveiligheid van het gebruik van Segways in het verkeer, als naar de technische veiligheid van Segways. In 2007 heb ik de SWOV opdracht gegeven om een onderzoek te verrichten naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de toelating van Segways tot het verkeer. De SWOV gaf in haar advies aan dat de toelating van Segways onder bepaalde voorwaarden naar verwachting niet leidt tot een verhoogde onveiligheid. De RDW heeft vervolgens bepaald aan welke technische eisen de Segways die in het verkeer worden gebruikt, moeten voldoen.<sup>1</sup>

De EU-typegoedkeuringseisen zijn technische eisen ten aanzien van motorvoertuigen. Het is niet mogelijk in detail aan te geven in hoeverre de technische EU-typegoedkeuringseisen verschillen van de technische veiligheidsaspecten waaraan de RDW bromfietsen waarvoor een EU-typegoedkeuring niet vereist is, zal toetsen. Ik ben niet voornemens een gelimiteerde lijst van voertuigaspecten waaraan getoetst zal worden, op te stellen. Het heeft mijn voorkeur om de mogelijkheid open te houden dat bromfietsen waarin onvoorziene innovaties zullen zijn verwerkt, kunnen worden toegelaten tot het verkeer als voertuigen uit de nieuwe subcategorie bromfietsen.

Ik hoop hiermee de gerezen onduidelijkheden verhelderd te hebben.

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

---

<sup>1</sup> Zie hoofdstuk 5, afdeling 6, paragraaf 13, van de Regeling voertuigen.