

3

Goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en introductie kader lichte elektrische voertuigen

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel 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 (36269).**

De voorzitter:

Dan is nu aan de orde van het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in het 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. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom in de Eerste Kamer.

Voordat ik de beraadslaging open, graag uw aandacht voor het volgende. Aangezien er twee maidenspeeches op de rol staan, zullen de gebruikelijke felicitaties plaatsvinden na de eerste termijn van de Kamer, als de maidenspeeches zijn uitgesproken, zodat de collega's in één keer in de gelegenheid zijn om de desbetreffende leden te feliciteren.

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek voor haar maidenspeech.



Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dank u, voorzitter. Een bijzonder woord van welkom voor de aanwezigen in de zaal en op de publieke tribune.

We hebben de ene na de andere crisis. Oplossingen lijken ver weg te liggen. Albert Einstein zei ooit: je kunt problemen niet oplossen met dezelfde manier van doen en denken als die waarin die problemen zijn ontstaan. Mijn politieke motto is al sinds jaar en dag: verbeter de wereld, begin. Politiek is een van de middelen om dat te doen. Daarmee ben ik in 2001 in Andijk begonnen. De aanleiding was destijds een plan van het COA voor een asielzoekerscentrum voor 500 personen in Andijk. Dat speelde toen dus ook al. Er was een inspraakbijeenkomst op het gemeentehuis. Er kwamen 2.500 mensen op af. In Andijk is geen trein. Er rijdt een buurtbus. De scholen konden het niet aan, de huisartsen zaten vol, enzovoort. Door de lokale weerstand werd de opvanglocatie verplaatst. Toen dacht ik: de politiek doet ertoe, plannen kunnen aangepast worden. Mijn interesse was gewekt.

In eerste instantie speelde ik een ondersteunende rol in de partij. Zoals zoveel vrouwen dacht ik: kan ik de politiek wel combineren met mijn werk en een jong gezin? Bij de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezingen haalden de leden mij over om hoger op te lijst te gaan staan en was ik niet veel later, eind 2006, daadwerkelijk aan de beurt. Uiteindelijk was ik twaalf jaar raadslid, waarvan zeven jaar als fractievoorzitter, vier jaar Statenlid en daarna nog vier jaar wethouder in Medemblik. Op dit moment ben ik griffier in Drechterland en nu dus lid van de Eerste Kamer voor de BBB. De BBB staat met twee poten in de klei en dat spreekt de mensen in mijn regio, de Westfriezen, aan.

Ik ben vanuit verschillende rollen de hele dag met politiek bezig en dat verveelt nooit, want politiek is mensenwerk. Wat me aanspreekt in deze jonge partij, is dat we de mensen behandelen zoals we zelf behandeld willen worden: elkaar helpen en samen bedenken wat er beter kan. Al geruime tijd gebruik ik vaak de hashtag #watkanerwel. Als griffier in een kleine gemeente heb ik gezien dat er steeds meer taken op het bordje van de gemeenteraad terecht zijn gekomen terwijl er niet of nauwelijks is geïnvesteerd in de juiste ondersteuning. Er is maar één manier om als kleine griffie het hoofd te kunnen bieden aan deze ontwikkeling: hou het simpel. Dat streven zouden we bij de invoering van wetten in mijn ogen ook moeten hebben.

Laten we daarom in het kader van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen eens nadenken over hoe we dit nu eigenlijk doen en of we dat kunnen verbeteren.

Deze wet was een hamerstuk in de Tweede Kamer en in de Eerste Kamer leek het die kant ook op te gaan. Voor de BBB is deze wet geen hamerstuk. Mij bekroop de gedachte: is dit nu echt allemaal nodig? Hier wordt van alles uit de kast gehaald: een keuringsinstantie, kentekens, rijbewijzen. Een voorbeeld. Om straks om een zware bakfiets te kunnen rijden, is een rijbewijs niet voldoende. Je moet ook een motorrijbewijs hebben, terwijl het nu al zo druk is bij het CBR. Ben ik nu de enige die zo denkt?

Gjalt Jellesma van de Belangenvereniging van Ouders in de Kinderopvang, BOinK, zegt in een artikel in de Gelderlander van dit weekend over de Stint: "Ze reden in Amsterdam en Utrecht op de drukste fietspaden van het land en daar zijn nooit ongelukken gebeurd." Het ongeluk met de Stint ligt ons nog vers in het geheugen. Het incident kreeg veel media-aandacht. Uit onderzoek kwamen problemen met de veiligheid naar voren. Kortom, een ideale voedingsbodem voor de risicoregelreflex. Deze reflex kan leiden tot ingrepen die niet in verhouding staan tot bijvoorbeeld het aantal incidenten. Iedereen kent wel een voorbeeld.

Besturen is mensenwerk, dus een bestuurlijk besluit kan afwijken van wat passend zou moeten zijn. De passendheid van het bestuurlijke besluit is ter beoordeling aan de volksvertegenwoordiging en de samenleving. De Eerste Kamer heeft daarbij de taak om de wet te toetsen op rechtmatigheid, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. We willen allemaal minder regeldruk, verantwoordelijkheid laten waar het hoort, minder ambtenaren en meer inspraak; de BBB in ieder geval wel. Die goede voornemens blijken vaak moeilijk als het gaat om onze veiligheid, want onze veiligheid is een kerntaak van de overheid en daar moet veel voor wijken. Zelf zeg ik altijd: vroeger plakte je moeder

Goedkeuringsprocedure toelating
bijzondere bromfietsen op de weg en
introductie kader lichte elektrische
voertuigen

een pleister op je knie als je uit een boom was gevallen, maar nu wordt de gemeente gebeld waarom er geen rubberen tegels onder die boom liggen en dreigt moeder vervolgens om de gemeente aansprakelijk te stellen.

Voorzitter. Het Nederlandse mobiliteitssysteem is volop in ontwikkeling. Vanwege de behoefte aan alternatieve vervoerswijzen worden verschillende nieuwe voertuigtypes ontwikkeld, allemaal bedoeld om mensen uit hun auto en bestelauto's uit de binnenstad te krijgen. Deze nieuwe voertuigtypes hebben vaak de vorm van lichte en elektrisch aangedreven voertuigen, kortweg "LEV's". Het huidige reguleringssysteem rond de toelating van deze nieuwe voertuigtypes wordt op basis van deze wet straks door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedelegeerd aan de RDW. Dat lijkt heel logisch, maar dat hoeft niet. Er zijn genoeg zaken die het ministerie wel zelf regelt. De RDW richt zich primair op veiligheid, terwijl zaken als duurzaamheid, leefbaarheid en deregulering zelfs gehinderd kunnen worden door de nu, in de voorbereiding op een eigen LEV-kader, voorgestelde regels. We kunnen er ook voor kiezen om het Europese kader af te wachten. Waarom kiest de minister voor het ontwikkelen van een eigen LEV-kader?

Je kunt de bijzondere bromfiets of LEV proberen te beschrijven door iets te zeggen over de precieze kenmerken. Je kunt eindeloos veel varianten definiëren op basis van materiaal, grootte en gewicht. Je kunt allerhande voorschriften ontwikkelen, maar dat zegt niets over hoe een gebruiker het voertuig gebruikt. Ons denken en doen, en dat van de RDW in het bijzonder, is vooral gebaseerd op specificeren, ordenen en controleren. We dreigen daarmee uit het oog te verliezen hoe we dingen mogelijk maken en dat veiligheid niet wordt gegarandeerd door een deugdelijk voertuig alleen, maar in belangrijke mate ook door de gebruiker en de omstandigheden waaronder het voertuig wordt gebruikt. Onderzoek door de universiteit van Delft in 2021 in opdracht van het ministerie onderschrijft dit. Die omstandigheden zijn bovendien goed. Nederland is een van de veiligste fietslanden ter wereld, met 37.000 kilometer aan fietspaden.

We begrijpen dat de minister kiest voor een onafhankelijke keuringsinstantie en iets wil doen aan de veiligheid van bakfietsen voor het vervoer van goederen en personen. Daar staat tegenover dat met het voorgestelde LEV-kader de regeldruk enorm toeneemt, ook ten opzichte van onze buurlanden. De BBB wil daarom twee verbetervoorstellen doen.

Allereerst, voorzitter. De vervoersector staat voor een enorme opgave. Het vervoer van personen en goederen moet efficiënter en duurzamer, en dat moet ook veilig. De inzet van bak- en vrachtfietsen draagt direct bij aan veiligere, schonere en leefbaardere steden en dorpen. Ondernemers en organisaties zijn hier volop mee bezig. De overheid zou proactief kunnen meedenken over hoe ze deze positieve ontwikkeling kan stimuleren in plaats van ontmoedigen. Want dat is wat deze wet indirect doet als je een rijbewijs moet gaan halen en 18 moet zijn om op een bakfiets te rijden.

Ten tweede wordt een LEV gelijkgesteld aan een bijzondere bromfiets. De keuringen van LEV's zijn streng en fabrikanten vinden de exclusieve keuringen door de RDW te duur en omslachtig, omdat hun afzetmarkt in de andere lidstaten deze niet vereist. Door in Nederland andere toelatingseisen te hanteren dan in de rest van de EU en de wereld, wordt

het voor fabrikanten lastiger om hun producten in Nederland aan te bieden. Vanuit Europees perspectief zou het een goed idee zijn om aan te sluiten bij de systemen van de buurlanden. In plaats daarvan is gekozen voor een ingewikkeld systeem van regels met ook nog een RDW-keuring. Stop met het optoppen met extra regels.

Dit voorstel is voor veel handige elektrische vervoermiddelen zonder grote impact, zoals elektrische stepjes, een zwaar middel. Een beter voorstel dat naar voren kwam uit de internetconsultatie is om alle LEV's onder de 50 kilo gelijk te stellen aan de elektrische fiets. De e-step is qua gewicht, snelheid en plaats op de weg vergelijkbaar met de elektrische fiets. In lijn hiermee ligt zelfcertificering dus meer voor de hand. Landen als België, Noorwegen en Zweden hebben deze keuze wel gemaakt. Dit roept bij mij de volgende vragen aan de minister op. Waarom zo ingewikkeld? Welk probleem lost dit op? Om die reden overwegen wij een motie om in het toekomstige LEV-kader alle LEV's onder de 50 kilo gelijk te stellen aan elektrische fietsen. Zo wordt de wet beperkt tot waar hij voor bedoeld is: de bakfietsen voor het vervoer van personen en goederen. De impact van een botsing wordt immers bepaald door de snelheid en het gewicht van het voertuig.

We overwegen een tweede motie voor het wijzigen van de maximumbreedte van bak- en vrachtfietsen naar 1,2 meter. Een beperkt aantal speciale e-bikes voldoet niet aan het LEV-kader qua breedte en gewicht. Het gaat om speciale e-bikes die bedoeld zijn voor kwetsbare mensen, zoals e-duofietsen, e-rolstoelfietsen en e-riksja's. Dat zou u moeten aanspreken in deze week van de inclusiviteit. Ik geef een drietal argumenten. Ons buurland België heeft kort geleden bij koninklijk besluit de breedte aangepast van 1 meter naar 1,2 meter. De ervaring is dat minder brede fietsen eerder het risico lopen om om te vallen als zij de stoep oprijden. Bovendien is een breedte van 1,2 meter veiliger als bak- en vrachtfietsen in de toekomst wellicht gebruikmaken van de weg en niet per se van het fietspad. Deze aanpassingen van het voorgestelde LEV-kader zijn vrij eenvoudig te realiseren en zullen de veiligheid niet beïnvloeden of die zelfs ten goede komen. Ze zullen ervoor zorgen dat ouderen en mensen met een beperking niet geconfronteerd worden met de mogelijke gevolgen van deze wet, de regeldruk fors verminderen en ook de werkdruk bij de RDW, waar de BOVAG nu al zijn zorg over uitspreekt, verminderen. Ze zullen zorgen voor lagere kosten voor de fabrikanten en dus voor de gebruikers, en ervoor zorgen dat de toekomstige regels meer aansluiten op die van de buurlanden. Ik reken dan ook op brede steun voor beide verbetervoorstellen. Ik hoor graag de reactie van de minister en de andere partijen hierop. Een toezegging zou fijn zijn.

Bij de handhaafbaarheid van de wet vallen ook kanttekeningen te plaatsen. Ik geef een praktijkvoorbeeld. Toen de kinderen klein waren, reden wij met een fietskar van tentzeil. Mijn man had er een houten frame in getimmerd, zodat de maxicosi erin kon en mijn dochter er nog net naast paste. Legaal? Veilig? Geen idee, maar we hebben er jaren mee rondgefietst. Dat was het pre-bakfietsijdperk, zullen we maar zeggen. Het is maar zeer de vraag of een politieagent of handhaver op een druk fietspad in korte tijd kan bepalen met wat voor soort voertuig hij te maken heeft. Hierover staat in het hoofdstuk Uitvoering, toezicht en handhaving het volgende. "De prioriteit van de politie gaat allereerst uit naar voertuigeisen die direct raken aan de verkeersveiligheid, zoals het voeren van de verlichting en de snelheid,

en eisen die door middel van visuele waarneming door de agent op straat vast te stellen zijn. Bij lastig vast te stellen technische eisen aan het voertuig zal de politie steeds een afweging moeten maken of bij de beoordeling daarvan de politiecapaciteit het meest effectief ingezet wordt." Wat denkt u dat er gaat gebeuren als de berijder van een illegaal voertuig zich aan de verkeersregels lijkt te houden en wordt omringd door verkeersovertreders? Dan zal hij of zij zomaar kunnen doorrijden. Wij zien nu al een groot risico voor de gebruikers van illegale voertuigen. Deze personen zijn namelijk onverzekerd. Toch zien we steeds meer van dergelijke voertuigen in het verkeer verschijnen. Daar helpt deze wet niet tegen. En die helpt ook niet tegen het tekort aan politiemensen om de wet te handhaven, hier in de stad, maar zeker op het platteland. Wordt het niet tijd voor een grootschalige campagne over de risico's van het rondrijden op een onverzekerd voertuig, zoals een illegale e-step of een opgevoerde e-bike? Hoe worden handhavers geïnformeerd over de verschillen tussen legale en illegale LEV's en hoe zullen zij dit kunnen gaan vaststellen? Wordt er voorzien in een training voor de politie? Zijn maatregelen als het invoeren van een helmplicht, al dan niet voor bepaalde doelgroepen, niet veel effectiever en bovendien veel makkelijker te controleren op basis van waarneming? Graag hoor ik de mening van de minister hierover.

De RDW acht het wetsvoorstel en de daarbij behorende nieuwe rol haalbaar en uitvoerbaar. Op het eerste gezicht lijkt de RDW niet de meest aangewezen instantie om dat te bepalen. Het doet me sterk denken aan "wij van WC-Eend adviseren ..." U begrijpt vast wat ik bedoel. De vraag aan de minister is of er voldoende medewerkers met kennis van en ervaring met innovatieve voertuigen, zoals de LEV's, bij de RDW werken. En zo niet, zijn die te vinden in de huidige, krappe arbeidsmarkt of gaat de RDW ze zelf opleiden?

Doordat ondernemers op dit moment met tijdelijke LEV-wetgeving wachten op een definitief kader, valt te verwachten dat er vanaf het moment dat het LEV-kader is geïmplementeerd, een inhaalslag zal zijn van keuringen. Zijn we hierop voorbereid? Als we de voertuigen onder de 50 kilo gelijkstellen aan een elektrische fiets, zal dit bij de invoering van de wet de werkdruk van de RDW in ieder geval fors verminderen. Daarnaast zal gewerkt moeten worden aan communicatie over de nieuwe regels en draagvlak bij de bevolking. Wanneer en hoe gaat de minister dat oppakken?

Voorzitter. Veiligheid is een groot goed, maar gedrag is daarbij een allesbepalende factor. Als mensen massaal kiezen voor goedkope, illegale stepjes van AliExpress, zijn we verder van huis. De BBB zal haar eindoordeel over de wet laten afhangen van het al dan niet aannemen van de aangekondigde moties of de eventuele toezeggingen van de minister. Wij snappen dat er in het toekomstige LEV-kader maatregelen worden voorgesteld voor zwaardere bakfietsen voor het vervoer van goederen en personen, zoals de Stint. We vinden echter ook, net als onze Nationale ombudsman, dat een wet een uiterst middel is en niet moet leiden tot onnodig zware en ingewikkelde maatregelen. Vandaar onze aangekondigde wijzigingsvoorstellen.

Tot slot roep ik u allen op, nu en in de toekomst: houd het simpel. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Langen-Visbeek. Mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Ik wil graag iets van uw achtergrond schetsen. Na de heao-studie commerciële economie en internationale marketing heeft u organisatie en beleid gestudeerd aan de Universiteit van Amsterdam. Aanvullend bent u opgeleid tot mediator — de zoveelste! — en taxateur. Bovendien heeft u aan Nyenrode Universiteit de commissarissencyclus gevolgd. Sinds 2002 werkt u als zelfstandig makelaar, taxateur en mediator. Daarnaast bent u directeur geweest van Stichting Welzijn Ouderen West-Friesland en algemeen directeur van de Stichting Welzijn-WonenPlus in Purmerend. Sinds begin dit jaar bent u raadsgriffier van de gemeente Drechterland.

In 2007 werd u gekozen als raadslid namens de VVD in Andijk. Vier jaar later werd u raadslid in Medemblik. In beide gevallen was u ook voorzitter van de VVD-fractie. Dat bleef u tot u in 2018 wethouder van ruimtelijke ordening werd. Van 2015 tot 2019 was u bovendien lid van de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. Bij uw afscheid als wethouder vorig jaar zei u: "Ondernemers zijn niet het probleem, maar de oplossing. Zo geldt dat ook voor onze boeren." Daarmee zette u, onbewust of niet, al een stap richting de BBB.

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 2022 bleef u nog enkele maanden gemeenteraadslid. Enkele maanden later was u kandidaat voor de BBB bij de Eerste Kamerverkiezingen. In het Noordhollands Dagblad zei u over uw overstap dat je niet zomaar wisselt van partij, maar dat u en de VVD uit elkaar gegroeid zijn en dat u steeds meer aansluiting voelde bij de BBB. Op 13 juni van dit jaar bent u geïnstalleerd als lid van de Eerste Kamer namens de BBB. Uw voornaamste doel is om hier het geluid van de regio te verwoorden. Dat zei u tegen het Noordhollands Dagblad. En bovendien ligt uw focus op het verminderen van regeldruk, waarvan uw maidenspeech een voorbeeld was. Nogmaals van harte gefeliciteerd met uw maidenspeech.

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Thijssen van de fractie van GroenLinks-PvdA.



Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel. Allereerst mijn felicitaties aan mijn collega-Kamerlid van de BBB, mevrouw Van Langen-Visbeek. Ook alle aanwezigen in de zaal heel veel dank. Ik kijk ook even naar de tribune. Daar zitten mijn collega's van het wetenschappelijk bureau. Een mooie verrassing, want ik had niet op hun komst gerekend. Leuk.

Daarnaast wil ik graag laten weten dat ik niet alleen het woord voer namens onze eigen fractie, maar ook namens de fractie van D66. Wie weet is het een begin van een nog bredere samenwerking binnen de links-progressieve beweging.

Voorzitter. Ik ben geboren op Prinsjesdag. Dit is thuis de verklaring voor mijn politieke betrokkenheid, maar ik schrijf die zelf liever toe aan de vormende jaren tijdens mijn studietijd. Een week voordat de Twin Towers ineens stortten, startte ik met de studie sociologie. De moorden op Fortuyn en Van Gogh verdiepten de culturele polarisatie in ons land. Deze periode voelde ik me aangesproken door het links-

progressieve geluid van emancipatiepartij GroenLinks. Mijn studietijd sloot ik dan ook af met een stage bij het wetenschappelijk bureau van GroenLinks, niet wetende dat ik meer dan vijftien jaar later zou terugkeren als directeur van deze club.

Het zal je niet verbazen dat wij ons als politieke denktank voor GroenLinks bezighouden met groen en links gedachtegoed. Het is mijn ambitie om te laten zien dat groene en linkse politiek inherent verweven zijn met elkaar. Of je nu de strijd aangaat met de uitputting van de mens of de planeet: de grondoorzaak is in beide gevallen een economisch systeem dat draait op oneindige economische groei.

Ook in de oplossingen kunnen rode en groene politiek niet los van elkaar gezien worden. De duurzaamheidstransitie is in de kern een verdelingsvraagstuk. Voor wie en wat zijn schaarse grondstoffen eigenlijk bedoeld? Wie betaalt de rekening van vervuiling? Zetten we publiek geld in voor een Teslarijder of voor een isolatieoffensief in arme wijken? Gezien mijn rood-groene drijfveren voel ik me thuis in de eerste gezamenlijke rood-groene fractie. Er komt er straks nog een, maar dit was de eerste op nationaal niveau.

Juist bij de portefeuille waarover ik het woord voer, namelijk infrastructuur, waterstaat en omgeving, is een rood-groene blik gewenst, want het maakt voor je kansen heel veel uit of je een goede busverbinding naar een school of ziekenhuis hebt. Het maakt ook uit of de rekening voor de waterzuivering wordt neergelegd bij de huishoudens of bij de grootverbruikers van de industrie. Het maakt voor je gezondheid uit of je naast een vervuilende fabriek of een snelweg woont.

Voorzitter. De rood-groene blik is ook relevant voor het centrale thema van vandaag, lichte elektrische voertuigen. We kunnen het dan namelijk hebben over gentrificatie in wijken waar veel bakfietsen voor de deur staan. Nu moet ik bekennen dat ik zelf ook een Amsterdamse bakfietsmoeder ben. We kunnen in debat gaan over de slechte contracten van de postbezorgers die pakketten rondbrengen op cargobikes. We kunnen ook aandacht vragen voor de nog veel slechtere arbeidsomstandigheden veel verder van huis, namelijk voor de mijnwerkers die in Afrika kobalt winnen voor onze accu's.

Al deze thema's staan net wat te ver af van het wetsvoorstel dat we vandaag behandelen. Wel raakt het centrale thema aan het punt dat ik eerder maakte over economische groei. De aanleiding om hier nu over het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen te spreken, is namelijk dat economische belangen zwaarder leken te wegen dan menselijk welzijn. Deze prioritering ligt ten grondslag aan het tragische ongeluk dat vijf jaar geleden in Oss plaatsvond met de Stint.

Voorzitter. Hoe kon het zover komen? Uit een analyse van TNO bleek dat het veiligheidsniveau van de Stint ontoereikend was voor het vervoer van personen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid deed vervolgens onderzoek naar de wijze waarop lichte gemotoriseerde voertuigen op de weg komen. De conclusie is pijnlijk. De samenvatting — dit zijn mijn eigen woorden — is dat dit weer een voorbeeld was waarin de markt boven de mensen werd geplaatst. Het economische belang van een enkel bedrijf — in dit geval was dat de producent van de segway — stond boven het welzijn en de veiligheid van velen.

Vanwege economische belangen en ook onder politieke druk is aanvullend op het Europese toelatingskader een nationaal toelatingskader geformuleerd en dat moest breed, eenvoudig en minimaal zijn. Op deze manier moesten innovatieve voertuigen hun weg naar de markt vooral heel snel kunnen vinden. In het nationale kader was er maar één verplichting, die ook nog eens niet bindend was: de RDW moest een adviserend technisch onderzoek uitvoeren. De verkeersveiligheidstoets, uitgevoerd door SWOV, was slechts optioneel. Omdat de verkeersveiligheidstoets tijdrovend en duur werd gevonden, is sinds 2011 niet meer van deze mogelijkheid gebruikgemaakt. Voor de Stint zijn beide toetsen wel uitgevoerd, maar ondanks negatieve adviezen is toch tot goedkeuring overgegaan. Hier zie je hoe belangrijk het is dat welzijnsbelangen goed verankerd zijn in de wet. Want als dat niet gebeurt, gaat het niet vanzelfsprekend goed.

Terwijl de wetswijziging waarover we vandaag spreken technisch gezien van geringe omvang is, vindt mijn fractie deze wetswijziging van wezenlijk belang. Kijk maar naar deze voorgeschiedenis, maar kijk ook met een blik vooruit naar de toekomst. We zien dat het binnen de bebouwde kom steeds drukker wordt op de weg en met name op het fietspad. Dat is niet zonder gevolgen. Van de dodelijke verkeersslachtoffers zat zo'n 20% op of in een elektrisch voertuig. Vooral kwetsbare groepen, namelijk ouderen en kinderen, lopen de grootste risico's. Gezien het grote aantal verkeersslachtoffers en de maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid, ben ik benieuwd of we van deze demissionaire minister nog meer wet- en regelgeving gaan ontvangen waarmee de verkeersveiligheid beter wordt geborgd. Graag uw reactie.

Voorzitter. Laten we naar de kern gaan van het wetsvoorstel dat nu voor ons ligt. Het voorstel zorgt ervoor dat de toelatingsbevoegdheid voor de goedkeuring van de LEV's wordt verplaatst van het ministerie naar de RDW. Zoals we dat sinds de jaren tachtig en negentig veelvuldig hebben zien gebeuren, wordt er een zogenaamde "knip" gemaakt tussen beleid en uitvoering. Ik wil stilstaan bij deze algemene trend. De veronderstelling achter de knip is dat beleid en uitvoering twee verschillende werelden zijn, die op afstand van elkaar moeten functioneren. Een veelal onuitgesproken waardeoordeel dat daaronder ligt, is dat hiertussen een hiërarchische verhouding bestaat, waarbij beleid als hoger en gewichtiger wordt gezien dan de uitvoering. Al twintig jaar geleden trok de Algemene Rekenkamer aan de bel over het automatisme waarmee de knip wordt gezet. Inmiddels schaaft een bont gezelschap zich achter deze kritiek. Ik nodig de demissionaire minister uit om een algemene reflectie te geven op de wenselijkheid van het maken van de knip tussen beleid en uitvoering. Graag uw reactie.

Ten aanzien van deze specifieke knip, wil ik de kritische vraag herhalen die de Raad van State stelde. Kan de demissionaire minister uitleggen waarom hij vindt dat de minister bij de beoordeling van typen voertuigen niet onafhankelijk en niet onpartijdig kan zijn? Het is toch de taak van het ministerie om in het algemeen belang te handelen, in dit geval het zo veel mogelijk voorkomen van verkeersslachtoffers?

Voorzitter. Hoewel mijn fractie kritisch is op het automatisme waarmee de laatste decennia een knip is gezet, staan wij positief tegenover dit specifieke wetsvoorstel. We zien in deze casus dat sprake is van een weloverwogen besluit

in plaats van een dogmatische knip. Gelet op de overwegend positieve HUF-toetsen beoordelen de fracties van GroenLinks-PvdA en D66 dit wetsvoorstel als positief.

Ik wil mijn inbreng graag besluiten met een vijftal verduidelijkende vragen over dit specifieke wetsvoorstel. Mijn eerste vraag gaat over het overgangsrecht. Fabrikanten krijgen twee jaar de tijd om een reeds toegelaten type voertuig opnieuw te laten toetsen. Tijdens dit proces mag de fabrikant dit type blijven produceren en mogen deze voertuigen worden verkocht en worden gebruikt. Twee jaar deze onduidelijke situatie is erg lang. Mijn eerste vraag is: waarom is er niet voor een kortere periode gekozen? Mijn tweede vraag in dit blokje is: wat gebeurt er met de voorraden na deze periode? Sommige producten komen jaren na dato alsnog op de markt. Of is dat niet de bedoeling?

Dan over de handhavingspraktijk. De ILT constateert in de HUF-toets dat de aanbieders van voertuigen de grenzen nu al opzoeken. Er ontstaat een situatie waarin verkopers zeggen dat een voertuig wel verkocht mag worden, maar niet op de weg mag worden gebruikt. Gebruikers doen dat vervolgens toch. Gaat hier meer op handhaafbaarheid worden getoetst en meer op worden gehandhaafd? En zo ja, hoe moet de politie dat dan in de praktijk gaan doen?

Mijn derde vraag gaat over informatie en bewustwording. De RDW geeft aan dat veel onjuiste informatie rondgaat op websites van verkopers. Er wordt bijvoorbeeld gezegd dat een voertuig RDW-gekeurd is, terwijl dat niet het geval is. Hoe wil de demissionaire minister dit tegengaan? En hoe wil hij de bewustwording bij consumenten vergroten? Zij hebben vaak geen enkel idee dat hun voertuig illegaal op de weg rijdt.

Dan heb ik nog een vierde vraag. Die gaat over de inwerkingtreding. Wanneer kunnen we die wel verwachten, nu 1 juli 2023 niet gehaald is? Betekent dit ook iets voor de inwerkingtreding van het LEV-kader dat is voorzien in 2025? Ik ben ook benieuwd wanneer de kentekenverplichting wordt verwacht.

Dan mijn laatste vraag. Die gaat over de verkeersveiligheid. Het is veel te druk op het fietspad, mede door de toename van LEV's met verschillende groottes en snelheden. Wanneer kunnen we duidelijkheid verwachten over welke voertuigen van het fietspad naar de autoweg worden verplaatst? Ik las dit ook terug in een inbreng van de politie. Ik wil graag een duidelijk antwoord op deze vraag.

Dit was mijn inbreng namens de twee fracties, waarover ik al eerder vertelde. Ik kijk heel erg uit naar uw reactie.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Thijssen. Mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Ik wil graag wat van uw achtergrond schetsen.

U heeft sociologie aan de Universiteit Utrecht gestudeerd en promoveerde aan de Universiteit van Amsterdam — net als mevrouw Van Langen-Visbeek heeft u daar gestudeerd — in de maatschappij- en gedragswetenschappen. Uw proefschrift gaat over de gedeelde idealen uit een linkse periode, namelijk de jaren zestig van de twintigste eeuw.

Tijdens uw jaren als promovendus werkte u ook als beleidsmedewerker voor de Tweede Kamerfractie van GroenLinks. Later gaf u met uw Bureau Voor Impact advies aan bedrijven en organisaties over beleidsbeïnvloeding op het gebied van duurzaamheid.

Sinds 2020 bent u werkzaam als directeur van het wetenschappelijk bureau van GroenLinks. In die hoedanigheid bent u nauw betrokken bij de steeds verdergaande samenwerking van GroenLinks met de Partij van de Arbeid. Zo publiceerde u met Ferd Crone, inmiddels uw fractiegenoot, vorig voorjaar het artikel "Een transitie voor iedereen: rode gedachten over groene industrie".

Samen met de directeur van de Wiardi Beckman Stichting schreef u begin dit jaar een zogeheten visiedocument. Volgens dat rapport wordt de uitbuiting van mens en planeet veroorzaakt door ongeremde economische groei. "Groene en rode politiek horen bij elkaar", zei u in koor. U zei dat net ook. Om dat te onderstrepen bent u in januari van dit jaar ook lid geworden van de PvdA, zodat u nu beschikt over een dubbel lidmaatschap, passend bij de fractie waarvan u sinds 13 juni deel uitmaakt: GroenLinks-PvdA.

In een interview met de Volkskrant ter gelegenheid van de presentatie van het visiedocument van beide partijen zei u: "De strijd tegen sociale ongelijkheid en tegen de klimaatcrisis werd altijd gezien als twee verschillende fronten, maar eigenlijk hebben ze dezelfde oorzaak: de ongeremde economische groei. Die put zowel mens als planeet uit."

Die strijd zet u vanaf heden ook in deze Kamer voort. Nogmaals van harte gefeliciteerd met uw maidenspeech.

Wenst een van de leden in de eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval.

Dan geef ik de collega's nu de gelegenheid om de leden Van Langen-Visbeek en Thijssen te feliciteren met hun maidenspeech. Dat mag ik zelf als eerste doen. Ik verzoek de twee leden om zich op te stellen voor het rostrum.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Mag ik de leden verzoeken om te gaan zitten dan wel te zwijgen? Meneer Crone en meneer Rietkerk, kunt u uw beraadslagingen voortzetten in de Hall? Minister, bent u in de gelegenheid om direct te antwoorden of heeft u enige schorsing nodig? U heeft enige schorsing nodig. Tien minuten? Dan schors ik de vergadering voor tien minuten, tot 10.15 uur.

Minister Harbers:

Ik zou graag een korte schorsing willen.

De voorzitter:

Tien minuten? Ja. Dan schors ik de vergadering voor tien minuten, tot 10.15 uur.

De vergadering wordt van 10.08 uur tot 10.17 uur geschorst.

Goedkeuringsprocedure toelating
bijzondere bromfietsen op de weg en
introductie kader lichte elektrische
voertuigen

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.



Minister Harbers:

Goedemorgen, voorzitter. Dank aan beide leden van de Eerste Kamer, die ook hun maidenspeech hadden. Daarmee feliciteer ik hen van harte. Ik wens hun beiden ook veel succes hier in de Eerste Kamer. Ik hoop dat we nog vaak debatten met elkaar mogen voeren, zelfs in demissionaire staat. Van harte gefeliciteerd!

Er zijn vragen gesteld over twee zaken. De eerste categorie betreft vragen over het wetsvoorstel zelf en wat het onderbrengen van de goedkeuringsprocedure bij de RDW behelst. Daarnaast zijn er vooral ook veel vragen gesteld over het nog in ontwikkeling zijnde kader voor lichte elektrische voertuigen. Ik wil de beantwoording beginnen bij de zaken die daadwerkelijk in het wetsvoorstel staan. In het tweede deel van mijn beantwoording kom ik op alle vragen over het zogeheten LEV-kader.

Ik begin bij de visie die mevrouw Thijssen mij vroeg op de knip tussen beleid en uitvoering. Ik vul het eerst in aan de hand van de onderhavige casus. Hierbij is het ook van belang om de context rond de categorie bijzondere bromfiets te schetsen. Die context is destijds door de Onderzoeksraad voor Veiligheid beschreven in het rapport Veilig toelaten op de weg, naar aanleiding van het ongeval met de Stint in Oss in 2018. Hierin beschrijft de OVV de geschiedenis van de categorie bijzondere bromfiets. Die begon rond 2004 met de komst van de segway, die in de inbreng ook al werd genoemd. De segway werd beschouwd als een bromfiets, maar kon niet aan de eisen van de bromfiets voldoen en mocht de weg dus niet op.

Toen bromfietsen in 2007 gekentekend werden en segways geen kentekens konden krijgen, ontstond er vanuit de Tweede Kamer druk om ze toch toe te laten. Het ministerie werkte daarna aan een wet waarmee per 1 januari 2011 de bijzondere bromfiets werd geïntroduceerd. Destijds was er vanuit de samenleving een wens om geen strenge eisen te stellen aan bijzondere bromfietsen, om zo innovatie mogelijk te maken en de kosten zo laag mogelijk te houden. In die periode is vervolgens ook de Stint toegelaten. Zo ontbrak er, in tegenstelling tot bij alle andere categorieën motorvoertuigen, toezicht op de producent in de regelgeving. Bovendien besliste het ministerie zelf over aanvragen, was de RDW-keuring een advies en was een analyse door de SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, niet bindend.

De conclusie van de OVV was dat het dus mogelijk was dat een voertuig kon worden toegelaten dat niet aan de eisen voldeed en dat niet goed was gekeurd, waaronder niet alleen de segway maar dus ook de Stint. Dat was mogelijk omdat het ministerie zowel de regels vaststelde als besluiten nam over aanvragen voor toelating. Om die reden deed de OVV de aanbeveling om de toelatingseisen van voertuigen te scheiden van besluitvorming over concrete goedkeuringen, zodat, ook in hun woorden, "de slager niet langer zijn eigen vlees keurt". Hierbij werd verwezen naar het Europese typegoedkeuringsstelsel, waarbij goedkeuring

wordt verleend door onafhankelijke instanties die keuren aan de hand van wettelijke eisen.

Na de publicatie van het OVV-rapport zegde minister Van Nieuwenhuizen toe de aanbevelingen over te nemen. Dat werd in de Tweede Kamer Kamerbreed ondersteund. Dit wetsvoorstel voorziet daarin. Overigens was de eerste stap al eerder gezet. In mei 2019 werd de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen aangepast. Na het verschijnen van het OVV-rapport zegde de minister toe om advisering door de RDW en de SWOV voortaan als bindend te beschouwen.

Als je naar de bredere context kijkt, zeg ik in de richting van mevrouw Thijssen, ben ik het er vanzelfsprekend mee eens dat beleid en uitvoering geen gescheiden werelden zijn. Ze moeten goed met elkaar communiceren. Er moet ook een dialoog plaatsvinden op het moment dat een uitvoeringsinstantie beleid onuitvoerbaar vindt, dan wel in de praktijk tegen zaken aanloopt die wellicht de aanpassing van regelgeving vragen. Mijn ervaring met de RDW is dat dit hier meer dan voortreffelijk geregeld is. Het ministerie van lenW en de RDW spreken elkaar geregeld en houden veelvuldig contact, maar wel met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheden die ze in het stelsel hebben.

Hetgeen we voorstellen brengt het goedkeuren van bijzondere bromfietsen, zoals die categorie voertuigen heet, eigenlijk in lijn met goedkeuring van alle andere voertuigen op de weg, omdat de RDW ook voor alle andere voertuigen deze typegoedkeuring verleent. Tot nu toe hadden we dus een uitzondering, waarbij de besluitvorming op het ministerie plaatsvond, en we brengen het nu in lijn met alle andere voertuigen die zich op de weg bevinden.

Mevrouw Thijssen vroeg waarom de overgangperiode langer dan gebruikelijk is. Bij Europese typegoedkeuringen geldt standaard een overgangstermijn van één jaar nadat de regelgeving is gewijzigd. Dit is zowel in de regelgeving zelf als in de typegoedkeuring geregeld. Bij bijzondere bromfietsen is deze periode twee jaar. Daar is bewust voor gekozen, omdat de aanwijzingen voor bijzondere bromfietsen voor onbepaalde tijd zijn verleend. Om die reden is er nu een ruimere periode gegeven om de voertuigen aan te passen ten behoeve van een typegoedkeuring. Daarnaast wordt in het kader van de overgang hulp aangeboden aan fabrikanten bij het verkrijgen van de typegoedkeuring. Uit gesprekken met fabrikanten komt het beeld naar voren dat deze periode, in combinatie met de geboden steun, voldoende is om de voertuigen aan de typegoedkeuringen aan te passen.

Mevrouw Thijssen vroeg ook hoe zowel consumenten als fabrikanten daarover worden geïnformeerd. In aanloop naar de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel hebben mijn medewerkers samen met de RDW gesprekken gehad met de fabrikanten die een aanwijzing hebben en die nog produceren. Tijdens die gesprekken zijn ze uitgebreid geïnformeerd over de wijzigingen en het overgangsrecht. Voorafgaand aan de daadwerkelijke inwerkingtreding informeren we de fabrikanten opnieuw. Zoals gezegd is er hulp en begeleiding aangeboden bij het doorlopen van de beoordeling door de RDW. Voor consumenten verandert er in de praktijk niets door dit wetsvoorstel. De bijzondere bromfietsen die al in gebruik zijn, mogen blijven rijden. Ook bijzondere bromfietsen die tijdens de overgangperiode worden geproduceerd, mogen worden verkocht en gebruikt.

Goedkeuringsprocedure toelating
bijzondere bromfietsen op de weg en
introductie kader lichte elektrische
voertuigen

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank voor deze beantwoording. Die is helder, denk ik — of dat hoop ik, vooral voor het veld, dat hiermee uit de voeten moet. Ik heb hier toch wel een vraag over, vooral eigenlijk in het belang van de politie. Zij zijn zelf namelijk kritisch op hoe dit nou in de praktijk gaat. Ik begrijp dat uw inzet vooral gelegen is in hulp, ondersteuning en betere informatievoorziening, maar ik verplaats me even in een agent op straat. Hoe ziet het er in de praktijk uit als er zo'n voertuig voorbijkomt? Kunt u daar iets dieper op ingaan?

Minister Harbers:

Mevrouw Thijssen schetste dat ook al in haar inbreng. Dat is terecht. De politie moet op straat natuurlijk voortdurend kiezen en wil ook snel overzicht hebben. Wat betreft de handhaafbaarheid: je ziet in de praktijk natuurlijk wel dat de handhaving een stuk eenvoudiger wordt met kentekening van voertuigen. Dat horen we ook van de politie. Deze wet regelt dat nog niet. Daarover zijn we wel in gesprek. We maken daarin onze afwegingen en proberen dat voor te bereiden. De ambitie is om dat in de tweede helft van volgend jaar op z'n minst in een voorstel geregeld te hebben.

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Ik heb nog één aanvullende vraag over de capaciteit. Wat betekent dat voor de capaciteit van de handhavers? We weten dat ze nu eigenlijk al capaciteit te kort hebben. Hoe verhoudt dat zich tot alle andere uitvoeringstaken die op hun schouders liggen?

Minister Harbers:

Dat kun je van twee kanten bekijken. Er is altijd te weinig capaciteit. De politie zal dus altijd moeten kiezen. De afwegingen daarbij liggen bij de korpsbeheerders van de politie. Maar daarvoor is het dus wel raadzaam dat als je vraagt om ergens op te handhaven, er ook betere ondersteuning beschikbaar is, bijvoorbeeld kentekening. Dat wordt overigens ook op andere manieren gedaan. Bij de controle op opgevoerde e-bikes — dat raakt niet aan dit wetsvoorstel — werkt de politie nu zelf aan technische methodes om het makkelijker te kunnen vaststellen, in casu een rollerbank die geschikt is voor controles van elektrische fietsen. Maar het blijft altijd een afweging, zeker als er gekozen moet worden tussen twee prioriteiten. Dat neemt niet weg dat die situatie zich vandaag de dag ook voordoet. Ook vandaag de dag zijn er namelijk bijzondere bromfietsen op de weg die niet aan de regels voldoen. In voorkomende gevallen kan de politie daar ook op handhaven. Dat gebeurt ook af en toe.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik had nog een vraag. De minister zei: voor de consument verandert er niets. Maar dat zou best zo kunnen zijn. Dat is vrijwel zeker. De kosten voor toelating zullen natuurlijk door de fabrikanten worden doorberekend aan de consumenten. Die zullen hoger worden, want ze moeten die keuringen laten doen. Er zullen ook gewoon fabrikanten zijn die zeggen: ik vind de markt niet interessant genoeg. Dan heeft de consument minder keus. Kunt u daar wat nader op ingaan? Ik vind het wat kort door de bocht om te zeggen dat er voor de consument niks verandert.

Minister Harbers:

Beide voorbeelden die mevrouw Van Langen noemt, zijn waar. Tegelijkertijd, wat de consument daarvoor terugkrijgt, is in ieder geval de zekerheid dat hij plaatsneemt op een goedgekeurd voertuig, en dat is op dit moment lang niet bij alle voertuigen die hij potentieel aanschaf het geval. We spreken hier ook over typegoedkeuring, hè. Ja, dan moet je, even huiselijk gezegd, met de billen bloot bij de RDW, maar naarmate de productie stijgt, worden de kosten minder, omdat ze kunnen worden uitgesmeerd over alle exemplaren die geproduceerd worden. Hier gelden natuurlijk ook nog andere wetmatigheden. Fabrikanten doen hun best om met een zo scherp mogelijke prijsstelling de consument te benaderen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik heb nog een vervolgvraag. Denkt u — mijn speech ging daar voor een deel over — dat consumenten zich er voldoende van bewust zijn dat ze niet verzekerd zijn als ze op een niet-gekeurd voertuig rijden? Hoe gaat u dat vereenvoudigen? Elektrische fietsen bijvoorbeeld vallen onder de aansprakelijkheidsverzekering. Voor e-stepjes zou dat ook kunnen. Anders moet je alles apart verzekeren. Ik denk dat heel veel consumenten zich niet bewust zijn van de risico's. Kunt u daar wat meer over vertellen?

Minister Harbers:

Daar beraden wij ons ook op, want wij zien dit in de praktijk vanzelfsprekend ook. Kijk naar de verkoop van e-steps, waarvan er niet één is goedgekeurd in Nederland. De correcte winkelier vertelt erbij dat de step niet is toegelaten op de openbare weg en dus ook niet verzekeraar is. Soms zie je winkels die op het bord met de aanbieding in wel heel kleine lettertjes iets hebben staan over het niet-toegelaten zijn. Uiteindelijk helpt kentekening ook hiertegen, want dan is veel sneller duidelijk voor de consument wat de regels zijn. Als je niet hoeft te kentekenen omdat het ding hartstikke illegaal is, dan wordt ook veel duidelijker voor een consument dat hij met een ondeugdelijk product te maken heeft. Ik kom straks nog op het in ontwikkeling zijnde LEV-kader, maar onderdeel daarvan is dat we moeten gaan werken aan een veel bredere bewustwording van wat wel en wat niet mag.

De voorzitter:

Tot slot.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dank voor uw antwoord. Nog heel even over dat kenteken. We hebben dat nu ook niet zitten op elektrische fietsen. In eerste instantie hebben we het over de veiligheid. Dan moeten we vooral ook kijken naar het gewicht, denk ik. Maar daar gaat u straks misschien nog op in.

Minister Harbers:

Misschien is het wel goed om een essentieel verschil met bijvoorbeeld elektrische fietsen naar voren te brengen. Bij lichte elektrische voertuigen hebben we het over voertuigen die zich onafhankelijk van jouw inspanning voortbewegen. Een elektrische fiets biedt wel trapondersteuning, maar doordat je zelf de pedalen bedient, heb je veel meer de

regie over het voertuig. Dat is een groot verschil met de categorie waar we het hier over hebben en waar het ook aankomt op andere aspecten van het voertuig — is het veilig, remt het op tijd, is de remkracht goed genoeg? — maar ook op eisen aan de gebruiker of men met zo'n voertuig kan omgaan. Een ander kenmerkend verschil is dat er vaak geen vaste zitplaats is voor de bestuurder, terwijl zo'n zitplaats ook veel meer stabiliteit biedt. Het lijkt overeen te komen, maar er zijn vooral verschillen met de elektrische fiets. We beogen consumenten ook voor te lichten, maar in de kern hier ligt, zeker als straks het LEV-kader is vastgelegd, natuurlijk ook een grote verantwoordelijkheid voor de fabrikant. Die moet ervoor zorgen dat consumenten die een product aanschaffen correct zijn geïnformeerd.

De voorzitter:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Even over de inwerkingtreding, waar mevrouw Thijssen naar vroeg. Als uw Kamer het wetsvoorstel nog deze maand zou aanvaarden — volgens mij zijn er op 24 oktober nog stemmingen — dan zijn wij op tijd om het voor 1 november te publiceren en kan de inwerkingtreding per 1 januari 2024 plaatsvinden. Dat staat los van het LEV-kader en de rijbewijsplicht, waar ik zo nog op kom. Vanaf 1 januari doet dit wetsvoorstel dan in ieder geval alvast één ding ten aanzien van verzoeken om goedkeuring van bijzondere bromfietsen: niet langer het ministerie beslist hierover, maar de RDW doet de typegoedkeuring. Op het LEV-kader ga ik zo meteen nader in.

De voorraden na deze overgangperiode. De door de fabrikant op basis van een aanwijzing geproduceerde voertuigen kunnen na de overgangperiode nog worden verkocht en op de weg worden gebruikt. Na de overgangperiode moeten de fabrikanten een overzicht met de voorraad melden bij de RDW. Met het verstrekken van dit overzicht krijgt de Dienst Wegverkeer dan inzicht in de restantvoorraad aangewezen bijzondere bromfietsen per fabrikant.

Ook mevrouw Van Langen had nog enkele vragen over het wetsvoorstel. Zij vroeg zich af of er bij de RDW voldoende kennis en ervaring is en voldoende mensen beschikbaar zijn. Ja, dat is het geval, want de RDW geeft nu al bindend advies. In die zin verandert er dus niets. Wel heeft de RDW net als ongeveer alle organisaties in Nederland — als ik kijk in het verkeersveiligheidsdomein geldt dat ook voor ook het CBR en andere — te maken met de krappe arbeidsmarkt, zeker als het gaat om het aantrekken van voldoende technisch geschoold personeel, maar op dit moment zijn er bij de RDW voldoende technisch geschoolde mensen om keuringen te doen. Dat is uiteindelijk ook een van de kerntaken van de RDW. Ze doen ook voor alle typen, tot aan auto's toe, de typegoedkeuringen. Mevrouw Van Langen vroeg zich af of de RDW dan ook zelf mensen opleidt. Ik zou zeggen "gelukkig maar", want er komen natuurlijk voortdurend nieuwe voertuigen en nieuwe technische snufjes op de markt. Los van het feit dat er goedopgeleide mensen binnenkomen, betekent dat in een organisatie als de RDW ook voortdurend bijscholen om te zorgen dat de meest parate kennis aanwezig is.

De doorlooptijden van de RDW gaan naar zeggen van de RDW niet oplopen. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is hen gevraagd om de gevolgen van de uitvoering door de RDW in beeld te brengen. Dat is niet een vorm van "wij van WC-Eend". We vragen standaard — dat is ook de les van de toeslagenaffaire — aan uitvoeringsorganisaties of ze datgene wat de wetgever beoogt daadwerkelijk in de praktijk kunnen uitvoeren, of ze daar de kennis, de capaciteit en de kunde voor hebben. In deze uitvoeringstoets heeft de RDW geconstateerd dat ze deze nieuwe wettelijke bepalingen kunnen uitvoeren, omdat die aansluiten bij de huidige werkwijze van de RDW, en dat ze geen tekort aan capaciteit verwachten.

De voorzitter:

Een interruptie van mevrouw Van Langen-Visbeek.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dank u wel, voorzitter. De minister zegt: de capaciteit van de RDW, daar hoeft u zich ook volgens de RDW geen zorgen over te maken. Maar hij vertelt ook dat we die wet al heel snel kunnen invoeren. Wat ik in mijn betoog schetste, is dat je dan misschien een heleboel fabrikanten hebt die tegelijkertijd, in korte tijd — want het is vrij snel — die aanvraag gaan doen. Zelfs dan voorziet u geen enkel probleem?

Minister Harbers:

Dan moeten we ook gewoon even kijken waar we het in de praktijk over hebben. Er zijn op dit moment zeventien soorten bijzondere bromfietsen toegelaten in Nederland. Die zouden dan in de komende twee jaar, tijdens de overgangperiode, een nieuwe typegoedkeuring moeten doorlopen. Zeventien is een aantal dat te behappen is. Natuurlijk kunnen ook nieuwe fabrikanten zich melden, maar dat gebeurt slechts sporadisch op dit moment, want fabrikanten kijken ook zelf eerst naar de regels die er zijn in Nederland en of ze daaraan denken te voldoen. Dit zijn aantallen die te behappen zijn.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

U zegt: er zijn zeventien fabrikanten en ik verwacht, omdat ze ook naar de regels in Nederland kijken, dat er niet veel bij komen. Dat is natuurlijk ook wel een zorg, als dan inderdaad heel veel fabrikanten zeggen: nou, ja, Nederland, dat wordt toch een beetje lastig met al die regels. Dan krijgen we hier misschien zelfs wel kwalitatief minder goede voertuigen of lopen we achter, terwijl we eigenlijk nu vooroplopen als fietsland en LEV-land.

Minister Harbers:

Voorzitter, staat u mij toe dat ik daar zo meteen op inga. Ik kom daar bij de beschouwing op het LEV-kader ook aan de hand van vragen van mevrouw Van Langen nog nader op terug. Een kleine spoiler: Europa kijkt nu eigenlijk belangstellend naar wat Nederland aan het doen is.

De voorzitter:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Ik heb nog de vraag van mevrouw Thijssen wat de Kamer nog meer aan wet- en regelgeving kan verwachten ten behoeve van de verkeersveiligheid. Ook in demissionaire staat werken wij gewoon door. Zo werken we onder andere aan een wijziging van het digitaal kunnen aanvragen van rijbewijzen. Verder werk ik samen met de minister van Justitie en Veiligheid aan een nieuw voorstel voor de handhaving op rijden onder invloed. Naar aanleiding van een motie van het Tweede Kamerlid Geurts om opvoeren te verbieden zijn we met een onderzoek bezig naar de aard en omvang van de problematiek. Dat raakt een beetje aan de informatievoorziening en de handhaafbaarheid, waar we het net al over hadden. In overleg met stakeholders werken we een verdere aanpak uit. Tegen het eind van dit jaar verwacht ik de resultaten hiervan te kunnen delen. Een eventuele campagne over de risico's van het rondrijden op onverzekerde voertuigen maakt daar ook deel van uit.

Mevrouw Thijssen vroeg welke voertuigen van het fietspad naar de weg worden gebracht en wat op dat punt de verwachting is. Hierover ben ik naar aanleiding van een motie van het Tweede Kamerlid Koerhuis in overleg met gemeenten. Daarbij kijken we ook naar eventuele mogelijkheden voor maatwerk, want we weten nu al dat een aantal gemeenten, met name grote gemeenten, hebben gezegd: bij ons willen we het allemaal niet op het fietspad hebben. Begin volgend jaar zal ik de Tweede en uiteraard ook de Eerste Kamer hier nader over informeren.

Dan ben ik zo zoetjesaan bij de vragen over het LEV-kader. Mevrouw Van Langen gaf daar in haar bijdrage enkele sprekende signalen over af. Laat ik nog een keer benadrukken dat het LEV-kader zelf niet wordt geregeld bij deze wetsbehandeling. De implementatie van dat LEV-kader zelf volgt op een later moment. De planning is nu als volgt. Er moeten een aantal ministeriële regelingen en AMvB's worden aangepast. Die komen in voorhang bij de Tweede en Eerste Kamer. Ik verwacht dat dat in de tweede helft van volgend jaar zal gebeuren. De regelgeving moet ook nog in consultatie. Veel van de vraagstukken die mevrouw Van Langen aansnijdt, zullen ongetwijfeld ook nog wel in de consultatie naar voren gebracht worden, met wat inkleuring vanuit belanghebbenden. Pas daarna maken wij ons voorstel definitief.

Ik ga wel even in op het LEV-kader, dat dus nog in aanbouw is. In de huidige situatie zijn bijvoorbeeld elektrische steps, in tegenstelling tot elektrische fietsen, motorvoertuigen waarvoor een toelating vereist is. Ik gaf net ook al aan wat het verschil met een elektrische fiets is wat betreft de voortstuwing. Het gelijkstellen van elektrische steps en elektrische fietsen — dan hebben we het dus ook over het voorstel om ze onder de 50 kilo gelijk te stellen — zou dus een aanpassing van de huidige wettelijke situatie zijn. Ik wijs erop dat zowel de OVV, de Onderzoeksraad voor Veiligheid, als de RDW adviseerden om daar terughoudend mee te zijn. Dat is tegelijkertijd de reden waarom we aan dat LEV-kader werken. Die terughoudendheid komt namelijk voort uit de kwaliteit van de aanvragen van fabrikanten van bijzondere bromfietsen die de RDW tot op heden heeft

beoordeeld. Kort gezegd voldoen die nog niet echt aan wat we gewoon zouden vinden op de weg.

Mevrouw Van Langen zei ook: kun je dan niet aansluiten bij een LEV-kader op EU-niveau? Ik moet u bekennen: dat willen wij ook heel graag. Dat duurt alleen al heel erg lang en er lijkt nog niet echt zicht op te zijn dat de EU met een kader komt. Dan telt het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, samen met het debat dat mijn voorgangster daar in de Tweede Kamer over heeft gehad, voor mij zwaar. Dat rapport zegt: je moet wel gaan ingrijpen. Daarom werken wij in Nederland nu aan een voorstel voor het LEV-kader. Onze eerste gedachten daarover brengen wij ook naar voren in Europa. Nu doet zich het feit voor dat de EU daar eigenlijk wel oren naar heeft en met bijzondere belangstelling kijkt naar wat Nederland op dit gebied doet. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met het feit dat een aantal grote steden in Europa de e-steps in hun stad eigenlijk alweer meer dan zat zijn. Dat is recentelijk ook in de actualiteit geweest. Kijk bijvoorbeeld naar Parijs. Dat brengt nu dus eigenlijk een omgekeerde beweging op gang. Al die steden die denken "het wordt nu wel een enorme wildgroei en er komen wel héél veel ongelukken" zijn nu aan het kijken of er niet een land is dat al verder is in het denken daarover, en komen dan in Nederland uit.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ja, dat klopt. Dat gaat vooral over die stepjes waar je geld in kan gooien om ze te lenen, en niet vaak over de stepjes die je in bezit hebt, maar goed. U zegt dat Nederland misschien juist als eerste een kader moet ontwikkelen voor die e-steps en dat iedereen daar met belangstelling naar kijkt. U noemt de Onderzoeksraad voor Veiligheid, maar dat rapport ging toch vooral over de Stint en de zware bakfiets waar kinderen in zitten of waar goederen in vervoerd worden. Die zien we ook toenemen. Er zijn veel bezorgbakfietsen. Begrijp ik het goed dat je, als je op zo'n bakfiets rijdt, daar in het vervolg 18 voor zou moeten zijn en een motorrijbewijs voor zou moeten hebben? Kan de minister dit misschien toelichten? Als je nu je rijbewijs aanvraagt, wanneer kan je dan afrijden? Wat gaat er gebeuren als hiervoor ook rijbewijzen nodig zijn?

Minister Harbers:

Dat zijn veel vragen over een voorstel dat aan de kabinetszijde nog in ontwikkeling is. Dat is precies wat in de tweede helft van volgend jaar in voorhang komt. Vanzelfsprekend zullen al die vraagstukken dan beantwoord moeten zijn. Ik kan daar nog niet op vooruitlopen, omdat wij daar nog geen besluit over hebben genomen. Laat ik nog even teruggaan naar de veiligheid van wat er nu al is. Ik wijs erop dat er geen goedgekeurde exemplaren in Nederland zijn, dus ook de kwaliteit van de steps die mensen in bezit hebben zal niet noemenswaardig afwijken van de exemplaren waar je in Parijs wat geld in gooit om er mee rond te kunnen rijden. Het gaat om meer dan de Stint. Ik denk ook dat de innovatie nog niet ten einde is. Er zullen nog meer voertuigen bij komen. Daarom hebben we wel het voornemen om straks in dat LEV-kader onderscheid te maken in verschillende categorieën. Natuurlijk betekent het dat zo'n voertuig voor personenvervoer, zo'n bso-bus, aan zwaardere eisen moet voldoen dan een stepje waar je in je eentje op staat. Er wordt straks dus wel met verschillende categorieën gewerkt. Wat betreft de veiligheid zelf: als de RDW en OVV zeggen

"daar mag je echt zorgen over hebben", dan geldt dat niet alleen voor de constructieve veiligheid van de voertuigen, maar ook voor de grip die aanvragers hebben op producten om eventueel een terugroepactie uit te voeren. Op basis daarvan is er op dit moment niet het vertrouwen dat een lichter regime van toelating zoals zelfcertificering verantwoord is voor deze categorieën van voertuigen. Dan komt het ook de verkeersveiligheid niet ten goede.

De voorzitter:

Mevrouw Van Langen-Visbeek, ik wijs u erop dat we ook nog een tweede termijn hebben. Ik zit naar de tijd te kijken. We hebben een beetje een strakke planning. U kunt een korte interruptie plaatsen, maar misschien kunt u uw vragen ook in de tweede termijn stellen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Prima, heel kort dan. Hoe kan het dat in vele buitenlandse — ik noem Scandinavië en onze buurlanden — die stepjes gewoon toegelaten zijn? Dat gaat voor de rest volgens mij naar tevredenheid. Dat wil ik graag weten.

Minister Harbers:

De vraag is of dat naar tevredenheid is. Ik heb net al voorbeelden van landen genoemd waar inmiddels de ontevredenheid aan het toenemen is. Maar dit is bewust. Europa heeft hier geen Europese eisen voor. Op dit moment is daarmee de situatie dat Europa toelaat dat lidstaten er eigen eisen aan stellen. Wij komen ook ergens anders vandaan, want niet in ieder land is er een ongeluk gebeurd zoals het Stint-ongeluk. We hebben toch indringende aanbevelingen van de OVV gekregen. Ik wijs er ook op dat niet ieder land een dermate druk bezet wegbeeld heeft zoals we dat hier in Nederland wel hebben.

Dan kom ik op de vraag over de maximale breedte. De breedte van 1 meter is gebaseerd op de richtlijn van het CROW, de instantie die veel deskundigheid daarover heeft en ons adviseert. Het CROW adviseert bijvoorbeeld over infrastructuur. Het is gebaseerd op de richtlijn dat een fietspad minimaal 2 meter breed moet zijn. Smalle voertuigen passen dan beter op de fietspaden. Het is te verwachten dat extra voertuigbreedte — stel dat je opschaalt naar 1,2 meter — bij de huidige breedte van fietspaden leidt tot extra verkeersveiligheidsrisico's. De maximale breedte van 1 meter sluit ook aan op de maximale breedte van snor- en bromfietsen. Vanzelfsprekend hoor ik wat mevrouw Van Langen zegt. Het heeft natuurlijk ook een nauwe relatie met de plaats op de weg van de verschillende voertuigen. Dat is iets wat we ook in dat LEV-kader moeten beantwoorden. Daar sprak ik zojuist ook al over. Dus laat ik haar toezeggen dat we, mocht de plaats op de weg een andere zijn in het uiteindelijke voorstel, ook nog weer eens goed kijken naar de breedte van 1 meter versus 1,2 meter. Ik ga me erop beraden, maar ik kan nog niet vooruitlopen op de uitkomst, omdat het in samenhang met alle aspecten moet worden gezien. Daarnaast geldt dat het punt van de maximale breedte ook vaak betrekking heeft op de duofiets, die vooral ten behoeve van ouderen en/of mindervalide personen wordt gebruikt. Daarover heb ik ook in de schriftelijke voorbereiding al gezegd dat dit voorstel of het LEV-kader geen betrekking heeft op die categorie voertuigen, want daar wordt een apart kader voor gehandicaptenvoertuigen

voor opgesteld. Daarbij brengen we balans aan in persoonlijke mobiliteit voor iedereen en de vraagstukken van maatwerk, die heel vaak aan de orde zijn bij deze voertuigen, en de veiligheid, die we generiek willen kunnen waarborgen. Maar dat is weer een apart dossier.

Mevrouw Van Langen vroeg naar het tekort aan politiemensen. Daar ben ik eigenlijk net al op ingegaan. Er moeten altijd keuzes gemaakt worden, maar kentekening is daarbij, zoals ik net al zei, wel essentieel voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

Mevrouw Van Langen vroeg ook of het niet effectiever is om een helmplicht in te voeren voor risicogroepen. Daar is een brede consultatieronde over geweest, waaruit bleek dat men over het algemeen, ook belanghebbenden, het verplichten van een helm niet nodig vindt. Redenen die genoemd zijn, zijn onder andere dat het dragen van een helm niet voor minder ongevallen zorgt, dat het voor je eigen veiligheid is en daarmee een eigen verantwoordelijkheid en dat voor fietsers ook geen helmplicht is en dat een LEV meer op een fiets lijkt dan op een brom- of snorfiets. Dat komt naar voren uit dat onderzoek.

Tegelijkertijd speelt ook hier in het kader van de verbetering van de fietsveiligheid en het onderzoeken van nieuwe maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, dat, zoals u weet, de ambitie is om in 2050 tot nul slachtoffers te komen en in 2030 tot een halvering van het aantal slachtoffers. Dat betekent wel dat je ook indringendere maatregelen onder ogen moet zien. Zo heb ik recent, dit voorjaar, in een Tweede Kamerdebat aangegeven dat we naar dit soort complexere maatregelen — de helmplicht is complex omdat de meningen nogal vaak recht tegenover elkaar staan — verder onderzoek doen, naar in welke gevallen een helmplicht wellicht te overwegen zou zijn. Denk bijvoorbeeld aan kinderen en/of senioren en/of al dan niet op de e-bike. Dat debat wordt nog gevoerd en nog deze winter kom ik met een nadere verkenning daarnaar naar de Tweede Kamer en, zo u wilt, natuurlijk ook naar de Eerste Kamer.

De kentekenplicht kwam al een paar keer langs. Wanneer wordt die nu verwacht? Het besluit om kentekening voor bijzondere bromfietsen in te voeren, wordt, verwacht ik, begin november behandeld in de ministerraad. Daarna gaat het naar de Eerste en Tweede Kamer voor de voorhangprocedure. Dan zou die per 1 juli volgend jaar in werking kunnen treden, maar wel afhankelijk van het verloop van de verdere procedure. Zoals gezegd gaan andere onderdelen van het LEV-kader in de tweede helft van 2024 naar de Tweede en Eerste Kamer in voorhang.

Voorzitter, dan denk ik zomaar dat ik daarmee de aan mij gestelde vragen heb beantwoord. Dank voor deze gelegenheid.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we nu bij de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek.



Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Als ik de minister hoor, denk ik dat we het eigenlijk best over een aantal dingen eens kunnen worden. Aan het einde van zijn verhaal had hij het over een halvering van het aantal slachtoffers, wat natuurlijk een mooi streven is. Ik vraag me af of het dan helpt om alles dicht te regelen. Het deed me een beetje denken aan het verhaal van die stoeptegels die je onder een boom moet leggen. Zo ken ik nog heel veel van die voorbeelden. Elke boom in Nederland moet om de drie jaar visueel gekeurd worden, want als er nou een tak op een auto waait, dan gaat de verzekering aan de gemeente vragen of die boom wel gekeurd is en anders gaan ze de schade verhalen. We gaan elkaar op die manier allemaal bezighouden met hele complexe regelgeving, waarvan we nog niet weten of die nou gaat leiden tot die halvering van het aantal slachtoffers. Want onderzoek geeft eigenlijk aan dat het in 80% van de ongevallen niet ligt aan de kwaliteit van het voertuig, maar juist aan de omstandigheden of aan het gedrag van de verkeersdeelnemers. In die zin denk ik dan: waarom beginnen we dan met dit soort regels? Ik denk ook altijd in de praktijk, als moeder: belonen werkt soms beter straffen. Alles dichtregelen maakt juist dat mensen dan gewoon een illegaal stepje gaan bestellen bij de AliExpress, denken "dat is lekker goedkoop" en onverzekerd rondrijden. In die zin denken wij toch als BBB dat we dat LEV-kader eigenlijk gefaseerd moeten invoeren en dat we gewoon eerst eens moeten kijken of het gaat werken voor voertuigen zoals de Stint. Want daardoor is eigenlijk ooit ontstaan dat we in Nederland een wat strengere kader hebben, ook naar aanleiding van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Wij willen dus twee moties indienen, die ik nu wil voordragen.

De voorzitter:

Door het lid Van Langen-Visbeek wordt de volgende motie voorgesteld:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voorgestelde LEV-kader nu van toepassing is op voertuigen vanaf 1 meter;

overwegende dat hierdoor niet valt uit te sluiten dat ook e-duofietsen, e-rolstoelfietsen enzovoorts onder de wet vallen;

overwegende dat in België de breedte net is gewijzigd van 1 meter naar 1,2 meter;

overwegende dat het onwenselijk is dat de kaders binnen Europa te veel verschillen;

overwegende dat problemen kunnen ontstaan voor kwetsbare verkeersdeelnemers;

overwegende dat juist de zwaardere bakfietsen veiliger zijn als ze breder zijn;

verzoekt de regering de voorgestelde voertuigbreedte te wijzigen naar 1,2 meter,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt letter E (36269).

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Kijk, wij willen dit gewoon meegeven. Het LEV-kader komt er in 2025 aan, dus nu kan de Kamer een signaal, een boodschap meegeven aan de minister.

De voorzitter:

Mogen wij de motie van u krijgen?

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ja, natuurlijk.

De voorzitter:

Ze is voldoende ondersteund en maakt daarmee deel uit van de beraadslaging.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ik hoor de minister zeggen: een LEV wijkt toch wel behoorlijk af van een fiets. Maar aan het einde van zijn betoog zei hij toen het ging over de helmplicht: het lijkt juist behoorlijk op een fiets. Dan denk ik: het is moeilijk uit te leggen aan mensen dat je voor fietsen geen kenteken en al die andere regels hebt, maar voor een stepje wel. Ik kan me voorstellen dat je een ongeval krijgt. Bij senioren zien we het aantal ongevallen op het fietspad ook toenemen. Maar als je kijkt naar de risico's van letsel bij ongevallen, zie je dat het beperkt blijft en dat het meeste letsel ontstaat – dat blijkt ook uit onderzoek – als een LEV botst op een zwaarder voertuig, zoals een auto. Je kunt natuurlijk een botsing krijgen tussen LEV's onderling, maar dan is er vaak minder letsel. Dan denk ik: laten we niet meteen alles dichtregelen en eerst eens bekijken of we het aantal ongevallen behoorlijk naar beneden brengen als we Stints en zware bakfietsen onder het LEV-kader laten vallen. Als dat het geval is, hoeven we niet alles dicht te regelen, want dan heeft het andere oorzaken. Daarom wil ik een tweede motie indienen.

De voorzitter:

Door het lid Van Langen-Visbeek wordt de volgende motie voorgesteld:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voorgestelde LEV-kader nu van toepassing is op voertuigen onder de 50 kilo;

overwegende dat de impact van een botsing wordt bepaald door gewicht x snelheid en dat de wet ooit is bedoeld om

Goedkeuringsprocedure toelating
bijzondere bromfietsen op de weg en
introductie kader lichte elektrische
voertuigen

problemen met zwaardere bakfietsen voor vervoer van personen en goederen te voorkomen;

overwegende dat de energietransitie juist beoogt om mensen uit de auto te krijgen, en op de fiets, de step of wat ze dan ook maar willen;

overwegende dat de nu voorgestelde wet daarbij onbedoeld belemmerend kan werken;

verzoekt de regering alle LEV's onder de 50 kilo in het toekomstige LEV-kader gelijk te stellen aan elektrische fietsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt letter F (36269).

Dank u wel. Ik had u net ook moeten vragen of u uw naam nog onder de motie onder letter E wil zetten, en ook onder deze motie. Ook deze wordt voldoende ondersteund en maakt daarmee deel uit van de beraadslaging.

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dan wil ik mijn betoog afronden. Zoals ik in mijn speech al zei, denk ik dat heel veel mensen, ook ondernemers, er last van hebben dat de regeldruk enorm toeneemt. Als je een regel invoert, moet die ook uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Op dit moment zijn daar bij mijn fractie bedenkingen over. Er werd al aangegeven dat het voor de politie een probleem is om voldoende te handhaven. In de wet zelf staat ook dat ze vooral naar visuele dingen kijken. Dat wordt gewoon lastig. Het is vrij makkelijk te zien of iemand een helpje draagt. Maar de types tussen de fietsen, of dat stepje nou legaal is of niet: dat wordt gewoon lastig. We moeten hier als Eerste Kamer naar kijken. Gaat dat allemaal wel zo snel lukken? Ik denk ook aan de uitvoerbaarheid. Ik stelde een vraag over de RDW en de rijbewijzen. Een van mijn kinderen heeft een rijbewijs aangevraagd en kan waarschijnlijk pas in februari in plaats van in januari naar Australië afreizen, omdat ze pas in februari kan afrijden. Er zijn nu al heel lange wachttijden en als we hiervoor ook allemaal rijbewijzen moeten gaan halen, dan gaan de wachttijden oplopen. Wij hebben dus ook wel twijfels over de uitvoerbaarheid. In die zin is het voor ons belangrijk om ons te beperken tot het probleem waarvoor dit bedacht is en vervolgens te bekijken of het werkt. Misschien kunnen we daarna aan een uitbreiding van het LEV-kader gaan denken.

Voorzitter, dat was mijn tweede termijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Thijssen voor haar tweede termijn.

□

Mevrouw Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel. Dank aan de demissionaire minister voor de beantwoording in eerste termijn.

Ik kan het kort houden. Het was mijn ambitie om duidelijkheid te krijgen, vooral voor het veld, voor de handhavers en de hele uitvoeringspraktijk, maar ook voor de consumenten. Volgens mij hebben wij die wel gekregen in de eerste termijn. De minister is ingegaan op het overgangsrecht, op de handhavingspraktijk en ook de uitvoering. De minister heeft ook aangegeven dat er een kentekenplicht verwacht kan worden op 1 juli volgend jaar. Ik ben blij dat ik er een beetje beeld bij heb gekregen.

Eén vraag staat echter nog enigszins open omdat de minister een wat vaag antwoord gaf: welke voertuigen gaan naar verwachting van het fietspad naar de weg? De minister refereerde aan een in de Tweede Kamer aangenomen motie en zei dat er nog een brief komt. Dit is een prangende kwestie, die ook steeds prangender wordt. Kan de minister hier daarom iets meer op ingaan? Waar denkt hij bijvoorbeeld aan? Dan hebben we wel een richting. Niet alleen heeft het veld duidelijkheid nodig, er is ook snelheid geboden. Ik gaf in mijn eerste termijn al aan dat ik in Amsterdam woon. Ik kan u verzekeren dat het daar geen pretje meer is op de fietspaden. Ik vraag de minister dus om hierover iets meer duidelijkheid te geven.

Tot slot mijn complimenten: Nederland fietsland wordt kennelijk weer gidsland binnen Europa. Dat was voor mij een verrassing. Mooi om te horen dat er in de Europese Unie naar ons land wordt gekeken om te zien hoe er met deze thematiek moet worden omgegaan.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Wenst een van de leden in de tweede termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Minister, bent u in de gelegenheid om direct te reageren? Dat is het geval. Dan geef ik de minister het woord voor de beantwoording in de tweede termijn.

□

Minister Harbers:

Voorzitter. Dank aan mevrouw Van Langen en mevrouw Thijssen voor hun vragen en reacties in tweede termijn.

Mevrouw Van Langen vroeg om een nadere verduidelijking van de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers te halveren. Gaan we niet alles dichtregelen, vroeg ze zich af. Alles dichtregelen is ook niet mijn ambitie. We moeten wel goed kijken met wat voor maatregelen we die halvering zouden kunnen bereiken. Dat wordt wel complexer dan met de type maatregelen van de afgelopen jaren. Het gaat bij het beperken van het aantal verkeersslachtoffers altijd om een samenspel tussen drie elementen: de veiligheid van het voertuig, de veiligheid van de infrastructuur en het gedrag van de verkeersdeelnemer. Om het aantal slachtoffers daadwerkelijk substantieel naar beneden te brengen, moet je in de eerste plaats zorgen voor veilige voertuigen. Dan wordt met name het vraagstuk "wat is de plaats op de weg van ieder voertuig en voldoet de infrastructuur nog?" van belang. We hebben normen voor fietspaden, maar op veel plaatsen in het land zijn ze natuurlijk historisch gezien nog niet zo breed als dat je nu redelijkerwijs zou willen. Maar het komt met name ook aan op bijvoorbeeld het gedrag. Vandaar dat we ook werken aan verdere voorstellen over het handhaven van het rijden onder invloed. We weten dat

de grote categorieën verkeersongelukken met slachtoffers met name bestaan uit rijden onder invloed van drank en drugs. Eenzijdige ongelukken zijn vaak met senioren, soms met kinderen, op de e-bike. Dat zijn wel categorieën waar je even stevig op moet inzoomen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Deze minister gaat over de infrastructuur. Veel van die ongevallen gebeuren juist doordat er hobbels, kuilen en slecht onderhouden fietspaden zijn. Ik denk dus dat dat ook wel een belangrijk punt is, waar nog het nodige aan kan gebeuren. Daarbij zie je ook dat begrotingen van gemeentes heel erg onder druk staan, omdat er zo ontzettend veel van die gemeentes gevraagd wordt, waaronder bijvoorbeeld een veilige fietsinfrastructuur, waar dan keuzes in gemaakt moeten worden. Dan denk ik: we kunnen het wel hebben over andere problemen zoals het gedrag, maar ja, dat is voor ons lastig te beïnvloeden, zo blijkt, net als die fietspaden. Dus dan gaan we maar heel veel regels opwerpen voor het gebruik van die voertuigen. Kunt u daar nader op ingaan? Is het niet juist veel beter om meer in te zetten op die andere punten? Daardoor gebeurt 80% van de ongevallen.

Minister Harbers:

Maar het gaat wel altijd om het samenspel. En ja, bij het Rijk moeten we keuzes maken in de infrastructuur. Zoals ik vorige week heb uitgelegd, heb ik in de begroting de keuze gemaakt om meer geld van aanleg naar instandhouding te brengen, precies om ervoor te zorgen dat de rijksinfrastructuur op orde blijft. Datzelfde geldt ook voor provincies en gemeenten, die uiteindelijk ook grote wegbeheerders zijn in Nederland. Maar we moeten het wel in samenspel zien. Ik ben niet voor onbepaald dichtregelen. Gefocust op de grootste categorieën verkeersongelukken met slachtoffers ben ik op zoek naar wat je voor efficiënt maatregelenpakket kunt maken om een substantiële verlaging van het aantal ongelukken te realiseren. Als dat in gedrag zit, moeten we daarmee aan de slag. Als het in de combinatie met voertuigen en infrastructuur zit, dan moeten we daarmee aan de slag. Het zal voor diverse categorieën ook nog verschillend zijn. Dat is precies het onderzoek dat we op dit moment aan het doen zijn.

Ik zit even te kijken, want ik heb de tekst van de motie nog niet bij de hand. Ja, ik heb de motie hier. Ik ben even op zoek naar hoe ik de motie met letter E moet lezen. Mevrouw Van Langen doet in de motie echt een verzoek om de voorgestelde voertuigbreedte te wijzigen naar 1,2 meter. Ik heb net toegezegd dat we hele vraagstuk van de breedte natuurlijk wel meenemen in de verdere ontwikkeling van het LEV-kader. Maar mevrouw Van Langen zei er ook bij: het is een signaal dat ik wil afgeven, omdat we nog wel moeten kijken hoe het in de buurlanden zit. Als ik de motie zo mag lezen dat dit een belangrijke aansporing van de Eerste Kamer is om hier bij de uitwerking van het LEV-kader naar te kijken, zonder dat ik nu al kan vooruitlopen op hoe dit straks precies gewogen wordt in het geheel, dan zou ik de motie oordeel Kamer kunnen geven. Als de motie strikt het dictum volgt en zegt "u moet nu zorgen dat er een LEV-kader komt waarin die breedte hoe dan ook gewijzigd wordt naar 1,2 meter", dan moet ik de motie helaas ontraden. Ik hoop dat de Kamer de motie kan interpreteren in de geest van de toezegging die ik heb gedaan, en ik 'm oordeel Kamer kan geven. Ik wijs overigens wel op het volgende.

In de tweede overweging worden rolstoelfietsen en e-duofietsen genoemd. Technisch gesproken kun je natuurlijk nooit iets uitsluiten, want ik weet ook niet wat wetgevers in de toekomst zullen doen, maar het is niet beoogd om die onder het LEV-kader te laten vallen, want die gaan onder het kader voor gehandicaptenvoertuigen vallen. Dat is mijn oordeel over de motie met letter E.

De voorzitter:

Mevrouw Van Langen-Visbeek nog even over deze motie.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dat gehoord hebbende, kan de minister toezeggen dat e-duofietsen, rolstoelfietsen enzovoorts niet onder die wet gaan vallen?

Minister Harbers:

Ja, want daar gaan we een apart kader voor ontwikkelen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ja, maar dan vallen ze toch onder de wet, of niet?

Minister Harbers:

Dat kan ik in ieder geval niet zomaar zelfstandig afkondigen. Deze wet regelt niets anders dan dat de RDW voortaan de toelating doet. Er zit een haakje in om straks maatregelen van het LEV-kader te kunnen invoeren. Als we met een kader gehandicaptenvervoer komen, zullen we verder moeten invullen waar we dat vastleggen. Maar dat is na het LEV-kader, schat ik zo in. Het is dus niet mijn intentie om het hieronder te laten vallen, maar hoe dat uitpakt zal de toekomst leren. Ik doe het in ieder geval nooit zonder medeweten van de Eerste Kamer, want dat zal in voorhang moeten.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Oké, het is dus niet de intentie. Dank u wel.

Minister Harbers:

Ja.

De tweede motie, onder letter F, zou ik toch echt willen ontraden, met het oog op wat ik zojuist in het debat heb aangegeven. RDW en OVV waarschuwen er ook echt voor. Zij zeggen: de voertuigen die wij tegenkomen, zou je niet gelijk moeten stellen aan elektrische fietsen, want qua veiligheid neem je dan echt risico's.

Tot slot wijs ik erop dat mevrouw Van Langen aan het einde van haar betoog inzoomde op de toenemende regeldruk. Ze zei dat dit gepaard moet gaan met uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Ik heb in eerste termijn ook betoogd dat we de politie daarvoor meer instrumenten moeten geven, bijvoorbeeld kentekening. Het voorliggende wetsvoorstel wijzigt op dat punt nog niets ten opzichte van de huidige praktijk, want ook nu is er een toelatingsprocedure, zij het dat die onder regie van het ministerie plaatsvindt. Ook is de situatie nog steeds dat de politie meer instrumenten nodig heeft om te handhaven. Dat is dus een apart vraag-

stuk, dat geen betrekking heeft op dit wetsvoorstel, maar wel op het te ontwikkelen LEV-kader, dat zoals gezegd nog in voorhang langskomt in de Eerste Kamer.

De voorzitter:

Nog een korte interruptie van mevrouw Van Langen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Heel kort, hoor. U corrigeerde zichzelf ook toen u sprak over het LEV-kader, want het gaat straks wel om allerlei rijbewijsplichten en zo, waar ik ook al op doelde. De wachttijden bij het CBR en dergelijke lopen nu ontzettend op, vooral voor de jeugd, die nu die bezorgbakfietsen berijdt en die moeilijk te vinden is. Straks moet je er 18 voor zijn. Het wordt dan allemaal niet eenvoudiger, overigens ook niet in de kinderopvang, waar er ook een groot tekort aan personeel is.

Minister Harbers:

Nee, het zou een extra verplichting worden. Die kan — dat moeten we met elkaar wegen — overigens wel de veiligheid verbeteren. Maar ook de eisen waaraan een bestuurder moet voldoen, zijn onderdeel van het LEV-kader, dat dus nog langskomt. Dat zal dan natuurlijk in de volle breedte worden gezien, inclusief de capaciteit van het CBR.

Helemaal tot slot. Mevrouw Van Langen deed de oproep om te bezien of je nu al het hele LEV-kader moet gaan doen en of je niet kunt beginnen met de Stint. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft gewezen op alle categorieën bijzondere bromfietsen en adviseerde ook om die voertuigen en categorieën in samenhang te bezien. Maar er zijn natuurlijk verschillen tussen een BSO bus, die vroeger Stint heette — daar kunnen tien kinderen in, zeg ik uit mijn hoofd — en een LEV waar één iemand op kan. Daarom gaan we straks in het LEV-kader wel werken met verschillende categorieën voertuigen, met daarbij natuurlijk ook oplopende eisen. We proberen daarin dus wel te differentiëren en niet alles over één kam te scheren.

Tot slot nog een vraag van mevrouw Thijssen. Zij vroeg om duidelijkheid over de plek van het voertuig op de weg. Er spelen gewoon een aantal vraagstukken waar ik moeilijk op vooruit kan lopen, want precies dat zijn we op dit moment in samenhang aan het onderzoeken. Om welke voertuigen gaat het? Welke daarvan wil je op een fietspad, en welke op de weg? Welke infrastructuur zouden we daar dan voor willen hebben? Gaat het om een vrijliggend fietspad, of mag dat ook een 30 kilometerweg met fietsstroken zijn? En kan het ook op een 50 kilometerweg? Dat doen we in nauw overleg met een groep gemeenten, namelijk de G4 en de fietssteden, oftewel een aparte groep van tien gemeenten met grote ambities op het gebied van fietsvervoer. Zij denken daarover indringend met ons mee. We zijn oplossingsrichtingen in kaart aan het brengen en doen met elkaar ook aan, zoals het in vaktermen heet, "ontwerpend onderzoek". Dat wil zeggen dat we met die gemeenten een aantal varianten schetsen voor hoe het maatwerk eruit zou kunnen zien. Want ik verwacht zomaar dat niet iedere gemeente straks in één malletje past. Het heeft ook te maken met de vraag of een gemeente een stad is, een plattelandsgemeente of een voorstad daartussenin, en wat de kwaliteit van de bestaande infrastructuur is. We bekijken

dus of we mogelijkheden voor maatwerk kunnen aanbieden. Dat moet allemaal deze winter klaar zijn.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Van Langen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Heel kort. Gelukkig begon de minister over maatwerk. Het ging er net eventjes over dat de vier grote gemeenten in een clubje zitten om hierover na te denken. Nou fiets ik zelf regelmatig in Andijk en omstreken. Ik moet zeggen dat het daar vrij rustig is op het fietspad. Daar kunnen nog wel wat van die elektrische stepjes bij. Het is dus misschien wel goed om ook wat kleinere en middelgrote gemeenten bij dit soort overleggen te betrekken. We zien vaak dat de regio overspoeld wordt met wetgeving waarvan de mensen denken: waarvoor is dit allemaal nodig?

Minister Harbers:

Ik weet uit mijn hoofd niet welke gemeenten de fietsgemeenten zijn, maar volgens mij is dat beeld gedifferentieerder. Als dat ook allemaal grootstedelijke gemeenten zijn, zeg ik mevrouw Van Langen toe dat we zo'n kader ook nog even toetsen bij gemeenten van een andere samenstelling.

De voorzitter:

Is de minister aan het eind van zijn beantwoording?

Minister Harbers:

Ja, daarmee ben ik aan het eind van de beantwoording, ja.

De voorzitter:

Dank u wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik kom tot afronding van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel? Ja, dat is het geval.

In verband met het herfstreces stel ik voor om over twee weken te stemmen over het wetsvoorstel. Ik stel voor om dan ook over de ingediende moties te stemmen.

Ik dank de minister voor zijn aanwezigheid. We zijn iets uitgelopen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.