



Aan

Minister

nota

Beslisnota kamerbrief contouren
gehandicaptervoertuigenkader (=GV-kader)

TER BESLISSING

Datum
10 april 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/91250

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn
17 april 2024

Bijlage(n)
4

Aanleiding

U heeft toegezegd¹ om uiterlijk Q1 2024 de Kamer te informeren over de contouren van een nieuw kader Gehandicaptervoertuigen (GV-kader). De uitwerking daarvan bevindt zich in de conceptuele fase. Door de Kamer hiervan deelgenoot te maken, komt u enerzijds tegemoet aan de toezegging en anderzijds geeft u de Kamer de gelegenheid om over de conceptuele fase mee te denken.

Geadviseerd besluit

Akkoord gaan met de bijgevoegde kamerbrief. Hiermee worden de contouren van het toekomstige kader voor gehandicaptervoertuigen uiteengezet. Daarnaast meldt u dat de kentekening van bijzondere bromfietsen is uitgesteld.

Kernpunten

In de Kamerbrief informeert u de Kamer over de uitgangspunten van het kader en de denkrichtingen voor de uitwerking daarvan. De kernpunten zijn:

1. mobiliteit is een grondrecht en een randvoorwaarde om volwaardig mee te doen aan de samenleving. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor mindervaliden.
2. de uitkomsten van de analyses van SWOV², OVV en VeiligheidNL (zie bijlage) over de veiligheid van (met name) scootmobielen. Deze zeggen over het algemeen hetzelfde: per gereden kilometer gebeuren er relatief veel ongevallen met gehandicaptervoertuigen.
3. de huidige regelgeving legt vrijwel geen regels op voor gehandicaptervoertuigen; dit werkt oneigenlijk gebruik in de hand. Daarnaast veroorzaakt de huidige regelgeving ongelijkheid voor fabrikanten en bestuurders van deze voertuigen.

Het doel van het nieuwe kader is in één zin samen te vatten:

Het nieuwe kader moet het grondrecht 'mobiliteit' in stand houden, trachten de veiligheid van gehandicaptervoertuigen te verhogen en daarnaast het oneigenlijk gebruik zoveel mogelijk tegen gaan.

4. Het uitstel van de inwerkingtreding van kentekening van bijzondere bromfietsen heeft twee oorzaken. De eerste is dat, op verzoek van politie en de sector, wordt gewerkt aan een kleinere en afwijkende plaat. De tweede is

¹ Onder andere in de verzamelbrief van 22 mei 2023 (kenmerk IENW/BSK-2023/73670).

² SWOV-Factsheet. Scootmobielen, gehandicaptervoertuigen en brommobielen. Maart 2021.

dat de procedure niet tijdig (voor 1 mei a.s.) is af te ronden, waarmee uitstel onvermijdelijk wordt. U bent hier eerder over geïnformeerd (nota in bijlage).

Datum

10 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/91250

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

Krachtenveld

Fabrikanten/leveranciers: Er is o.a. gesproken met Firevaned³. Zij zeggen zinvolle regelgeving te verwelkomen. De vraag daarbij is wel is wat er als 'zinvol' wordt gezien. Regelgeving gaat ongetwijfeld leiden tot bepaalde eisen voor voertuigen waarvoor nu geen of nauwelijks eisen gelden. Mogelijk leidt uitvoering van het gehandicaptenvoertuigenkader tot bezwaren van fabrikanten/leveranciers.

Distributeurs: worden betrokken bij de verdere uitwerking van het kader vanwege hun kennis en het creëren van draagkracht voor het nieuwe kader.

Gebruikers en Voertuigen: Er is een grote diversiteit aan gebruikers en voertuigen. Voor wat betreft de voertuigen: zie bijlage.

Gebruikers: Er zijn gebruikers voor wie een gehandicaptenvoertuig noodzakelijk is om volwaardig aan de maatschappij deel te nemen. Maar er zijn ook gebruikers die hun gehandicaptenvoertuig op een andere wijze gebruiken: er wordt dan gebruik gemaakt van de privileges die zijn gekoppeld aan het gehandicaptenvoertuigen, terwijl die voor de gebruiker niet nodig zijn. De impactanalyse onder gebruikers is nu nog gaande. Op basis van het resultaat van deze analyse moeten acties worden uitgezet om de verschillende groepen gebruikers voor te bereiden op aanstaande wijzigingen.

RDW (met de RDW wordt een continue dialoog gevoerd):

De RDW ziet een gehandicaptenvoertuig als een voertuig dat aan voertuigeisen moet voldoen vanwege deelname aan het verkeer. Daarnaast wordt het voertuig als medisch hulpmiddel gebruikt. Er is oog voor de relatie met medische en andere eisen, maar de RDW is van mening dat alleen de voertuigeisen door de RDW kunnen worden beoordeeld. De RDW is ook van mening dat deze voertuigen geregistreerd moeten worden (dat hoeft echter geen kenteken te zijn) en dat de gebruikers recht hebben op een voertuig waarvan is vastgesteld dat het veilig is. De RDW wijst ook op de goed-werkende procedure voor het aanpassen van personenauto's voor gebruik door lichamelijk gehandicapten. Deze inzichten worden meegenomen om het nieuwe kader goed uitvoerbaar te maken.

Politie: Uit eerdere afstemming blijkt dat het oneigenlijke gebruik van gehandicaptenvoertuigen een aandachtspunt is. Bij scootmobielen is dit oneigenlijk gebruik geen aandachtspunt. Voor de gevolgen voor de Politie is verdere afstemming nodig bij de uitwerking van het kader.

Verzekeraars en ILenT: Willen graag duidelijkheid: wat is een gehandicaptenvoertuig en waar moet het voertuig aan voldoen? (Welke inspectiedienst is verantwoordelijk?)

ToelichtingInternationale/Europese context

Er bestaat een EU-Verordening voor lichte voertuigen (168/2013). Deze verordening is echter niet van toepassing op "voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door lichamelijk gehandicapten". De afzonderlijke 'bouwstenen' uit deze verordening zijn wel toepasbaar zijn op het GV-kader.

Politieke context

Twee moties gaan meegenomen worden in de verdere uitwerking van het kader: (1) Motie van de leden Krul en Werner (rijtraining scootmobielgebruikers) en (2) Motie van het EK-lid Van Langen-Visbeek (voertuigbreedte).

³ de branchevereniging voor aanbieders van revalidatie- en mobiliteitshulpmiddelen en bijbehorende dienstverlening.

Juridische overwegingen

Het is logisch dat voertuigen die gebruik maken van dezelfde weggedeeltes en qua gewicht en snelheid vergelijkbaar zijn, moeten voldoen aan dezelfde eisen.

Op dit moment is er *geen sprake van een gelijk speelveld*:

- Een 4-wielige brommobiel moet worden toegelaten conform EU verordening 168/2013. Het voertuig moet aan strenge technische eisen voldoen. Dit wordt gecontroleerd door de RDW⁴, evenals de conformiteit van de productie. Voor het gebruik op de openbare weg moet het voertuig een kenteken hebben en verzekerd zijn. De bestuurder moet een rijbewijs hebben (AM of B).
- Als een fabrikant/leverancier aangeeft dat het gaat om een gehandicaptenvoertuig, dan is er 'ineens' geen toelatingsprocedure meer, het voertuig mag de weg op zonder dat een onafhankelijke instantie naar de veiligheid kijkt. Het voertuig heeft ook geen kenteken nodig en de bestuurder heeft geen rijbewijs nodig. Er moet wel een WA-verzekering afgesloten worden. De bestuurder van een gehandicaptenvoertuig mag zelf kiezen waar hij/zij rijdt en mag het voertuig ook parkeren op het trottoir of in voetgangersgebieden. De belastingdienst hanteert het lage BTW-tarief voor een 'invalidewagen'.

Voor personenauto's bestaat al een goed lopende procedure om het voertuig aan te passen ten behoeve van een mindervalide persoon. Hier wordt niets aan gewijzigd, maar mogelijk kunnen we er wel van leren.

Strategie

Bij verkeersongevallen met gehandicaptenvoertuigen zijn ongeveer 40 doden en 1100 – 2500 zwaargewonden per jaar te betreuren. Een nieuw GV-kader moet meehelpen deze aantallen te verlagen.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

De gewenste gevolgen voor de maatschappij zijn positief, namelijk het verminderen van verkeersslachtoffers met gehandicaptenvoertuigen en het creëren van een gelijk speelveld. Hiervoor veranderen regels en vereisten, waarbij we alle betrokkenen aan de voorkant meenemen. We nemen ervaringen en kennis van deze groep mee om tot een werkbaar en geaccepteerd kader te komen. Hiertoe heeft onder andere op 29 februari 2024 een bijeenkomst met de branche plaatsgevonden.

Afstemming: De brief en nota zijn afgestemd met de RDW en met HBJZ.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnr.	Naam	Informatie
01	Kamerbrief	
02	Verkeersongevallen met mindervalidenvoertuigen	Rapport van VeiligheidNL Onderzoek naar de aantallen over de laatste 10 jaar.
03	Overzicht voertuigen	Het resultaat van een internet inventarisatie (dit is wel een bijlage bij de nota, maar geen bijlage voor de brief)
04	Beslisnota Resultaten internetconsultatie Regeling	Resultaten van de internetconsultatie, voorleggen nieuw (kleiner) formaat

⁴ Of een andere instantie aangewezen door een EU-overheid

Datum

10 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/91250

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

kentekening bijzondere
bromfietsen

kentekenplaat als standaard plaat voor
alle bijzondere bromfietsen en informeren
over latere inwerkingtreding

Datum

10 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/91250

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

4



Aan minister

nota

Resultaten internetconsultatie regeling kentekening
bijzondere bromfietsen

TER BESLISSING

Datum

22 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/90569

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn

29-03-2024

Bijlage(n)

Geen

Aanleiding

Van 24 januari tot en met 22 februari jl. lag de Ministeriële Regeling (MR) kentekening bijzondere bromfietsen in internetconsultatie. In deze nota wordt u geïnformeerd over de resultaten hiervan. Tevens is de RDW gevraagd om een uitvoeringstoets (UT) te doen op de Regeling. In een conceptversie van deze UT stelt de RDW een kleiner formaat kentekenplaat voor, voor reeds aangewezen bijzondere bromfietsen die al in gebruik zijn en waarvoor het standaardformaat niet past. Dit formaat is mogelijk ook toepasbaar als standaardformaat voor alle BB, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de binnengekomen reacties op de internetconsultatie. Hiervoor wordt de RDW gevraagd om een aanvullende uitvoeringstoets te doen.

In de nota wordt u gevraagd een besluit te nemen over het formaat van de kentekenplaat voor alle bijzondere bromfietsen. Ook wordt toegelicht dat inwerkingtreding per 1 juli a.s. niet meer haalbaar is.

Geadviseerd besluit

Instemmen met een kentekenplaat van 10x12 cm als standaardformaat voor alle bijzondere bromfietsen, indien deze aan de echtheidskenmerken kan voldoen.

Kernpunten

- In de MR die in internetconsultatie lag en die is voorgelegd aan de RDW, is een standaardkentekenplaat (10x17,5 cm) voorgeschreven, zoals ook bij snorfietsen het geval is.
- Fabrikanten en aanbieders van bijzondere bromfietsen hebben gereageerd op de internetconsultatie. Volgens hen is de snorfietskentekenplaat niet werkbaar voor bijzondere bromfietsen zoals elektrische steps, omdat dit formaat breder is dan de achterkant van het voertuig, waardoor de kentekenplaat uitsteekt.
- De MR bevat al de mogelijkheid van maatwerk voor bestaande bijzondere bromfietsen die geen ruimte hebben voor de snorfietskentekenplaat. Dit is een (kleinere) sticker op een aluminiumplaatje, op de achterzijde van het voertuig.
- In een concept van de uitvoeringstoets heeft de RDW, na overleg met erkende kentekenplaatfabrikanten, over een alternatieve maatwerkoplossing voorgesteld.
- Dit alternatief is een kentekenplaat van 10x12 cm. Deze is afgeleid van de standaardkentekenplaat en is zonder grote aanpassingen te produceren.

- De kleinere plaat voldoet aan de lettergrootte en afleesbaarheid voor de handhaving en evt. ANPR herkenning. De plaat is inpasbaar in de bestaande productie, afgifte en innamesystematiek van de kentekenplaatketen.
- Naar aanleiding van de internetconsultatie is met de RDW besproken dat het kleinere formaat mogelijk kan dienen als standaardmodel voor bijzondere bromfietsen.
- Momenteel zoekt de RDW uit hoe echtheidskenmerken (hologram, keurmerk) en duplicaatcodes zijn aan te brengen. Dit lijkt inpasbaar.
- De kosten van de kentekenplaat voor gebruikers van bijzondere bromfietsen nemen mogelijk toe bij de keuze voor een kleiner formaat. De aanschaf van een kentekenplaat van het type dat is voorgesteld in de conceptregeling, met een formaat van 10 x 17,5 cm, kost naar verwachting ongeveer 18 euro excl. BTW. De exacte prijs wordt bepaald door de markt. De verwachte meerkosten voor een variant van 10 x 12 cm zijn onderdeel van de uitvoeringstoets van de RDW. Deze mogelijke meerkosten blijven beperkt indien dit als standaardmodel wordt gehanteerd voor alle bijzondere bromfietsen.

Datum

22 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/90569

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

minister

Bijlage(n)

Geen

Voordelen

- Het kleinere formaat komt tegemoet aan de wens van fabrikanten van (toekomstige) bijzondere bromfietsen om de plaat te verkleinen en daarmee beter toepasbaar te maken op voertuigen.
- Het kleinere formaat wijkt af van de snorfietsplaat, waarmee het een extra onderscheidend kenmerk is. Dit lijkt tegemoet te komen aan de wens van de politie, BOVAG en RAI-vereniging om de kentekenplaat onderscheidend te maken ten opzichte van de snorfiets. Hierover volgt nog afstemming.
- Een kleiner standaardformaat vergt minder maatwerk bij het kentekenen van bestaande bijzondere bromfietsen, omdat het kleinere standaardformaat op meer bestaande bijzondere bromfietsen kan worden aangebracht.

Nadelen

- Het kleinere formaat is mogelijk duurder dan de standaard snorfietsplaat, waarbij de verwachting is dat de prijs per plaat omlaag gaat indien het als standaardformaat wordt gehanteerd en de aantallen toenemen.

Resultaten internetconsultatie

- Er zijn tien reacties ingediend op de MR. De reacties bevatten algemene noties over lichte elektrische voertuigen en kentekening. Daarnaast hebben (belangenvertegenwoordigers van) fabrikanten en verkopers gereageerd op het formaat en de kleurstelling van de kentekenplaat.
- De algemene reacties over toelating en kentekening van lichte elektrische voertuigen en fatbikes vallen buiten het bereik van deze regeling. De opmerkingen over het formaat van de plaat gaven aanleiding voor het voorstel in deze nota om het kleinere formaat standaard te maken.
- De opmerkingen over de kleurstelling (blauwe plaat, witte letters en beginletter 'E' is niet onderscheidend genoeg) geven geen aanleiding om onderzoek te doen naar een andere kleur. Dit proces duurt veel langer en is omvangrijker. Een kleiner formaat plaat is wel eenvoudig door te voeren en zorgt er ook voor dat bijzondere bromfietsen kunnen worden onderscheiden van snorfietsen, die een grotere kentekenplaat hebben.

Voorgenomen datum inwerkingtreding

Tot op heden is uitgegaan van een inwerkingtreding van de kentekening per 1 juli 2024. Dit was al een krappe planning gelet op de te nemen stappen. De aandachtspunten die in reactie op de internetconsultatie naar voren zijn gebracht vergen nader uitzoekwerk. Als gevolg daarvan en verschillende andere vertragende factoren is inwerkingtreding per 1 juli 2024 niet meer haalbaar en lijkt het opportuun de inwerkingtreding door te schuiven naar het volgende vaste verandermoment (1 januari 2025).

1 januari is een logische keuze, omdat verschillende veranderingen die samenhangen met bijzondere bromfietsen, zoals het overgaan van een goedkeuring van de Minister van IenW (per 1 januari 2024) en de bijbehorende overgangstermijn (vervalt per 1 januari 2026), zijn gekoppeld aan 1 januari.

Datum

22 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/90569

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

minister

Bijlage(n)

Geen

Krachtenveld

RDW – ziet mogelijkheden het nieuwe formaat door te voeren als standaard model voor alle bijzondere bromfietsen. Vanwege gevolgen voor de praktijk wil de RDW dit in aanvulling op de uitvoeringstoets nader onderzoeken.

Politie – laat in een brief van 4 maart jl. weten dat de kentekening in zichzelf goed is, maar dat het onderscheid tussen snorfietsen en bijzondere bromfietsen door de kentekenplaat niet duidelijk is. De voorgestelde oplossing van het kleinere formaat kentekenplaat is bij de politie nog niet bekend. Hierover gaan we nog met de politie in gesprek.

Brancheorganisaties – dringen net als politie aan op snelle invoering enerzijds en onderscheid anderzijds. Het argument voor duidelijk onderscheid is hier ook ingegeven door 'level playing field', dus eerlijke concurrentie. Zij vragen ook om te kiezen voor een andere kleur dan blauw, vanwege dat onderscheid. Het onderscheidend vermogen wordt met dit afwijkende formaat al vergroot. Een andere kleur leidt tot hogere kosten en is daarom niet wenselijk.

Producenten – zien liever helemaal geen kentekening voor bijzondere bromfietsen (met name bij e-steps). Een eventuele kentekenplaat mag volgens hen maximaal 8,0x8,0 cm zijn, het formaat van de verzekeringssticker. Dit is vanwege afleesbaarheid en handhaving door politie echter niet wenselijk.

Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) – heeft besloten de MR niet te selecteren voor formeel advies vanwege de verwachte gevolgen voor regeldruk (niet of nauwelijks) bij gebruik van bestaande platen. De nieuwe plaat lijkt (in eerste instantie) iets duurder om te produceren. Mogelijk vindt het ATR dat zij op basis van het nieuwe uitgangspunt anders geadviseerd zou hebben.

Politieke context

Over het Besluit kentekening bijzondere bromfietsen is een schriftelijk overleg gevoerd, op verzoek van Lid Heutink (PVV)¹. De beantwoording hiervan² leidde niet tot vervolgvragen, ook niet in het Commissiedebat verkeersveiligheid van 30 januari jl.

Financiële/juridische overwegingen

Het nieuwe formaat moet in de regelgeving worden opgenomen. Dat kan naar aanleiding van de internetconsultatie op de Regeling kentekening bijzondere bromfietsen. De financiële gevolgen lijken beperkt. De nieuwe plaat is (in eerste instantie) duurder om te produceren. Dit is onderdeel van onderzoek door de RDW.

¹ Kamerstuk 29398, nr. 1081.

² Kamerstuk 29298, nr. 1089.

Strategie

Het voorstel voor een kleinere kentekenplaat is het gevolg van het zoeken naar maatwerkoplossingen voor bestaande bijzondere bromfietsen. Nu deze generiek toepasbaar lijkt, zien we geen reden om een kleiner formaat aan nieuwe voertuigen te onthouden.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

De gevolgen van een kleiner formaat kentekenplaat voor de maatschappij zijn er niet. Voor aanvragers van een kenteken geldt alleen dat zij een kleinere plaat krijgen. Het kleinere model is inpasbaar in de bestaande productie, afgifte en innamesystematiek van de kentekenplaat keten.

Communicatie

Voor de kentekening en de conversie van bestaande voertuigen wordt tezamen met de RDW een communicatiestrategie opgesteld.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

De regeling is een uitvoeringsvoorschrift van het Besluit kentekening bijzondere bromfietsen.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

N.v.t.

Bijlagen

Geen.

Toelichting

Nieuw formaat kentekenplaat bijzondere bromfietsen

Het voorstel is een nieuw standaardformaat kentekenplaat voor bijzondere bromfietsen dat is gebaseerd op bestaande formaten. Zie afbeelding:



Het nieuwe formaat is 10x12 cm. Dit is gebaseerd op de kleinste zijde van de reeds bestaande platen voor snor- en bromfietsen:

- De plaat linksonder is **10**x17,5 cm.
- De plaat rechtsboven is 14,5x**12,5** cm.

Alleen het formaat is nieuw, de kleurstelling en de lettergrootte is gelijk. *Nb.: Het betreft een proefdruk, in de uiteindelijke versie van deze plaat wordt ook voorzien van een geperste witte rand en begint het kenteken met de letter E, zoals ook op de andere twee voorbeelden).*

Datum

22 maart 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/90569

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

minister

Bijlage(n)

Geen