

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 985

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 februari 2022

In het commissiedebat verkeersveiligheid van 2 december jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 976) heeft mijn voorganger toegezegd om in de eerste maand van 2022 een brief naar de Kamer te sturen over het handhavingsspectief voor Lichte Elektrische Voertuigen (hierna: LEVs). Met deze brief doe ik die toezegging, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, gestand.

In het verkeer is sprake van een steeds grotere verscheidenheid aan LEVs.¹ Zo zijn voertuigen als elektrische (bak)fietsen al niet meer uit het straatbeeld weg te denken en zijn ook elektrische voertuigen voor bijvoorbeeld goederenvervoer in opkomst. Het is van belang dat deze (nieuwe) voertuigen veilig aan het verkeer deelnemen, voor de bestuurder maar ook voor andere verkeersdeelnemers. Handhaving op de geldende verkeersregels is het sluitstuk om verkeersveiligheid in den brede te borgen. Het lid Hagen van D66 vroeg tijdens het commissiedebat of de politie op dit moment in staat is om te handhaven op de verscheidene (nieuwe) LEVs op straat. Mijn voorganger heeft daarop gemeld per brief aan uw Kamer op een rij te zetten wat de aandachtspunten zijn voor de LEVs vanuit handhavingsspectief.

Het vertrekpunt bij het in kaart brengen van die aandachtspunten is dat handhaving op verkeersgedrag van LEV-bestuurders in beginsel geen ander vraagstuk is, dan handhaving op verkeersgedrag van bestuurders van andere reeds bestaande voertuigen. De verkeersregels die voor elk voertuig gelden volgens de Wegenverkeerswet 1994, zoals het verbod op door rood licht rijden, het verbod op rijden onder invloed en het verbod op telefoongebruik, gelden ook voor de LEVs. Dat betekent ook dat de fietskoerier op een fiets met trapondersteuning die het lid Hagen noemde als voorbeeld in het commissiedebat, net zo goed fietsverlichting moet voeren. Ook mag de fietskoerier, net als andere verkeersdeelnemers, geen gebruik maken van zijn of haar telefoon tijdens het rijden. De politie kan met de bestaande handhavingsmiddelen op deze overtredingen handhaven. Ook handhaaft de politie op voertuigen die niet zijn toege-

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 954.

staan op de weg. Dit geldt ook voor LEVs. De politie kan bijvoorbeeld voertuigen in beslag nemen indien daar aanleiding toe bestaat. Wat wel voor verandering gaat zorgen, is de uitwerking van het LEV-kader dat de Minister van IenW op 13 juli jl. naar uw Kamer heeft verzonden.² Dit kader beschrijft de regels die specifiek gaan gelden voor LEVs die zijn uitgezonderd van het toepassingsgebied van EU Verordening 168/2013. Dit betreft voertuigen zonder zitplaats voor de bestuurder (bijv. e-steps), zelfbalancerende voertuigen (bijv. de Segway) en voertuigen met trapondersteuning (bijv. de e-(bak)fiets). Het LEV-kader stelt regels aan de voorkant omtrent toelating van deze voertuigen op de weg en toezicht op de conformiteit van de productie, maar ook regels die op straat moeten worden gehandhaafd. Handhaving op straat is grofweg nodig op: eisen aan het voertuig (o.a. maximum constructiesnelheid en maximale afmetingen), eisen aan de gebruiker (controleren op minimum leeftijd en rijbewijs) en eisen aan het gebruik (o.a. kentekenplicht en de juiste plaats op de weg). In het LEV-kader staat verkeersveiligheid voorop en wordt zo veel mogelijk helderheid en eenduidigheid aangebracht in de regels die specifiek gaan gelden voor deze voertuigen. De ministeries van IenW en JenV en de betrokken organisaties, zoals de RDW en de politie, werken samen op dit thema. Binnen deze samenwerking wordt gezorgd dat de regels die gaan gelden voor LEVs de mogelijkheden voor de politie bevorderen om effectief te handhaven op deze voertuigen. Hieronder schets ik een aantal zaken die van belang zijn voor handhaving en waar rekening mee wordt gehouden in de verdere uitwerking van het LEV-kader en de bijbehorende regelgeving. Ook schets ik een aantal uitdagingen dat nog bestaat voor handhaving op deze voertuigen.

Herkenbaarheid en eenduidigheid voor de handhaver

Essentieel voor de politie is dat verschillende typen LEVs direct herkenbaar zijn, zodat de agent weet met welk voertuig en bijbehorende regels hij/zij te maken heeft. Zo moeten bijvoorbeeld de lichte e-bakfietsen en de zwaardere typen e-bakfietsen goed van elkaar te onderscheiden zijn, omdat de regels voor deze LEVs gaan verschillen. In het LEV-kader is daar rekening mee gehouden, omdat voorzien is dat alle LEVs, met uitzondering van de lichte e-(bak)fiets, gekentekend gaan worden. Kentekening draagt bij aan de mogelijkheid voor de politie om effectief te handhaven, omdat aan de hand van de kentekenplaat direct duidelijk is welke eisen gelden voor het gebruik (minimum leeftijd, rijbewijs) en de plaats op de weg. Identificatie waarbij er een duidelijke verbinding is tussen het voertuig en de eigenaar/houder zorgt er bovendien voor dat handhaving beter en eenvoudiger is uit te voeren. De RDW werkt de plannen voor kentekening verder uit en betreft het perspectief van de politie hierbij. Daarnaast wordt de politie betrokken bij vraagstukken als wat de plaats op de weg is voor LEVs, waarbij voor de politie vooral eenduidigheid van belang is.

Maatregelen aan de voorkant – handhaving als sluitstuk

Het lid Hagen refereerde in het commissiedebat aan het gemak waarmee LEVs opgevoerd kunnen worden en daarmee de geldende maximumconstructiesnelheid van 25 km per uur overschrijden. Wanneer manipulatie van LEVs op grote schaal gebeurt, gaat handhaving door de politie niet voldoende oplossing bieden. Het is daarom van belang dat deze ontwikkeling die de verkeersveiligheid in het geding kan brengen, mede aangepakt wordt aan de voorkant. Het Ministerie van IenW en de RDW bekijken onder andere de mogelijkheden om hier in het goedkeurings-

² Kamerstuk 29 398, nr. 954.

proces van LEVs aandacht voor te hebben, bijvoorbeeld door dit aandachtspunt mee te nemen in de uitwerking van de technische eisen waar LEVs aan moeten voldoen. Effectieve handhaving door de politie blijft het sluitstuk om overtredingen verder terug te dringen.

Techniek, handhavingsmiddelen en capaciteit

Een uitdaging die niet zomaar weggenomen kan worden met eenduidige regelgeving of maatregelen voordat een LEV wordt toegelaten, is de beschikbaarheid van handhavingsmiddelen die geschikt zijn voor handhaving op straat op LEVs. Met de toename in verschillende LEVs, zal de vraag naar nieuwe handhavingsmiddelen naar verwachting toenemen. Zo is het op dit moment niet mogelijk om de maximum constructiesnelheid van LEVs te meten op de rollentestbank. De enige mogelijkheid om deze te meten is de tijdsintensieve en complexe rijproef. De politie is daarom nog op zoek naar een handhavingsmiddel dat wel geschikt is om de constructiesnelheid te meten. Bovendien moeten alle nieuwe handhavingsmiddelen vóór aanschaf en ingebruikname gecertificeerd worden, wat een tijdrovend proces is.

Verder constateer ik in meer algemene zin dat het aantal verschillende soorten, al dan niet lichte elektrische, voertuigen dat wordt toegelaten op de weg, de laatste jaren toeneemt. Ondanks de eerdergenoemde aspecten van herkenbaarheid en maatregelen voordat LEVs worden toegelaten, wordt de handhaving op geldende eisen er netto niet eenvoudiger op met een groter aanbod aan voertuigen. Het vergt steeds meer kennis en technische hulpmiddelen en dus ook steeds meer tijd om te kunnen vaststellen of een voertuig aan de geldende eisen voldoet. In de praktijk betekent dit dat de politie in toenemende mate een afweging moet maken waar de capaciteit op moet worden ingezet. Hoewel door de intensivering van het vorige kabinet de operationele formatie van de politie is verhoogd, heeft de politie de komende jaren nog te maken met een onderbezetting. Dit kan gevolgen hebben voor de inzet van de politie op de verschillende taakvelden, waaronder verkeershandhaving.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius