

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie	PK/185188	Onderwerp	Advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen
Uw referentie	IENW/BSK—2018/216901	Datum	3 december 2018
Project	S18.22	Telefoon	(070) 3173 318

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

U heeft SWOV om advies gevraagd over de wenselijkheid van een aanpassing van het kader voor de toelating en het veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen, voor zover deze niet onder Europese regelgeving (kunnen) vallen.¹ U heeft tevens gevraagd om, vooruitlopend op ons definitieve advies, een handelingsperspectief voor de korte termijn te schetsen. Ik heb het kortetermijn-handelingsperspectief geïnterpreteerd als een eerste conceptversie van het definitieve advies, dat wij naar verwachting in maart 2019 zullen aanbieden. Zoals u in uw adviesaanvraag schrijft, is het een veelomvattend vraagstuk. Het definitieve advies kan daarom afwijken van dit conceptadvies, ook omdat SWOV de mening van verschillende experts en reacties op dit conceptadvies wil meewegen. Bijgevoegd treft u deze eerste conceptversie aan.

Aanleiding voor de adviesaanvraag was het tragische ongeval met een Stint op een spoorwegovergang in Oss op 20 september dit jaar, waarbij vier jonge kinderen om het leven kwamen. Het onderzoek naar de precieze toedracht loopt op dit moment nog. De uitkomsten van dat onderzoek zijn relevant voor het toelatingskader en daarmee het handelingsperspectief op langere termijn.

Vooropgesteld: SWOV meent dat aanpassing van het kader, waarover wij al contact hadden in het kader van het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid, wenselijk is met als beoogd resultaat: een systematische en transparante verkeersveiligheidsbeoordeling van nieuwe aanvragen om licht gemotoriseerde voertuigen toe te laten tot het Nederlandse wegverkeer. Daarbij geldt dat de reguliere Europese typegoedkeuring voor nieuwe typen voertuigen veel voordelen heeft en daarom, waar mogelijk, de voorkeur verdient.



1. Brieven IENW/BSK-2018/204208, d.d. 21 september 2018, en IENW/BSK-2018/216901, door ons ontvangen op 17 oktober 2018

Zoals u schrijft heeft SWOV op basis van het destijds bestaande kader in 2011 geadviseerd over toelating van de Stint op de openbare weg. De conclusie was dat met de Stint niet zonder meer veilig aan het verkeer kon worden deelgenomen.² De uitkomsten van onze beoordeling van destijds zullen wij benutten in ons definitieve advies. Dat advies zal in belangrijke mate gebaseerd zijn op de beginselen voor een duurzaam veilig wegverkeer.³ Het doel daarvan is om ernstig en dodelijk letsel te voorkomen door de kwetsbare en feilbare mens te beschermen en grote risico's zo veel mogelijk uit te bannen. Volgens deze veiligheidsbeginselen, die recentelijk zijn geactualiseerd, geldt algemeen dat het niet veilig is om kwetsbare (onbeschermd) verkeersdeelnemers de rijbaan te laten delen met gemotoriseerd verkeer dat op die rijbaan 50 km/uur of sneller mag rijden. In plaats daarvan is afwaardering naar een limiet van maximaal 30 km/uur wenselijk of, bij zogenaamde gebiedsontsluitingswegen, het voorzien in een vrijliggend fietspad. Dit beginsel verdient mijns inziens in het nieuwe toelatingskader een duidelijker plaats, vooral wanneer een nieuw licht gemotoriseerd voertuig bedoeld is voor het vervoeren van passagiers.

Op dit moment ontbreekt het op een belangrijk deel van de 50 km/uur-wegen nog aan vrijliggende fietspaden wat tot onveilige situaties kan leiden. Voor wie kinderen of ouderen vervoert of laat vervoeren met de (bak)fiets of (bijzondere) bromfiets is het devies (1) routes met 30km/uur-wegen en fietspaden te kiezen waarbij deze onveilige situaties zoveel mogelijk worden vermeden en (2) extra alert en voorzichtig te zijn daar waar dat niet mogelijk is. Komen onveilige situaties veel voor en is er geen alternatieve route, dan kan omwille van de veiligheid beter een ander vervoermiddel worden gekozen (auto, bus/tram, lopen).

Voor de lange termijn moet het streven van wegbeheerders blijven om 50 km/uur-wegen ofwel te voorzien van vrijliggende fietsinfrastructuur, ofwel de weg af te waarderen naar en in te richten als 30 km/uur-weg. Daar profiteren alle kwetsbare verkeersdeelnemers van, waaronder fietsers en kinderen die met de (bak)fiets vervoerd worden. Voor de nationale overheid, die het verkeersveiligheidsbeleid coördineert, zou het afmaken van een dergelijke, duurzaam veilige weginfrastructuur prioriteit moeten hebben om de genoemde onveilige situaties spoedig op te lossen.⁴ Hetzelfde geldt voor het veiliger maken van spoorwegovergangen.

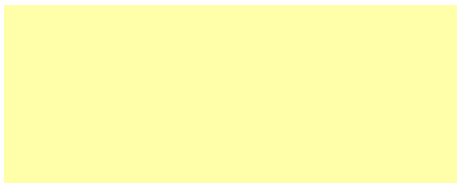
In de Tweede Kamer is een motie aangenomen om 'in het nieuwe toelatingsbeleid voor bijzondere voertuigen een duidelijk onderscheid te maken tussen de eisen die gesteld worden aan goederenvervoer, individueel vervoer, personenvervoer en personenvervoer voor kwetsbare groepen zoals kinderen en invaliden'.⁵ Het is daarbij denkbaar om de toelating te koppelen speciale bepalingen, waaronder een verbod van gebruik op andere plaatsen dan het fietspad of wegen waar een snelheidslimiet van maximaal 30 km/uur geldt (en die snelheid idealiter ook door de weginrichting wordt afgedwongen). Momenteel kent de wet die mogelijkheid niet, wat betekent dat de wetgever de nadelen hiervan zou moeten afwegen tegen de voordelen (i.c. het mogelijk maken van het gebruik van nieuwe vervoersmiddelen voor het vervoeren van passagiers). SWOV zal deze mogelijkheid in het definitieve advies desgewenst nader kunnen uitwerken.



2. [Verslag veiligheidsonderzoek STINT](#) - C10.03.09.4 d.d. 8 november 2011
3. SWOV (2018). [DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030](#). SWOV, Den Haag
4. Zie ook mijn [brief](#) over dit onderwerp d.d. 25 mei 2018, kenmerk PK/mho/185078
5. [Kamerstuk 29398 nr. 619](#), motie voorgesteld 7 november 2018 door het lid Van Aalst

Tot slot: ik meen dat het nieuwe kader voor de toelating en het veilig gebruik op de weg van licht gemotoriseerde voertuigen relevant is voor innovatieve voertuigen die eerder, op basis van voorgaande kaders, zijn toegelaten. Dat geldt naar mijn mening zeker voor voertuigen die veel gebruikt worden en die bedoeld zijn voor het vervoer van kinderen. Het zou daarom logisch zijn om de Stint, na afloop van het toedrachtonderzoek en de eventueel daaruit resulterende technische aanpassingen, aan het nieuwe toetsingskader te onderwerpen.

Hoogachtend,



Dr. P. van der Knaap
Directeur-bestuurder SWOV