

29398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 86 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 april 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<1> en de vaste commissie voor Justitie<2> hebben op 13 maart 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Hirsch Ballin van Justitie over:

- **het verslag van een schriftelijk overleg over maatregelen inzake de verkeersveiligheid (29398, nr. 78);**
- **de brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Justitie, mede namens hun ambtsgenoot van BZK, inzake de mogelijkheden tot het introduceren van een aparte voertuigcategorie voor de Segway in de regelgeving, d.d. 12 maart 2008 (29398, nr. 81).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Roefs** (PvdA) is niet tevreden met de brief van de ministers over de Segway. De Kamer heeft er geen enkel misverstand over laten bestaan dat de Segway moet kunnen worden gebruikt op de openbare weg. In het licht van de vraag hoe met innovaties moet worden omgegaan, is het goed dat de ministers voor de optie van een nieuwe voertuigcategorie hebben gekozen. Over wat er in de tussentijd moet gebeuren, bestaat echter verschil van mening tussen regering en Kamer. De regering wil eerst het gehele traject doorlopen en dan de Segway groen licht geven. Mevrouw Roefs wil dat de Segway nu al, vooruitlopend op een wetwijziging, via een gedoogbeschikking mag worden gebruikt op de openbare weg. In Duitsland is dit reeds mogelijk. Indien nodig, zal de Kamer hierover om een uitspraak worden gevraagd.

De heer **Roemer** (SP) hoopt dat dit de laatste keer is dat er over de Segway wordt gesproken. Het moet afgelopen zijn met het heen en weer geschrijf en gepraat. De minister heeft al verschillende keren informatie verstrekt over vergelijkbare situaties in Europa, die later toch weer anders bleken te zijn. Zo zou Duitsland zijn gestopt met de voorbereidingen, terwijl nu blijkt dat dit land voorstander is van de toelating van de Segway. In Duitsland is er een ontheffing ontleend tot de officiële toelating is geregeld. Wat daar kan, kan en moet in Nederland ook gebeuren.

De heer **De Rouwe** (CDA) is voorstander van de invoering van de Segway, maar dit moet wel netjes worden geregeld, mede in het kader van de verkeersveiligheid. In de brief van de regering wordt een aantal opties gegeven, die teleurstellen omdat het tempo ervan tegenvalt. Hoe kan voor een versnelde invoering worden gezorgd? De regels moeten hierbij in acht worden genomen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in haar rapport een aantal opmerkingen gemaakt over de verkeersveiligheid, die moeten worden meegenomen.

Kamerlid Koopmans heeft bij een eerdere gelegenheid gevraagd om al tijdens het onderzoek van de SWOV een en ander juridisch in te plannen. Is dit ook gebeurd? Waarom is gekozen voor een kentekenplicht? Hoe verhoudt de leeftijdseis zich met gehandicapte kinderen die buiten deze leeftijdscategorie vallen?

Er zijn nu twee mogelijkheden: het netjes regelen volgens de wet of gedogen. De heer De Rouwe vindt de uitzondering voor gehandicapten te billijken vanwege het spoedeisende karakter, maar is er geen voorstander van om nu maar alles te gedogen.

De heer **De Krom** (VVD) constateert dat de Segway is verworden tot een symbool van de strijd van de politiek tegen bureaucratie en onwillige ambtenaren en juristen. Het is onaanvaardbaar dat nog anderhalf jaar moet worden gewacht totdat een simpele step de weg op kan. In Duitsland wordt de Segway al gebruikt, in Oostenrijk wordt het voertuig als een fiets gekwalificeerd, terwijl Nederland er een heel nieuwe voertuigcategorie van maakt, inclusief een kentekenplicht. Waarom moet het hier zo moeilijk?

De Segway dient binnen een maand te worden toegelaten in afwachting van de regelgeving. De heer De Krom wil niet accepteren dat dit niet mogelijk is. Juristerij en bureaucratie mogen niet boven het belang van heel veel mensen gaan.

Antwoord van de bewindslieden

De **minister van Verkeer en Waterstaat** stelt vast dat hij ten aanzien van de Segway altijd de lijn heeft gevolgd van "ja, mits" in plaats van "nee, tenzij". Als voorstander van innovatieve voertuigen is hij het met mevrouw Roefs eens dat deze voertuigen als een aparte categorie een plek moeten krijgen in de wetgeving. Om dit in de wet vast te leggen, moet rekening worden gehouden met het Nederlandse juridische instrumentarium en met de lijn van de Europese Commissie op dit vlak.

In de brief van 6 februari staat dat het overleg met de Europese Commissie heeft uitgewezen dat er twee routes mogelijk zijn waarlangs de Segway kan worden toegelaten. De eerste route is om de Segway niet als nieuwe voertuigcategorie te zien, maar als bromfiets met innovatieve techniek. Hiervoor zou artikel 2.2 van het Voertuigreglement moeten worden aangepast. De Segway zou in deze optie een tijdelijke goedkeuring als bromfiets kunnen krijgen, maar deze procedure moet altijd leiden tot voorstellen voor aanpassing van de Europese richtlijn voor gemotoriseerde twee- en driewielers. Deze ingewikkelde en veelomvattende procedure staat zeker niet garant voor succes. Als het voorstel geen gekwalificeerde meerderheid krijgt, wordt de richtlijn niet aangepast en zou de tijdelijke goedkeuring weer moeten worden ingetrokken. Dit is een zeer reëel risico. De tweede route is om nationaal een geheel nieuwe voertuigcategorie in te voeren. Uit het overleg met de Commissie is gebleken dat de richtlijn voldoende interpretatieruimte biedt om een dergelijke nieuwe categorie te ontwikkelen. Ook deze optie is volgens de Commissie niet helemaal risicovrij, omdat de aan te passen regelgeving moet worden genotificeerd en lidstaten dus bezwaar zouden kunnen maken. De inschatting is echter dat deze route veel minder riskant is. De regering heeft derhalve een voorkeur voor deze tweede route.

De voorwaarden die aan toelating van de Segway zullen worden gesteld, zijn grotendeels afgeleid uit het advies van de SWOV. De Segway zal voor algemeen gebruik slechts worden

toegestaan op het fietspad en waar geen fietspad is op de rijbaan, dus niet op het voetpad. De Segwayrijder krijgt op deze delen van de weg de juridische status van bestuurder. De Segway dient verzekerd te zijn in het kader van de Wet aansprakelijkheid verzekering motorvoertuigen. De bestuurder dient, met uitzondering van gehandicapten, minimaal zestien jaar oud te zijn. De Segway moet zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting en reflectie en dient in het donker een wit voorlicht en rood achterlicht te voeren. De bestuurder hoeft geen helm te dragen of een rijbewijs te hebben. In overleg met de ministeries van BZK en van Justitie is besloten om het verkeersveiligheidsbelang zodanig te interpreteren dat hieraan wordt toegevoegd dat de Segwayrijder zich dient te gedragen als een snorfietser: hetzelfde als een fietser met het verschil dat men tijdens het rijden niet mag telefoneren, niet naast elkaar mag rijden en een maximale snelheid van 25 km/u aanhoudt. Gehandicapten die wel met de Segway op het voetpad mogen -- een categorie waarvoor een gedoogregeling is gecreëerd -- mogen niet sneller dan 6 km/u.

In de Nederlandse wetgeving kan de Segway niet anders worden gezien dan als een gemotoriseerde tweewieler. Als het voertuig in navolging van Oostenrijk als een fiets zou worden beschouwd, zou de huidige regelgeving moeten worden aangepast door middel van een wetstraject.

Het conceptwetsvoorstel is, zoals eerder toegezegd, reeds opgesteld tijdens de totstandkoming van het SWOV-advies, maar moet nog wel worden afgestemd met politie, de Dienst Wegverkeer (RDW), het Openbaar Ministerie en gehandicaptenorganisaties.

De minister benadrukt dat hij geen voorstander is van onnodige regels. In het geval van de Segway wordt niet onnodig gezocht naar belemmeringen. Als minister van Verkeer is hij er wel aan gehouden om te zoeken naar een manier om de Segway juridisch houdbaar op de weg te krijgen. Nederland moet zich daarbij ook aan de Europese regels houden. Het zou een pyrrusoverwinning zijn om dat niet te doen en de Segway na een jaar weer van de weg te moeten halen.

De **minister van Justitie** merkt op dat de regering voorstander is van de toelating van de Segway. De Segway is een gemotoriseerde tweewieler die op grond van artikel 1, eerste lid, onder e, van de Wegenverkeerswet als een bromfiets moet worden gezien. Daarvoor is een Europese typegoedkeuring nodig. Dit zijn geen nieuwe regels. Met de toelating van de Segway wordt zo veel als mogelijk tempo gemaakt, maar er moet ook een aansprakelijkheidsregeling worden getroffen. Dit is ook de reden voor de kentekenplicht. Het wetsvoorstel zal binnen een paar maanden klaar zijn voor behandeling in de ministerraad. Gekeken zal worden of dit proces nog wat kan worden versneld, zodat het zo snel mogelijk naar de Tweede Kamer kan worden gestuurd. Daarna is het aan de Kamer om tempo te maken.

Gedogen biedt geen oplossing: er wordt dan geen regeling getroffen voor de aansprakelijkheid die kan ontstaan bij gebruik van de Segway. Wel is er een overgangssituatie gecreëerd voor gehandicapten. De enige goede oplossing is om zo snel mogelijk wetgeving tot stand te brengen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Krom** (VVD) constateert dat Kamer en regering in een jaar niet verder zijn gekomen met de Segway. Eerst is de zaak lang opgehouden vanwege een vermeende noodzaak voor een notificatieprocedure in Brussel; nu moet worden gewacht totdat wetgeving is aangepast. Uiteraard moet de introductie van de Segway netjes worden geregeld. Er is al een vrijstelling verleend aan mensen met hart- en longproblemen, die vooruitlopend op de aanpassing van de wetgeving binnen een maand dient te worden uitgebreid. De heer De Krom zal de Kamer hierover om een uitspraak vragen.

Ook mevrouw **Roefs** (PvdA) vraagt zich af waarom de tussenoplossing voor gehandicapten niet kan worden gebruikt voor andere groepen totdat de wet klaar is.

De omschrijving van te introduceren nieuwe voertuigcategorie moet niet worden dichtgetimmerd, bijvoorbeeld ten aanzien van de kentekenplicht.

Mevrouw Roefs is voorlopig nog niet af te brengen van haar in eerste termijn geuite voornemen om de Kamer om een uitspraak te vragen over de Segway.

De heer **Roemer** (SP) vindt het niet uit te leggen dat nu al voor de derde of vierde keer een debat wordt gehouden over de invoering van een elektrische step.

De wetgeving moet uiteraard op zorgvuldige wijze worden aangepast. Ook moeten er afspraken worden gemaakt ten behoeve van de verkeersveiligheid. Dat neemt niet weg dat vooruitlopend op de wetgeving een vrijstelling kan en moet worden verleend.

De heer **De Rouwe** (CDA) is benieuwd of het mogelijk is om vooruitlopend op de wetgeving een bredere vrijstelling te verlenen. Als dat zo is, is hij daarvan een voorstander. Gebleken is dat landen verschillend omgaan met de toelating en categorisering van de Segway. Dit roept de vraag op hoe hiermee in Europa moet worden omgegaan.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** wijst erop dat ook de verkeersveiligheid onder ogen moet worden gezien in de discussie over de toelating van de Segway tot de openbare weg. Mochten er zich onverhoopt ongevallen voordoen met de Segway, dan moeten de zaken wel goed zijn geregeld. Het gaat hier om een nieuwe categorie kwetsbare

verkeersdeelnemers die de rijbaan zullen moeten delen met andere voertuigen zoals vrachtwagens. Het ingezette wetgevingstraject heeft dus wel degelijk zin.

Er zijn stappen gezet om te komen tot een regeling voor de categorie gehandicapten. Bij een bredere uitbreiding voor de groep die geen 6 km/u op het voetpad rijdt, maar 25 km/u op de openbare weg, speelt aansprakelijkheid een rol.

België heeft de zaken rondom de Segway volgens de koninklijke weg geregeld. De toelating van het voertuig is daar juridisch goed gegrond. Dit voorbeeld wordt door de Nederlandse regering gevolgd. Aan deze weg kleven de minste risico's.

De **minister van Justitie** stelt vast dat bij de introductie van de Segway de aandacht in eerste instantie gericht is geweest op mensen met een handicap, omdat binnen deze groep de behoefte aan het gebruik van dit voertuig het grootste is. Bij het bredere gebruik van de Segway moet het onderwerp van de aansprakelijkheid in geval van ongevallen onder ogen worden gezien. Een motie waarin alleen maar staat dat de Segway dient te worden toegelaten, zou onvoorzichtig zijn. Daarin zou ook moeten worden aangegeven hoe de aansprakelijkheid moet worden geregeld.

Voor mensen met hart- en longziekten is een regeling getroffen die geen vrijstelling is. Dat zou namelijk een wettelijke basis vereisen. Als er argumenten zijn om deze regeling te verruimen ten aanzien van anderen, zal de regering daar graag naar kijken. Gegeven het belang dat ook de regering hecht aan de mogelijkheid om van de Segway gebruik te maken, vooral voor wie dit helpt om aan het maatschappelijk verkeer deel te nemen, moet de introductie van dit voertuig met de grootst mogelijke voortvarendheid ter hand worden genomen.

Toezegging

- De regering zal zich er voor inspannen om het voor de toelating van de Segway tot de openbare weg benodigde wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet vóór de zomer aan de Kamer te doen toekomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,

Sneep

1 Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA)

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA)

2 Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), De Wit (SP), Van der Staaij (SGP), Kamp (VVD), Arib (PvdA), ondervoorzitter, De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Çörüz (CDA), Joldersma (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Van Velzen (SP), Azough (GroenLinks), Timmer (PvdA), Griffith (VVD), Teeven (VVD), Verdonk (Verdonk), De Roon (PVV), Pechtold (D66), Heerts (PvdA), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Van Toorenburg (CDA), Anker (ChristenUnie)

Plv. leden: Sterk (CDA), Langkamp (SP), Van der Vlies (SGP), Weekers (VVD), Smeets (PvdA), Schinkelshoek (CDA), Jager (CDA), Jonker (CDA), Roemer (SP), Jan de Vries (CDA), Abel (SP), Halsema (GroenLinks), Dijsselbloem (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Miltenburg (VVD), Zijlstra (VVD), Fritsma (PVV), Koşer Kaya (D66), Gill'ard (PvdA), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Bouchibti (PvdA), Van Haersma Buma (CDA), Slob (ChristenUnie)