

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 7 november 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief van 19 juni 2007 ter aanbieding ontwerp-amvb wijziging Voertuigreglement (Kamerstuk 30 800 XII, nr. 75).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 november 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
R. Kortenhorst

Waarnemend griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

De leden van de fracties van CDA, PvdA, SP, VVD, PVV en ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van voorliggende ontwerp AMvB, houdende wijziging van het voertuigreglement, op een aantal punten van uiteenlopende aard.

Eisen voor het vervoer van passagiers in een rolstoel

Door middel van het besluit wordt de eis in het Voertuigreglement opgenomen dat personenauto's en bedrijfsauto's die na 1 januari 2008 in gebruik zijn genomen en zijn ingericht voor het vervoer van passagiers in een rolstoel, wat de bevestiging van de rolstoel of rolstoelen en de inzittende(n) daarvan betreft, moeten voldoen aan bij ministeriële regeling vast te stellen technische eisen.

Rolstoelvervoer loopt volgens u achter bij het veiligheidsniveau van andere passagiers. De leden van de CDA-fractie vragen welke eisen er straks bij ministeriële regeling gesteld gaan worden. Zijn deze eisen voldoende om alsnog tot een gelijk niveau te komen ten opzichte van andere passagiers?

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich vinden in het verhogen van het veiligheidsniveau voor rolstoelinzittenden. Deze leden missen in de voorgestelde wijzigingen van de beveiligingssystemen wel de aanscherping van de technische eisen aan de rolstoelen zelf. Hierdoor kan er een onveilige situatie voor de betrokken personen blijven bestaan. Ondanks de nieuwe technische eisen aan de beveiligingssystemen, hechten deze leden er waarde aan dat de inzittende zichzelf veilig met een gordel kan (laten) vastzetten. De rolstoelen waarmee dat kan, voldoen aan de ISO-norm 7176-19. Veel bestaande rolstoelen doen dat niet. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat extra strenge eisen niet voor bestaande rolstoelen moeten gelden, maar stellen wel het veiligheidsaspect bij het vervoer van de rolstoel met inzittende in personenauto of bedrijfsauto centraal. Daarom vragen de leden van de PvdA-fractie of het mogelijk is om een overgangstermijn en aanvullende prestatie-eisen aan de bestaande rolstoelen te stellen. Daarnaast zouden de leden van de PvdA-fractie graag geregeld zien dat de nieuw te verstrekken rolstoelen wel voldoen aan de ISO-norm 7176-19.

Aangegeven wordt dat het veiligheidsniveau voor rolstoelvervoer achterblijft bij het veiligheidsniveau voor normaal personenvervoer. De leden van de VVD-fractie erkennen dit probleem en zijn blij dat hier nu naar gekeken wordt. Kunt u aangeven wanneer u verwacht dat de specifieke eisen die aan dit vervoer gesteld gaan worden bekend worden gemaakt? Zijn deze eisen alleen gericht op de inrichting van het voertuig of verwacht u dat er ook eisen zullen worden gesteld aan de rolstoel zelf? De leden van de fractie van de VVD achten deze vraag van belang, aangezien het vermoeden bestaat dat het wellicht zeer lastig is technische eisen aan het voertuig te stellen die voldoende reikwijdte hebben om de grote diversiteit aan rolstoelen te kunnen dekken.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hechten belang aan de veiligheid van rolstoelinzittenden en onderschrijven daarom deze wijzigingen die zorgen dat onverantwoorde en onveilige situaties uit de huidige praktijk worden voorkomen.

Genoemde leden zouden in aansluiting daarop willen weten waarom er geen technische eisen aan de rolstoelen zelf worden gesteld. Zij hebben vernomen van de stichting Vast = Beter en de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland (CG-Raad) dat door het ontbreken van deze eisen het in de toekomst kan blijven voorkomen dat rolstoelen vervoerd worden die met de beschikbare, goedgekeurde rolstoelvastzetsystemen

onmogelijk veilig vast te zetten zijn of de veiligheidsgordel niet juist kan worden aangebracht. Deelt u de mening van de CG-Raad dat het noodzakelijk is dat aan de rolstoelen zelf, voor zover deze gebruikt worden voor vervoer van een inzittende per auto, de eis wordt gesteld dat de inzittende zichzelf veilig met een gordel kan (laten) vastzetten? Zou bijvoorbeeld het voldoen aan de ISO-norm 7176-19, die in die voorwaarde voorziet, niet verplicht moeten worden? Hoe vaak worden momenteel rolstoelen verstrekt die nog niet aan deze norm voldoen?

De stichting Vast = Beter heeft voor bestaande rolstoelen een voorstel opgesteld dat kan worden opgenomen in artikel 59 van het RVV om zo aanvullende prestatie-eisen aan bestaande rolstoelen te stellen. De leden van de fractie van de ChristenUnie zouden graag willen weten of u bereid bent dit voorstel over te nemen met daaraan gekoppeld een overgangstermijn. Voorgesteld wordt het volgende lid op te nemen in artikel 59 van het RVV: «Rolstoelen die in een personenauto of bedrijfsauto gebruikt worden voor het vervoer met een inzittende, moeten aan de volgende voorwaarden voldoen: a) de constructie van een rolstoel en eventueel aangebrachte aanpassingen, mogen een juiste positie en vrije loop van de veiligheidsgordel niet belemmeren, en b) een rolstoel dient zowel aan de voor- als achterzijde twee, door de constructie of markering, duidelijk herkenbare plaatsen te hebben waaraan rolstoelinzittendenbeveiligingssystemen die voldoen aan eisen zoals bedoeld in artikel 5.2.47b en artikel 5.3.47b van het Voertuigreglement eenvoudig en doeltreffend kunnen worden bevestigd. c) de minister kan bij algemene maatregel van bestuur nadere eisen stellen aan rolstoelen teneinde deze als veilige zitplaats toe te staan.»

Technische eisen voor frontbeschermingsinrichtingen

Volgens de nieuwe regels mag een voertuig dat na 24 mei 2008 in het verkeer wordt gebracht alleen een bullbar hebben als het een EG-type-goedkeuringsmerk heeft dat hoort bij dat type voertuig. De leden van de CDAfractie steunen deze maatregel, maar zij vragen waarom gekozen is voor deze invoeringsdatum. Kan invoering bijvoorbeeld ook eerder plaatsvinden? De maatregel geldt voor voertuigen tot een grens van 3,5 ton. Waarom is voor deze grens gekozen? Geldt de nieuwe maatregel ook voor reeds gemonteerde bullbars op bestaande voertuigen?

In de Nota van Toelichting wordt gesteld dat tijdens de periodieke keuring zal worden getoetst of het voertuig aan de voorschriften voor frontbeschermingsinrichtingen voldoet. Begrijpen de leden van de PvdA-fractie het goed dat dit punt in de lijst van «vaste» keuringspunten wordt opgenomen? Wat zijn de verdere stappen als blijkt dat tijdens een periodieke keuring de frontbescherming niet voldoet? Wordt het voertuig dan afgekeurd, tenzij het voertuig de garage zonder de betreffende frontbescherming verlaat? De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of het niet wenselijk is om in het kader van de verkeersveiligheid frontbescherming op nieuwe voertuigen te verbieden en ook om aan de verkoop van frontbescherming op «after-sale market» paal en perk te stellen.

Voorwaarden waarop verlichte transparanten zijn toegestaan

In de Nota van Toelichting wordt alleen nog verwezen naar motorrijvoertuigen die inwendig verlichte transporten voeren en wordt niet gesproken over motorvoertuigen die gebruikt worden voor het geven van rijdonderricht, de zogenaamde lesauto's.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom in dit rijtje de lesvoertuigen ontbreken. In de bestaande regelgeving mogen lesvoertuigen namelijk wel gebruik maken van inwendig verlichte transpa-

ranten. De leden van de CDA-fractie zien voorsnog geen reden om dit te veranderen. Gaat het hier om een omissie of heeft u redenen om dit te veranderen? Zo ja, welke redenen zijn dit?

De leden van de PvdA-fractie vinden het vanuit verkeersveiligheid belangrijk dat de categorie lesvoertuigen in de toekomst het verlichte L-daknaam mag blijven voeren. De leden vragen daarom bij artikel I onderdeel Z de categorie lesvoertuigen toe te voegen.

De leden van de SP-fractie kunnen zich vinden in de wijzigingen die worden beoogd. Zij vragen zich echter eveneens af of artikel I onderdeel Z niet nog een aanvulling behoeft. In het voorliggende ontwerp worden verschillende voertuigen toegestaan verlichte transparanten te voeren. De leden van de SP-fractie missen hierbij de toestemming voor lesvoertuigen om verlichte transparanten te voeren. Zij zijn van mening dat het de verkeersveiligheid ten goede komt wanneer een lesauto duidelijk herkenbaar is voor de andere weggebruikers. In de donkere wintermaanden en 's avonds kunnen verlichte transparanten hier een rol bij spelen. Deelt u deze mening? Bent u bereid het ontwerp aan te passen en het ook voor lesvoertuigen mogelijk te maken om verlichte transparanten te voeren?

In het nieuwe artikel 5.18.36a mogen alleen nog aangewezen motorrijtuigen inwendig verlichte transparanten voeren. Hieronder vallen ook taxi's. Het is tevens de leden van de fractie van de ChristenUnie opgevallen dat in dit artikel lesvoertuigen niet worden genoemd. Is het u bekend dat er rij scholen zijn die momenteel verlichte transparanten voeren mede met het oog op de verkeersveiligheid? Deelt u de mening van deze rij scholen dat verlichte transparanten voor lesvoertuigen 's avonds kunnen bijdragen aan een goede zichtbaarheid van deze auto's en dat het daarom wenselijk is om onder lid twee toe te voegen: «f. lesvoertuigen»?

Het komen te vervallen van de mogelijkheid om bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) contant te betalen.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de reden is om de contante betaling bij het CBR af te schaffen. U schrijft dat dit omwille van veiligheidsredenen onwenselijk is. In hoeverre heeft het daadwerkelijk tot onveilige situaties geleid? Kunt u aangeven hoe vaak gebruik wordt gemaakt van contante betaling en betaling met de pinpas?

De leden van de fractie van de PVV vinden de argumentatie van veiligheid om het contant betalen bij het CBR af te schaffen niet opwegen tegen de service aan de burgers. Contante betaling is zo gebruikelijk voor kleinere bedragen dat van een organisatie als het CBR mag worden verwacht dat alle wettige betaalmiddelen zijn toegestaan. Liever zien deze leden dat er een maximum wachttijd van vier weken wordt opgenomen voor het aanvragen van een praktijk- of theorie-examen. Bent u daartoe bereid?

Overig

De leden van de fractie van de PVV vragen om een lijst van Nederlandse voertuigeisen welke afwijken van Europese toelatingseisen, met opgave van redenen. Hierover kunnen zij dan later een oordeel vormen.

Reactie van de minister

Eisen voor het vervoer van passagiers in een rolstoel

De leden van de fracties van de PvdA, VVD en de ChristenUnie vragen of het mogelijk is om naast het stellen van eisen aan rolstoelinzittendenbeveiligingsmiddelen, ook eisen te stellen aan rolstoelen zelf. De leden van de fracties van de PvdA en de ChristenUnie stellen hiertoe ISO-norm 7176-19 voor als technische norm. Daarnaast vraagt de VVD-fractie wanneer de eisen die zullen worden gesteld aan rolstoelvervoer bekend worden gemaakt.

Het onderhavige ontwerpbesluit bevat een delegatiegrondslag voor het stellen van eisen aan beveiligingsmiddelen die noodzakelijk zijn voor het veilig vervoeren van een rolstoel en de inzittende daarvan. Momenteel wordt op het niveau van ministeriële regeling gewerkt aan het formuleren van deze eisen. Hierbij wordt gestreefd naar het zo beperkt mogelijk houden van de nalevingskosten die gepaard gaan met een dergelijke maatregel. Daarnaast wordt gestreefd naar het opstellen van technische eisen zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de kabinetsdoelstelling «Minder en anders regelen» (voor VenW in het bijzonder uitgewerkt in Kamerstukken II 2004/2005, 29 515, nr. 4). Deze eisen zullen er in grote lijnen op neerkomen dat de bevestigingssystemen moeten voldoen aan ISO-norm 10 542 en de montage ervan in het voertuig dient te geschieden volgens de voorschriften van de fabrikant van het systeem. Hierover bestaat overeenstemming met de carrosseriebedrijven die zich met het inbouwen van beveiligingssystemen voor rolstoelinzittenden bezighouden. Thans wordt beoordeeld of het mogelijk is om te verwijzen naar genoemde ISO-norm of dat deze norm op een andere wijze moet worden opgenomen in de regelgeving. Ongeacht de vorm zullen de eisen die worden gesteld aan de beveiligingsmiddelen binnenkort bekend worden gemaakt.

Ik ben me ervan bewust dat voor het veilig vervoeren van rolstoelpassagiers goede rolstoelvastzetsystemen alleen optimaal kunnen functioneren als de constructie van de rolstoelen zich ertoe leent veilig te worden bevestigd. De door de verschillende fracties voorgestelde ISO-norm 7176-19 ligt voor de hand als toekomstige norm voor veilig vastzetbare rolstoelen. De voorgestelde oplossing voor de kortere termijn, het opnemen van prestatie-eisen in het Reglement verkeersregels en verkeersstekens 1990, zoals ook bepleit door de Stichting Vast is Beter, spreekt mij eveneens aan. Het gaat mij op dit moment echter te ver een harde toezegging te doen. Omdat de meeste rolstoelen door gemeenten worden verstrekt, is het wenselijk de consequenties van dergelijke maatregelen eerst met hen af te stemmen.

Technische eisen voor frontbeschermingsinrichtingen

De leden van de PvdA-fractie vragen of de controle op de voorschriften voor frontbeschermingsinrichtingen (hierna: bullbars) als keuringspunt bij de APK wordt opgenomen en wat het gevolg is als tijdens de APK blijkt dat de bullbar niet voldoet. Daarnaast vragen de leden van de PvdA fractie zich af of het niet wenselijk is om in het kader van de verkeersveiligheid bullbars op nieuwe voertuigen te verbieden en ook om aan de verkoop op de «after-sales-market» paal en perk te stellen.

Bij de APK zal moeten worden getoetst of bullbars van voertuigen die in gebruik zijn genomen na 24 mei 2008 van het bij ministeriële regeling voorgeschreven typegoedkeuringsmerk zijn voorzien. Dit merk wordt in het kader van de EG-typegoedkeuring van voertuigen of voertuigonder-

delen geplaatst op bullbars van voertuigen of afzonderlijke bullbars die behoren tot een goedgekeurd type. Bij de APK zal door middel van een visuele controle moeten worden vastgesteld of de bullbar van dit merk is voorzien. Is de bullbar niet van dit merk voorzien, dan zal dat leiden tot afkeuring van het voertuig. Niet uit te sluiten is dat een voertuigeigenaar voor de APK zijn niet toegelaten bullbar verwijdert en deze er later weer op bevestigt.

Bullbars op nieuwe voertuigen kunnen alleen worden verboden als zij niet behoren tot een goedgekeurd type. De richtlijn inzake bullbars op motorvoertuigen behelst geen verbod op bullbars maar stelt eisen aan bullbars, die erop neerkomen dat een auto met de desbetreffende bullbar niet meer letsel mag veroorzaken dan een auto zonder bullbar. Met ingang van 25 mei 2007 mogen geen bullbars meer worden verkocht die niet voldoen aan de eisen uit de richtlijn, maar het is niet uit te sluiten dat er op enigerlei wijze nog aan te komen zal zijn. Zij zouden dan kunnen worden gemonteerd op voertuigen die voor de inwerkingtreding van de richtlijn in het verkeer zijn gebracht. Het achteraf alsnog verbieden van reeds aanwezige bullbars is niet mogelijk voor auto's die inclusief bullbar een EG-typegoedkeuring hebben gekregen. Voor auto's die zonder bullbar een EG-typegoedkeuring hebben gekregen zou het in theorie wel kunnen. De vraag is of zo'n maatregel proportioneel is. Ik denk niet dat de kosten en moeite die met de invoering en handhaving hiervan gemoeid zijn in verhouding staan tot de eventueel te behalen veiligheidswinst en bovendien zullen auto's die een bullbar «oude stijl» hebben, vanzelf geleidelijk verdwijnen. Verder is in de aanloop naar de implementatie van de richtlijn niet naar de branche en het publiek gecommuniceerd dat bullbars op bestaande voertuigen zouden worden verboden. Als dat toch gebeurt kan het zijn dat pas aangeschafte bullbars weer moeten worden verwijderd. Niet uit te sluiten valt dat dit tot schadeclaims zou leiden.

Voorwaarden waarop verlichte transparanten zijn toegestaan

De leden van de fracties van de PvdA en de SP vragen om mogelijk te maken dat ook lesvoertuigen gebruik mogen maken van verlichte transparanten.

Ik deel de mening van de fracties dat een goede herkenbaarheid van lesvoertuigen kan bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. In de regelgeving zullen de motorrijtuigen die worden gebruikt voor het geven van rijonderricht dan ook worden toegevoegd aan de voertuigcategorieën die inwendig verlichte transparanten mogen voeren. Hierbij zal de informatie die verlicht mag worden weergegeven worden beperkt tot een verlichte L.

Het komen te vervallen van de mogelijkheid om bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) contant te betalen

De leden van de fractie van de PVV vinden de argumentatie van veiligheid om het contant betalen bij de CBR af te schaffen niet opwegen tegen de service aan de burger.

Het CBR en ik onderkennen het belang van een goede service richting de burger. In het verleden is echter gebleken dat het bieden van de mogelijkheid van contante betaling voor de theorie-examens leidt tot de aanwezigheid van relatief grote hoeveelheden contant geld bij het CBR. Hierdoor ontstaat een situatie waarin de veiligheid van werknemers van het CBR niet langer kan worden gegarandeerd. In een dergelijk geval acht ik een beperking van de betalingsmogelijkheden voor de burger gerechtvaardigd.

digd. De betaling van praktijkexamens geschiedt reeds sinds 1996 door middel van overboekingen op een door het CBR aangegeven bankrekening.

De leden van de fractie van de PVV vragen om de invoering van een maximum wachttijd van vier weken voor het aanvragen van een praktijk- of theorie-examen.

Tot een goede service behoort ook het zo spoedig mogelijk afhandelen van aanvragen voor een theorie- of praktijkexamen. Voor de maatregelen die het CBR in dit verband neemt, verwijs ik u naar de brief van 17 oktober 2007 over dit onderwerp (Kamerstukken II 2007/2008, 29 398, nr. 58).

Overige

De leden van de PVV-fractie vragen om een lijst van Nederlandse voertuigeisen welke afwijken van Europese toelatingseisen.

Het systeem van in Nederlandse wetgeving opgenomen voertuigeisen bestaat uit een drietal soorten eisen. Dit zijn toelatingseisen die van toepassing zijn op de eerste toelating van een (type) voertuig op de weg, permanente eisen en gebruikseisen. Permanente eisen en gebruikseisen zijn van toepassing op alle voertuigen waarmee over de weg wordt gereden. Voor de voertuigen waarvoor een periodieke keuringsplicht geldt, worden de meeste permanente eisen behalve door de politie op de weg ook getoetst tijdens de APK. Gebruikseisen zijn eisen die zien op de combinatie van voertuigen, lading etc. Tegenwoordig wordt het merendeel van de toelatingseisen voorgeschreven door middel van volledig harmoniserende EG-richtlijnen. Dit laat geen ruimte voor Nederlands beleid. Permanente eisen en gebruikseisen zijn voor het merendeel afgeleid van de toelatingseisen. Permanente eisen mogen op grond van het EG-verdrag namelijk niet strijdig zijn met toelatingseisen. Daarnaast is op de APK-plichtige voertuigen de zogenaamde APK-richtlijn¹ van toepassing. Deze EG-richtlijn schrijft door middel van minimumharmonisatie voor welke eisen minimaal moeten worden meegenomen bij de APK. De Nederlandse wetgeving bevat geen permanente eisen die afwijken van de Europese toelatingseisen. Wel komt het voor dat een bepaald onderwerp niet wordt voorgeschreven door middel van Europese toelatingseisen. In het kader van de verkeersveiligheid kan het noodzakelijk zijn dat voor die onderwerpen nationaal iets wordt geregeld. Dit geldt met name voor voertuigen waarvoor (vooralsnog) geen Europese toelatingseisen zijn voorgeschreven, zoals bijvoorbeeld gehandicaptenvoertuigen, en voor combinaties van voertuigen. Concluderend, de Nederlandse wetgeving bevat geen voertuigeisen die afwijken van Europese toelatingseisen.

¹ Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PbEG L 46).