

Vergaderjaar 2007–2008

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 59

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 oktober 2007

Op 6 november is er een Algemeen Overleg verkeersveiligheid gepland. Met deze brief wil ik u nader informeren over een aantal onderwerpen, waarmee ik uitvoering geef aan eerdere toezeggingen aan de Kamer. In de week voorafgaand aan het Algemeen Overleg verkeersveiligheid zal ik u nog een brief doen toekomen over een aantal andere onderwerpen.

Muziek/bellen op de fiets

Ter uitvoering van de motie van het lid Van Oudenallen uit de algemene politieke beschouwingen van 28 september 2006¹ heb ik in het Algemeen Overleg verkeersveiligheid van 6 juni 2007 toegezegd u dit najaar te informeren over het onderzoek naar de consequenties voor de verkeersveiligheid van het luisteren naar muziek op de fiets (Kamerstuk 29 398, nr. 54).

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer komt op basis van een kwalitatieve inschatting tot de conclusie dat het aantal doden door het luisteren naar muziek op de fiets in het meest negatieve geval in absolute zin een factor twee hoger is dan het aantal doden door bellen op de fiets, waarbij het gaat om een enkel slachtoffer per jaar. Het aantal fietsers dat naar muziek luistert zal groter zijn dan het aantal fietsers dat belt op de fiets (hogere expositie voor eerste groep).

Het risico van de eerste groep zal gemiddeld genomen minder groot zijn dan het risico bij de tweede groep. Uit het product van de expositie en het risico komt AVV derhalve in het meest negatieve geval tot de genoemde factor twee.

Over het mobiel bellen op de fiets heb ik u vorig jaar geïnformeerd², voorafgaand aan het Algemeen Overleg op 21 september 2006 (Kamerstuk 29 398, nr. 45). Tijdens dat overleg heb ik u een verbod op het handheld bellen op de fiets dringend afgeraden, hetgeen door de Kamer werd ondersteund. Tijdens de aangehaalde algemene politieke beschouwingen van vorig jaar is het probleem van de handhaafbaarheid van een dergelijke maatregel nogmaals aan de orde geweest. Handhaving zou de politie

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 30 800, nr. 40.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 29 398, nr. 43, bijlage, punt 2.7.

onevenredig veel capaciteit kosten met de constatering dat handhaving op mobiel bellen tijdens het fietsen moeilijker is dan handhaving op mobiel bellen tijdens het autorijden. De politie zou meer moeten surveilleren buiten verkeersaders, bijvoorbeeld op drukke fietsroutes en zelfs dan blijft de pakkans laag.

De gevolgen van het naar muziek luisteren tijdens het fietsen lijken beperkt, zolang de muziek niet te hard staat. Eventuele negatieve effecten zijn te wijten aan een verslechtering van het horen en bij snelle, harde muziek ook aan een hogere cognitieve belasting. Een verbod op luisteren naar muziek tijdens het fietsen is alleen mogelijk wanneer het dragen van oordopjes wordt verboden. Een eventueel verbod op het luisteren naar muziek op de fiets is nog moeilijker handhaafbaar dan een verbod op handheld bellen op de fiets, omdat alleen van dichtbij het dragen van oordopjes kan worden geconstateerd. Daarom is het weinig zinvol om de schaarse handhavings- en campagne-capaciteit in te zetten op een verbod op het luisteren naar muziek tijdens het fietsen. Het zal moeilijk zijn om het belang van dit verbod uit te leggen in campagnes. Het is eveneens nauwelijks aan te tonen of de muziek daadwerkelijk aanstond. Daarnaast kan het constateren van oordopjes praktisch onmogelijk zijn in geval een kopsel de oren afdekt, oordopjes een onopvallende kleur hebben (weinig contrast), iemand een draadloze koptelefoon draagt en bij duisternis. Ik ben dus niet van plan het luisteren naar muziek op de fiets te verbieden.

Alcohol beginnende bestuurder

Tijdens het Algemeen Overleg verkeersveiligheid van 6 juni 2007 heb ik u toegezegd de mogelijkheden te bezien om voor beginnende bestuurders de norm om verplicht (op eigen kosten) een cursus over drank in het verkeer te volgen te verlagen van 0,8 naar 0,5 promille. Het CBR ontwikkelt thans in mijn opdracht een Lichte Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) voor beginnende bestuurders. De lichte EMA is bedoeld voor beginnende bestuurders die aangehouden worden met een bloedalcohol gehalte tussen 0,5 en 0,8 promille. Deze cursus zal omstreeks 2 dagdelen omvatten en richt zich vooral op voorlichting en kennisoverdracht ter verbetering van het verkeersgedrag. De kosten van deze cursus komen ten laste van de betrokkene. Ook heb ik de politie verzocht aan te geven of zij in staat is deze maatregel in haar huidige organisatie in te passen.

Gemeentelijke kosten rijbewijzen

Zoals ik eerder bij brief heb aangegeven¹ vind ik de verschillen tussen de gemeentelijke tarieven voor rijbewijzen te groot. Ik heb een lijst met de gemeentelijke tarieven openbaar gemaakt (op de site <http://www.rijbewijs.nl/>) en de (duurste) gemeenten per brief gevraagd maatregelen te nemen om de prijs van het rijbewijs te verlagen. Tevens zal ik in overleg met de staatsecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bezien welke andere mogelijkheden er zijn. Ik reken erop dat de (duurste) gemeenten de komende periode bijzonder kritisch zullen zijn in de vaststelling van de rijbewijstarieven en dat andere maatregelen niet nodig zullen zijn.

Overzicht alle mobielen

Tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 6 juni 2007 heb ik toegezegd de Kamer een overzicht te zenden van verschillende «mobielen» (scootmobielen, brommobielen enz.) en de rechten en plichten die aan deze voertuigen verbonden zijn. In het onderstaande ga ik

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 515, nr. 200.

eerst in op de eigenschappen en gebruiksregels voor brommobielen en vervolgens op die voor gehandicaptenvoertuigen, waartoe de scootmobielen behoren. Overigens heeft mijn ambtsvoorganger aan de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) een advies over gehandicaptenvoertuigen gevraagd. Het daaruit resulterende rapport «Gemotoriseerde voertuigen voor mensen met een beperkte mobiliteit» heb ik bij deze brief gevoegd¹. Op de aanbevelingen uit dit rapport en mijn beleidsvoornemens ter zake ga ik in aansluiting op de paragraaf met de eigenschappen en gebruiksregels voor gehandicaptenvoertuigen in.

Brommobielen

Een brommobiel is geen gehandicaptenvoertuig, maar een bromfiets op drie of vier wielen met een open of gesloten carrosserie. Deze categorisering vloeit voort uit kaderrichtlijn 2002/24/EG. In geval van een open carrosserie («cabriolet») moeten bestuurder en passagier een helm dragen als het voertuig niet over gordels beschikt. Brommobielen volgen de verkeersregels voor auto's. Ze moeten dan ook net als auto's de rijbaan volgen en mogen niet op het fietspad of het voetpad rijden. Op grond van hun constructiesnelheid van ten hoogste 45 km/h mogen ze niet op auto-wegen en autosnelwegen rijden. Zij mogen ook niet rijden op wegen die gesloten zijn voor langzaam verkeer (bord C9 van bijlage 1 van het RVV 1990). Brommobielen dienen aan de achterzijde een duidelijk herkenbaar bord te voeren waaruit de maximumsnelheid van 45 km/h blijkt. Zij worden net als «gewone» bromfietsen gekentekend. Bestuurders van brommobielen moeten net als brom- en snorfietsers een rijbewijs voor de auto, de motorfiets of de bromfiets hebben of een bromfietscertificaat (voor 1 oktober 2009 in te wisselen voor een bromfietsrijbewijs: AM). Wie niet over een van genoemde documenten beschikt moet een theorie-examen voor rijbewijs AM doen.

In de loop van 2008 zal voor brom- en snorfietsen en ook voor de brommobiel een praktijkexamen worden ingevoerd. Er gelden voor het AM-rijbewijs geen eisen betreffende rijgeschiktheid.

Gehandicaptenvoertuigen

Volgens de definitie is een gehandicaptenvoertuig ingericht voor het vervoer van een gehandicapte. Zij mogen niet breder zijn dan 1,10 meter. Tot 1 januari 2010 mogen ook gehandicaptenvoertuigen van maximaal 1,20 meter breed op de openbare weg rijden, maar – behoudens een ontheffing – uitsluitend binnen de bebouwde kom. Laatstgenoemde gehandicaptenvoertuigen mogen alleen gebruikt worden door gehandicapten, maar wat daarvoor de criteria zijn is niet uitgewerkt. De constructiesnelheid van gehandicaptenvoertuigen is maximaal 45 km/h. Voor gehandicaptenvoertuigen geldt geen helmdraagplicht. Zij mogen naar keuze gebruik maken van de rijbaan, het fietspad, het fiets-/bromfietspad of het voetpad. Het is de taak van de wegbeheerder ervoor te zorgen dat het fietspad niet door paaltjes ontoegankelijk wordt gemaakt voor gehandicaptenvoertuigen als die geen alternatief hebben. Voorbeelden van gehandicaptenvoertuigen zijn de elektrische rolstoel, de scootmobiel en op brommobielen gelijkende «autootjes» van ten hoogste 1,10 meter breed, zoals de Canta. De maximumsnelheden zijn dezelfde als voor bromfietsen. In een op korte termijn geplande verzamelwijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wordt de maximumsnelheid op voetpad en trottoir beperkt tot 6 km/u. Ook voor gehandicaptenvoertuigen gelden geen eisen betreffende rijgeschiktheid.

Onderzoek en aanbevelingen inzake gehandicaptenvoertuigen

Gezien de vergrijzing en de in verband daarmee verwachte toename van

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

het aantal gehandicaptenvoertuigen is aan AVV gevraagd de ontwikkelingen op dit gebied in kaart te brengen en aanbevelingen te doen hoe hiermee om te gaan.

De aanbevelingen betreffen met name de indeling van gehandicaptenvoertuigen en de bevoegdheid er gebruik van te maken. Ook verspreiding van kennis en ervaring over training en beoordeling van rijgeschiktheid behoort tot de aanbevelingen.

Daarnaast bevat het rapport aanbevelingen gericht tot gemeenten (over de keuze van het juiste voertuig voor de betrokken gehandicapte, het aanbieden van training en de inrichting van infrastructuur) en fabrikanten (met name in verband met de remfunctie).

Ik zal ervoor zorgen dat het rapport onder de aandacht wordt gebracht van de gemeenten en fabrikanten. Voor de aanbevolen verspreiding van kennis en ervaring wordt door mijn ministerie samengewerkt met de Stichting Vilans (voorheen KBOH).

Aanpassing van regels voor gehandicaptenvoertuigen

Mede op basis van het rapport ben ik van plan gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen in twee categorieën in te delen. Over dit voornemen zal ik overleg voeren met de betrokken instanties. Met die indeling verwacht ik verschillende problemen op te lossen die zich nu voordoen. Deze problemen betreffen de definitie van gehandicaptenvoertuig, oneigenlijk gebruik van gesloten gehandicaptenvoertuigen door niet-gehandicapten en het op de markt brengen van niet goedgekeurde brom- en snorfietsen als gehandicaptenvoertuig.

De definitie van een gehandicaptenvoertuig in het Voertuigreglement luidt:

«Voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een gehandicapte, niet breder is dan 1,10 m en niet is uitgerust met een motor, dan wel waarvan de door de constructie bepaalde maximum snelheid niet meer dan 45 km/h bedraagt indien het voertuig is uitgerust met een motor, en niet zijnde een bromfiets.»

De eis dat het voertuig moet zijn ingericht voor het vervoer van een gehandicapte doet geen recht aan het feit dat niet voor iedere gehandicapte een speciale inrichting van zijn voertuig noodzakelijk is. Denk bijvoorbeeld aan mensen die aan hart- of vaatziekten lijden.

Daarom wordt bij de handhaving in de praktijk veelal afgezien van de eis dat het voertuig aangepast moet zijn.

Gevolg daarvan is weer dat niet-gehandicapten van gehandicaptenvoertuigen (met name Amica's en Canta's) gebruik maken. Daarmee wordt de rijbewijsplicht omzeild, kan gratis worden geparkeerd en heeft men geen last van congestie (er mag immers over het fietspad en over het voetpad worden gereden).

Leveranciers van bromfietsen die niet aan de typekeuringseisen voldoen kunnen eenvoudigweg stellen: het is geen bromfiets, het is een gehandicaptenvoertuig.

Voor de oplossing van deze problematiek overweeg ik gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen te verdelen in twee categorieën:

- Voertuigen op drie of meer wielen met een constructiesnelheid van ten hoogste 15 km/u. Deze grens wordt onderbouwd in het rapport. In deze categorie vallen elektrische rolstoelen en scootmobielen. De gebruiksregels blijven dezelfde als deze nu zijn.
- Voertuigen op twee wielen en voertuigen met een constructiesnelheid van meer dan 15 km/u. Het gebruik van deze voertuigen wordt beperkt tot gehandicapten. Er mag door gehandicaptenvoertuigen met een constructiesnelheid van meer dan 15 km/u (dit zijn hoofdzakelijk de Amica's en Canta's) alleen op het voetpad worden gereden als er geen

(brom)fietspad aanwezig is en in 30 km-zones moet de rijbaan worden gebruikt.

Het onderzoek leert dat het aantal gebruikers van voertuigen van de eerste categorie de komende jaren met enige honderdduizenden zal toenemen. Het gaat om voertuigen waarvan het niet aantrekkelijk is om er als niet-gehandicapte gebruik van te maken. Met andere woorden, misbruik ligt niet in de rede en daarmee ook niet het stellen van nadere eisen aan de gebruikers. Dat ligt anders voor de tweede categorie. Oneigenlijk gebruik en het aanmerken van niet goedgekeurde bromfietsen als gehandicapten-voertuig kunnen hierbij voorkomen worden door gebruik alleen toe te staan aan gehandicapten. Dit is in lijn met de aankondiging van mijn ambtsvoorganger in haar antwoord op Kamervragen van de leden Dijkema en Van Dijken van 19 mei 2004. In overleg met de in dit verband relevante partijen wil ik uitwerken wie in dit verband als gehandicapten worden aangemerkt en hoe zij dit aantonen.

Volledigheidshalve meld ik u dat informatie over «bijzondere voertuigen» als bijvoorbeeld trikes, quads en Tuk-tuks te vinden is op de website van mijn ministerie: <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/vervoermiddelen/bijzondere/>

Flexibel omgaan met nieuwe voertuigtypen

De komst van de Segway heeft de discussie losgemaakt of er niet flexibeler kan worden omgegaan met de toelating van nieuwe, innovatieve voertuigtypen tot de openbare weg omdat de huidige regelgeving dit soort nieuwe voertuigen niet toelaat.

Een belangrijk aspect hierbij is de Europese regelgeving. Vanwege de interne markt zijn er gedetailleerde afspraken gemaakt over voertuigcategorieën, de eisen die daaraan gesteld worden en de bijbehorende rijbewijzen. Dit heeft het grote voordeel dat voertuigen, eenmaal toegelaten, probleemloos door de hele EU kunnen worden verkocht en verhandeld. Het hanteren van heldere voertuigcategorieën geeft ook duidelijkheid aan gebruiker en handhaver wat er van hen wordt verwacht. Ten tweede zijn er de maatschappelijke effecten. Voor een goede doorstroming van het verkeer en de waarborging van verkeersveiligheid en milieu worden er diverse eisen aan voertuigen en gebruiker gesteld. Het teveel openstellen van de regelgeving zonder een nadere beoordeling leidt dan snel tot ongewenste effecten.

Dat wil niet zeggen dat er niets kan en alles bij het oude blijft. Zo zijn er uitzonderingen mogelijk op de Europese regels. Voor innovatieve ontwikkelingen kan worden gewerkt met tijdelijke ontheffingen van enkele richtlijnen, al is dat wel beperkt. O.a. op voertuigen die niet harder kunnen dan 6 km/u, gehandicaptenvoertuigen en voertuigen die niet zijn bedoeld voor gebruik op de rijweg, is de EU regelgeving helemaal niet van toepassing. Voor algemene toelating tot de openbare weg bieden deze opties geen uitweg. Het concrete probleem met nieuwe voertuigensoorten als de Segway is dat ze wel in een EU-voertuigcategorie vallen, maar niet aan de daaraan gestelde eisen kunnen voldoen. Als we deze toch toe willen laten moet de indeling van de voertuigcategorieën worden aangepast. Hierin zouden dan ook aanverwante voertuigen kunnen worden opgenomen. Ik zal er bij de Europese Commissie op aandringen nog eens naar dit soort nieuwe voertuigtypen te kijken.

Ook de Nederlandse regelgeving kent uitzonderingsbepalingen. De Wegenverkeerswet 1994 geeft de mogelijkheid voor vrijstellingen voor voertuigen voor openbare diensten en kent een experimenteerartikel

(artikel 186), waarbij onder strikte condities van een aantal onderdelen van de wegenverkeerswetgeving kan worden afgeweken. Ook de wegbeheerder kan bepaalde ontheffingen verlenen aan bepaalde individuele bestuurders.

Om de flexibiliteit van de Nederlandse voertuigwetgeving te verbeteren wordt er in het kader van het project Beter Geregeld gewerkt aan een integrale herziening van de voertuigregelgeving. Een belangrijke wijziging die is voorzien, is het terugbrengen van de voertuigwetgeving van het niveau van algemene maatregel van bestuur naar dat van een ministeriële regeling. Hiermee wordt ook de mogelijkheid gecreëerd om binnen zeer korte tijd de regelgeving aan te passen aan nieuwe ontwikkelingen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings