

Vergaderjaar 2007–2008

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 60

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2007

Op 6 november 2007 is er een Algemeen Overleg verkeersveiligheid gepland. In aanvulling op mijn eerder brief van 23 oktober 2007 (Kamerstuk 29 398, nr. 59) wil ik u met deze brief nader informeren over een aantal onderwerpen, waarmee ik uitvoering geef aan eerdere toezeggingen aan de Kamer.

1. Strategie verkeersveiligheid

Bij het algemeen overleg van 5 juni 2007 heb ik aangegeven in het najaar van 2007 mijn visie op het gebied van de verkeersveiligheid naar de Tweede Kamer te zullen sturen (Kamerstuk 29 398, nr. 58). Voor een belangrijk deel betreft dit de uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid zoals dat in de Nota Mobiliteit is vastgelegd. Bij de uitwerking is gebleken dat het voor de hand ligt en de voorkeur heeft een gezamenlijk product van Rijk en decentrale overheden aan de Tweede Kamer te sturen. Dit afstemmingsproces vergt nog enige tijd. Voorts ben ik druk doende de professionals uit het land bij de visievorming te betrekken. Hiertoe worden in november een viertal regionale bijeenkomsten georganiseerd. Voortbouwend op de goede samenwerking en de overwegend positieve reacties op een eerste werkversie wil ik de Tweede Kamer het uiteindelijke resultaat van het visietraject in het voorjaar toesturen. Graag geef ik u hierbij onderstaand wel alvast een eerste beeld van de reacties, de verdere planning en de inhoud.

Reactie decentrale overheden en planning

Sinds het algemeen overleg van juni 2007 is op basis van een werkdocument gesproken met vele partijen in het veld. Het gaat hierbij om vertegenwoordigers van de decentrale overheden, organisaties van belangenbehartiging, brancheorganisaties en het bedrijfsleven. De reacties van de meeste gesprekspartners zijn positief. In de gesprekken die met de vertegenwoordigers van decentrale overheden zijn gevoerd is wel de wens geuit om uiteindelijk tot een door alle overheden tezamen

gedragen document te komen. Hierover wordt nu met de partijen gesproken.

Het traject, dat ik nu voor ogen heb, is als volgt. De reacties van de gesprekspartners worden momenteel verwerkt in het werkdocument. In de tweede helft van november wordt een viertal regionale bijeenkomsten in het land georganiseerd. De professionals uit het veld worden op deze manier bij de visievorming betrokken. De input van deze bijeenkomsten zal worden gebruikt voor verdere bijstelling van het werkdocument dat vervolgens als tussenproduct wordt ingebracht ter afstemming met de decentrale overheden.

Het verwerken van de reacties van de partners en de professionals uit het veld en besluitvorming in het nationaal mobiliteitsberaad (NMB), inclusief de raadpleging van de achterbannen, betekent dat er meer tijd nodig is voor de vaststelling van de definitieve versie dan ik in juni van dit jaar kon voorzien. De verwachting is dat het uiteindelijke document als product van de gezamenlijke overheden in het voorjaar van 2008 aan u kan worden aangeboden.

Inhoud

Het genoemde werkdocument is opgesteld op basis van kennis die is verkregen uit een brede interviewronde naar trends en ontwikkelingen alsmede interne brainstormsessies. Het bevat de lijnen zoals deze ook gedurende het algemeen overleg van juni 2007 kort zijn gepresenteerd. Enerzijds een verdergaande verbetering van het verkeer- en vervoerssysteem, anderzijds een nadruk op een aantal categorieën verkeersdeelnemers die in de ongevalstatistiek in negatieve zin opvallen. Deze categorieën kunnen rekenen op extra bescherming, dat betreft de kwetsbaren en de ouderen alsmede fietsers, of op juist een steviger aanpak, zoals de alcoholgebruikers. Bij extra bescherming van de fietser gaan bijvoorbeeld de gedachten uit naar het op een meer fietsvriendelijke manier inrichten van kruisingen, bevorderen van opstelpunten van fietsers vóór vrachtwagens, het via educatie bewust maken van gedragingen in het verkeer en tenslotte de gevolgen bij ongevallen te verminderen door in te zetten op het meer botsvriendelijk maken van autofronten. Daarnaast is een onderzoek gestart naar de oorzaken van enkelvoudige ongevallen, waaronder de fietser. Ook is er door de Fietsersbond een fietsschool opgestart en zullen inspanningen worden gedaan om de fiets een goede plaats te geven in de prachtwijken. In samenwerking met de ouderenbonden zullen initiatieven worden genomen voor de ontwikkeling van een veilige fiets en voor de mogelijkheden voor nadere analyse van ongevallen, bijvoorbeeld door het benutten van kennis uit de cursussen die op rijvaardigheidsgebied aan ouderen worden gegeven. Voor degenen die herhaaldelijk de regels overtreden, bijvoorbeeld met betrekking tot alcoholgebruik en snelheid, zal de inzet naast educatie ook zijn gericht op het zo mogelijk versneld inzetten van nieuwe technologieën zoals een alcoholslot, harde ISA en dergelijke.

Meenemen van een vergaand scenario (tot maximaal 250 doden)

In de reeds gevoerde gesprekken met partijen in het veld is van verschillende kanten gevraagd om een scenario dat beduidend verder gaat dan de in de Nota Mobiliteit neergelegde doelstelling van maximaal 580 doden en 12 250 ziekenhuisgewonden in 2020. Bij het nadenken over hoe te komen tot een veel grotere afname van het aantal slachtoffers blijkt dat hiervoor forse ingrepen nodig zijn in de individuele vrijheden van de mens, in de omgeving of in beide. Het gaat dan om maatregelen die veel kosten en/of rigoureuus ingrijpen in de vrijheden van de bestuurders. Het gaat dan om bijvoorbeeld leeftijdsverhogingen voor het bromfiets-

rijbewijs, vrije bermen (ook van bomen), de integrale invoering van separate vrachtwagenstroken en de invoering van ongelijkvloerse kruisingen in stroomwegen (in de periode tot 2020 betekent dit vele miljarden extra). Bij de strategische verkenning zal een dergelijk scenario in kaart worden gebracht, om inzichtelijk te maken op welke vergaande wijze en met welke vergaande gevolgen nog verdere besparingen van het aantal doden en gewonden kunnen worden gerealiseerd.

2. Begeleid rijden

Tijdens het Algemeen Overleg verkeersveiligheid op 6 juni 2007 heb ik aangegeven terug te zullen komen op het onderwerp begeleid rijden (Kamerstuk 29 398, nr. 54). Ik heb aangegeven op korte termijn de juridische mogelijkheden te bezien om te komen tot begeleid autorijden vanaf 17 jaar en dit te melden aan de Tweede Kamer.

Met betrekking tot beginnende bestuurders, dat zijn bestuurders die hun eerste personenautorijbewijs halen, is ervaring het sleutelwoord: met de tijd om meer rijkilometers te maken, neemt de ervaring toe en daarmee het ongevalsrisico af. In landen om ons heen wordt al langer ervaring opgedaan met verschillende vormen van begeleid rijden. Begeleid rijden wil zeggen dat een beginnende bestuurder extra uren rijervaring kan opdoen onder begeleiding van een ervaren bestuurder die in het bezit is van een geldig rijbewijs, zonder strafrechtelijke verkeersantecedenten. Dit heeft er in Duitsland toe geleid dat beginnende bestuurders op hun zeventiende na te zijn geslaagd voor het officiële rijexamen hun eerste autorijbewijs kunnen halen. Op hun 18e jaar krijgen ze automatisch het EU-rijbewijs, waarmee ook buiten de eigen landsgrenzen kan worden gereden, tenzij zij zich niet gehouden hebben aan de eisen van begeleid rijden. Totdat ze 18 zijn, mogen ze slechts onder begeleiding rijden. In deze periode van maximaal een jaar doen ze extra rijervaring op onder de vleugels van een ervaren bestuurder. Dit maakt bestuurders van auto's op het moment dat ze vanaf hun 18e jaar zelfstandig mogen rijden tot veiliger bestuurders. De eerste cijfers uit Duitsland laten zien dat dit een zeer succesvolle benadering kan zijn, omdat de ongevalsbetrokkenheid bij deze beginnende bestuurders daalt.

De resultaten uit Duitsland zijn zo hoopgevend dat ik samen met mijn ambtgenoot van Justitie voornemens ben dit in Nederland in te voeren. Ik onderzoek daarom eerst met alle betrokken partijen de voordelen van begeleid rijden in Nederland, waarbij ook de mogelijke risico's goed in kaart worden gebracht. Verder zie ik samen met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op welke wijze de handhaving adequaat kan worden vormgegeven, alsmede de wijze waarop de aansprakelijkheid voor wat betreft de bestuurder en begeleider geregeld moet gaan worden. In overleg met de SWOV, het BVOM, Justitie en politie zullen deze nauwkeurig in kaart worden gebracht. Zodra hierover duidelijkheid bestaat, zal ik een planning opstellen.

Begeleid rijden kan op twee verschillende manieren worden ingevoerd: *definitief* door wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement rijbewijzen of als *experiment* voor een periode van ten hoogste zes jaar. Het laatste vereist alleen een wijziging van het Reglement rijbewijzen. Een aantal uitvoeringsaspecten zal op het niveau van een ministeriële regeling worden uitgewerkt. Op dit moment ga ik – net als in Duitsland – uit van een experiment. In de desbetreffende wijziging van het Reglement rijbewijzen zal worden aangegeven van welke bepalingen wordt afgeweken en welk resultaat met het experiment beoogd wordt. Tijdig voor beëindiging van het experiment zal ik u berichten in hoeverre het resultaat is bereikt en

wat mijn standpunt is inzake de voortzetting van begeleid rijden anders dan als experiment.

3. Alcoholslotprogramma

Met meest betrokken partijen werk ik momenteel uit wat er in 2008 van het alcoholslot kan worden getoond. Hierbij betrek ik ook het aanbod van de provincie Friesland om als proefregio op te treden. Er wordt gedacht aan een demonstratie versie van het alcoholslotprogramma waarbij de inbouw, het rijden met het slot en het uitlezen van de gegevens wordt getoond en op een aantal punten wordt getest. Er zal dan met vrijwilligers worden gewerkt zodat geen aanvullende regelgeving noodzakelijk is. Inmiddels is duidelijk geworden dat een experimenteerwet voor het alcoholslot in 2008 de definitieve invoering van het alcoholslot zal vertragen en daarom niet wenselijk is. Binnenkort kan ik u meer over de demo berichten.

4. Medische aangelegenheden

Second opinion bij medische keuring

In de Regeling eisen geschiktheid 2000 en de daarbij behorende bijlage zijn de eisen opgenomen met betrekking tot de lichamelijke en geestelijke geschiktheid waaraan rijbewijshouders dienen te voldoen en is aangegeven in welke gevallen een bepaalde aandoening consequenties heeft voor het rijbewijs. De Tweede Kamer heeft vraagtekens gezet bij de noodzaak van het algemene karakter van deze regeling en de geringe speelruimte die deze regeling biedt. De Tweede Kamer heeft voorgesteld om een second opinion een rol te laten spelen. Naar aanleiding daarvan heb ik de Gezondheidsraad gevraagd te onderzoeken of een second opinion een rol kan spelen bij de medische geschiktheid. De Gezondheidsraad heeft dit onderzoek opgenomen in het werkprogramma 2008 en zal mij een concreet voorstel doen voor een onderzoek daarnaar. De Gezondheidsraad heeft in 2007 gezien zijn werkprogramma geen ruimte meer voor de start van dit onderzoek.

Daarnaast zal de Gezondheidsraad op mijn verzoek een eerder advies van de raad over hersenbloedingen herzien. De Gezondheidsraad heeft toegezegd deze adviesaanvraag te prioriteren. Daarmee komt er duidelijkheid in de casus van een individu met een afwijkend hersenbloedvat waaraan de betreffende persoon niet behandeld kan worden. Voor het uitbrengen van dat advies moet rekening worden gehouden met een termijn van circa 6 maanden.

Medische geschiktheid

Ik wil u verder informeren over een aantal adviezen over de medische geschiktheid. Deze adviezen zullen in 2008 leiden tot een aanpassing van de Regeling eisen geschiktheid 2000. Over het algemeen bieden de adviezen meer mogelijkheden om mobiel te blijven, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

Concreet betreft het adviezen over de volgende zaken:

- Slaapstoornissen;
- Bioptische telescoop;
- Dementie;
- Hemodialyse;
- Psychose en stemmingsstoornissen;
- Hersenbloedingen.

De eerste twee adviezen (slaapstoornissen en bioptische telescoop) zijn beschikbaar en bieden meer mogelijkheden om mobiel te blijven, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Ik ben dan ook voornemens om op basis van deze adviezen te komen tot een aanpassing van de Regeling eisen geschiktheid 2000. Het advies over dementie komt naar verwachting nog dit jaar beschikbaar. De adviezen over hemodialyse, psychose/stemmingsstoornissen en hersenbloedingen verwacht ik in de loop van 2008. Onderzoek naar deze laatste drie aandoeningen in relatie tot de rijgeschiktheid zijn het directe gevolg van een aantal vragen naar aanleiding van individuele gevallen. Na ontvangst van die adviezen zal ik bezien of ook deze adviezen zullen leiden tot aanpassing van de desbetreffende regeling.

Voorlichting rijgevaarlijke geneesmiddelen

Op het medische vlak zal ik in 2008 samen met mijn collega van Volksgezondheid, Welzijn en Sport voorlichting te starten over de risico's van het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen in combinatie met deelname aan het verkeer. Niet iedereen beseft voldoende de risico's van deelname aan het verkeer bij het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen. Deze rijgevaarlijke geneesmiddelen hebben een zelfde uitwerking als bovenmatige consumptie van alcohol.

Een ruwe schatting van de nadelige gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid komt uit op jaarlijks circa 40 doden en 400 ernstig gewonden. Het doel van de voorlichting is dat medicijngebruikers zich bewust zijn van de risico's en om die reden afzien van deelname aan het verkeer.

5. Kilometertellerfraude

In het Algemeen Overleg van 23 mei 2006 (Kamerstuk 30 300 XII, nr. 57) werd door verschillende fracties gevraagd om een verbod op het manipuleren van kilometertellerstanden. De Minister van Justitie gaf aan dat fraude en dus ook fraude met tellerstanden, al strafbaar is en dat, om het strafrecht te kunnen gebruiken, moet worden aangetoond wie de strafbare handeling heeft verricht en tevens dat de opzet was gericht op fraude. Mijn ambtsvoorganger wees op het belang van een zoveel mogelijk sluitende registratie van tellerstanden om überhaupt te kunnen vaststellen of sprake is van terugdraaien. Zij zegde de Kamer toe dat zij de Stichting NAP en de RDW zou vragen advies uit te brengen over bestrijding van kilometertellerfraude door middel van een betere registratie van de tellerstanden.

Dat advies is mij inmiddels aangeboden. Kort samengevat komt het op het volgende neer:

In veel meer gevallen dan nu wordt het doorgeven van de tellerstand verplicht. Nu is dat alleen het geval bij de APK. Gedacht wordt o.a. aan het invoeren van deze verplichting bij het opnemen van een voertuig in de bedrijfsvoorraad, bij overschrijving van het kenteken en bij reparaties en onderhoud boven een nader vast te stellen bedrag. Zonder verplichte doorgifte van tellerstanden in de eerste jaren (dus bij onderhoud en reparatie en overschrijving van het kenteken) kan de stand die bij de eerste APK wordt geregistreerd al een aantal malen zijn teruggedraaid, zonder dat dit valt te constateren.

De database met tellerstanden zou bij de RDW moeten worden ondergebracht. De Stichting NAP zou zijn informatie over de geloofwaardigheid van een kilometertellerstand aan het publiek kunnen blijven verstrekken op basis van een kopie van de RDW-database.

Een ander element uit het advies, toegevoegd op verzoek van de Stichting NAP, is regulering van het aanpassen van tellerstanden. Dit deel van het advies komt erop neer dat erkende bedrijven correcties mogen uitvoeren

en dat een niet-erkende partij die terugdraait strafbaar is. Ook adverteren met «tellercorrectie» kan dan verboden worden. De branche vindt dit een essentieel onderdeel van de te nemen maatregelen.

Verder moet een signalering worden afgegeven indien bij wijziging van tenaamstelling blijkt dat er een onlogische tellerstand is. Door de signalering wordt op het moment van tenaamstelling de nieuwe eigenaar bekend gemaakt met de (on)verklaarbaarheid van de tellerstand. Er moet ook een signalering komen bij de registrerende instantie als er meerdere onlogische standen worden geconstateerd bij eenzelfde verkoper. Dit kan ook een hulpmiddel zijn bij handhaving van het wettelijke verbod.

Ik kan op dit moment nog geen uitspraak doen over de opvolging van het advies. De volgende vragen en onzekerheden liggen hieraan ten grondslag:

- in overleg met mijn ambtgenoot van Justitie moeten de voors en tegens van strafbaarstelling van tellerstandwijziging door niet-erkenninghouders tegen het licht worden gehouden;
- welke administratieve lasten zijn met verplichte doorgifte van tellerstonden en een erkenningsregeling gemoeid en moeten/kunnen die worden gecompenseerd;
- is het mogelijk en wenselijk de Stichting NAP als enige provider van tellerstonden aan te wijzen;
- hoe moet organisatorisch en/of financieel worden omgegaan met het inmiddels door de Stichting NAP verzamelde bestand van kilometer-tellerstanden;
- wat is de realiteitswaarde van de voorgestelde verplichting om niet alleen RDW-erkende bedrijven, maar alle bedrijven die iets met auto's doen te verplichten tellerstonden door te geven bij reparatie en onderhoud.

Gezien de complexiteit van de materie kan ik u nog geen tijdstip noemen waarop ik het kabinetsstandpunt daarover aan u kan doen toekomen.

6. Maximumsnelheid caravans

Zoals ik u al tijdens het Algemeen Overleg met betrekking tot de APK-frequentie op 10 oktober jl. meldde, zal ik u over een eventuele verhoging van de maximumsnelheid van caravans/aanhangwagens in de loop van dit najaar berichten. Hierover vindt in kabinetsverband nog overleg plaats.

7. Puntenstelsel rijbewijzen

Ik verwacht dat op zeer korte termijn het nader rapport, waarin wordt ingegaan op het advies van de Raad van State op de aangenomen amendementen, alsmede een wijziging voorgesteld door de regering, door de minister van Justitie mede namens mij aan u wordt toegezonden.

8. Segway

Tijdens het Algemeen Overleg op 20 maart 2007 (Kamerstuk 30 800 XII/30 800 A, nr. 68) en daarna tijdens het Voortgezet Algemeen Overleg op 4 april 2007 over de Segway heb ik de Tweede Kamer toegezegd om de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) onderzoek te laten doen naar de mogelijkheid om de Segway toe te staan, zonder dat dit de verkeersveiligheid schaadt en om in de tussentijd de juridische consequenties van de verschillende denkbare uitkomsten van het SWOV-onderzoek in kaart te brengen. Het SWOV-advies heb ik, tezamen met een aanbiedingsbrief waarin ik aankondigde om, na overleg met mijn ambtgenoot van Justitie, u ter voorbereiding op het Algemeen

Overleg op 6 november a.s. nader te informeren over mijn standpunt, op 5 oktober 2007 ter informatie toegezonden (Kamerstukken II 2007/2008, 29 398 en 31 200 XII, nr. 57). Het overzicht, waarin de juridische implicaties van de verschillende mogelijke uitkomsten van het SWOV-onderzoek in kaart zijn gebracht treft u als bijlage bij deze brief aan. Mijn derde toezegging, om aan te geven hoe ik meer in het algemeen met nieuwe voertuigen om wil gaan, is in de eerdere brief voor het Algemeen Overleg op 6 november a.s. behandeld.

Hoofdpijnen van het SWOV-advies

De SWOV geeft aan dat, gezien vanuit de Duurzaam Veilig-principes, een toename van onveiligheid te verwachten is naarmate er meer voertuigtypen worden toegelaten waarvoor afwijkende regels gelden. Impliciet ontraadt de SWOV mij daarmee de afwijkende voertuigen zoals de Segway toe te laten, dit in niet op het trottoir te doen, maar onder een aantal voorwaarden (minimumleeftijd, verzekeringsplicht, opleiding, verlichting, reflectie en bel) alleen op het fietspad en als dat er niet is op de rijbaan. Ook beveelt de SWOV aan de Segway niet als gehandicapten-voertuig toe te laten.

Standpunt

Zoals ik in het Voortgezet Algemeen Overleg van 4 april 2007 al aangaf sta ik positief tegenover innovatie en zal ik innovatieve ontwikkelingen steeds vanuit een «ja, mits» houding benaderen. Ik heb daarbij ook aangegeven dat ik een zorgvuldige afweging zeer belangrijk vind.

Ik heb over het advies van de SWOV met mijn ambtgenoot van Justitie overlegd. Gezamenlijk zijn wij van mening dat we het SWOV advies voor een belangrijk deel moeten opvolgen, maar er ook op bepaalde onderdelen van af willen wijken. Op de verschillende onderdelen van het advies ga ik, mede namens mijn ambtgenoot van Justitie, hieronder in.

Toelating Segway gezien vanuit de Duurzaam Veilig principes

De SWOV geeft aan dat, gezien vanuit de Duurzaam Veilig-principes, een toename van onveiligheid te verwachten is naarmate er meer voertuigtypen worden toegelaten waarvoor afwijkende regels gelden. Impliciet raadt men mij daarmee af de Segway op welke manier dan ook toe te laten. Van dit deel van het SWOV-advies wil ik, in ieder geval voor de Segway, afwijken van het advies.

Toelating Segway op het trottoir

De SWOV adviseert om, als ik besluit de Segway toch toe te laten, zowel voor algemeen gebruik als voor het gebruik door gehandicapten, dit alleen op het fietspad en de rijbaan te doen en niet op het trottoir. Het onderzoek door de SWOV heeft aangetoond dat door het toelaten van de Segway op het trottoir zelfs met een maximumsnelheid van 6 km/u een toename van de onveiligheid te verwachten is. Zoals ik in het Voortgezet Algemeen Overleg op 4 april jl. al aangaf leggen wij in Nederland de lat voor wat betreft het gewenste niveau van verkeersveiligheid zeer hoog. Een toename van de onveiligheid door het toelaten van een nieuwe soort voertuig is wat mij betreft dan ook de mits in de «ja, mits»-benadering en is absoluut ongewenst. Ik heb besloten het SWOV advies voor wat betreft het gebruik van de Segway op het trottoir anders dan door gehandicapten dan ook op te volgen.

Het SWOV-onderzoek heeft uitgewezen dat er geen toename van de onveiligheid te verwachten is bij toelating van de Segway (onder voorwaarden) op fietspaden en de rijbaan.

Ik heb besloten het SWOV-advies op dit punt in principe op te volgen en de Segway voor algemeen gebruik onder nog nader te bepalen voorwaarden op fietspaden en rijbanen toe te laten. In principe, omdat dit binnen de huidige Europese regelgeving (nog) niet kan. De Europese Commissie heeft aangegeven de Segway niet als motorrijtuig in de zin van richtlijn 2002/24/EG (kortweg: een bromfiets) te zien bij gebruik op het voetpad. Bij gebruik op het fietspad en de rijbaan is de richtlijn echter van toepassing en in het kader van die richtlijn kan de Segway niet anders gezien worden dan als een niet-typegoedgekeurde bromfiets die niet op de openbare weg gebruikt mag worden. Ik zal, in een poging om dit probleem op te lossen, mijn voornemen om de Segway op fietspaden en rijbanen toe te laten melden aan de Europese Commissie en de andere EU-lidstaten en toestemming vragen om op dit punt van de richtlijn af te mogen wijken, danwel de Europese Commissie verzoeken om met voorstellen te komen om de desbetreffende richtlijn op dit punt aan te passen. Uit het SWOV-advies blijkt dat verschillende landen (Denemarken, Finland, Ierland, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en Zweden) op basis van de strijdigheid met de richtlijn de toelating van de Segway tot nu toe weigeren.

Toelaten van de Segway als gehandicaptenvoertuig

Zoals al aangegeven adviseert de SWOV om de Segway niet toe te staan als gehandicaptenvoertuig. Dit deel van het advies wil ik niet opvolgen. Conform de toezegging in het Voortgezet Algemeen Overleg van 4 april 2007 is, in afwachting van definitieve besluitvorming over de Segway, een tijdelijke voorziening getroffen voor het gebruik van de Segway door een kleine groep gehandicapten onder de door het College van procureurs-generaal van het Openbaar Ministerie geformuleerde voorwaarden. Omdat de Segway voor slechts een beperkte groep gehandicapten een bruikbaar vervoermiddel is en ik die groep mensen niet in hun persoonlijke mobiliteit wil beperken ben ik van plan om op dit onderdeel van het SWOV-advies af te wijken. Ik ben dan ook van plan om, vooruitlopend op een eventuele algemene toelating van de Segway op fietspaden en rijbanen, de regelgeving zodanig aan te passen dat de Segway binnen de definitie van gehandicaptenvoertuig komt te vallen. Een dergelijke aanpassing van de regelgeving vergt circa 1,5 jaar, omdat hiervoor een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 noodzakelijk is. Een dergelijke wetswijziging levert geen strijd op met de Europese voertuigrichtlijnen, omdat voor gehandicaptenvoertuigen geen communautaire regels bestaan. Tot het moment dat de nieuwe regelgeving van kracht wordt, zal de voornoemde tijdelijke voorziening worden verlengd, zodat de betreffende gehandicapten kunnen blijven rijden met hun Segway. In mijn eerste brief ter voorbereiding van het Algemeen Overleg op 6 november a.s. heb ik al aangekondigd dat ik oneigenlijk gebruik van gehandicaptenvoertuigen door niet gehandicapten wil voorkomen en dat ik in overleg met de in dit verband relevante partijen wil uitwerken wie als gehandicapten worden aangemerkt en hoe zij dit aantonen.

Als de te volgen Europese procedure ertoe leidt dat in onze nationale regelgeving een van de richtlijn afwijkende nieuwe voertuigcategorie geïntroduceerd kan worden waar de Segway inpast, dan zal omdat het (zoals de SWOV in haar advies ook al aangeeft) ongewenst is dat er verschillende soorten Segway's rond rijden, de Segway weer uit de categorie gehandicaptenvoertuigen gehaald worden. Het gebruik van

Segway's op het trottoir door gehandicapten en door gehandicapten jonger dan 16 jaar kan dan geregeld worden door middel van een onthefing van de wegbeheerder, eventueel binnen centraal geregelde randvoorwaarden.

Voorwaarden voor het gebruik van Segway op het fietspad en de rijbaan

Anticiperend op een positief antwoord op de vraag aan «Brussel» om van de richtlijn af te mogen wijken, is er nog een aantal voorwaarden te stellen waar de SWOV ook over adviseert bij toelating van de Segway op het fietspad en de rijbaan:

- De SWOV adviseert een minimumleeftijd van 16–18 jaar voor bestuurders van een Segway. Ik ben van plan de leeftijdsgrens, net als bij brom/snorfietsen op 16 jaar vast te stellen en uitsluitend voor gehandicapten een mogelijkheid te bieden daarvan af te wijken.
- De SWOV adviseert een verzekeringsplicht (WAM) voor de Segway. De verzekeringsplicht voor voertuigen is een aangelegenheid onder verantwoordelijkheid van mijn ambtgenoot van Justitie. Uit onderzoek van de SWOV en in overleg met mijn ambtgenoot is gebleken dat het gezien het volume en de snelheid van een Segway zinvol wordt geacht dit deel van het advies op te volgen.
- De SWOV stelt een verplichte opleiding voor Segwaybestuurders voor om het voertuig te leren beheersen. Ik ben vooralsnog van plan om, mede gezien de administratieve lasten die een dergelijke opleidingseis met zich meebrengt, dit deel van het advies niet op te volgen. Van belang is hierbij ook dat de kosten van een rij-examen, gezien het naar verwachting kleine aantal gebruikers, per persoon hoog uitvallen. De kosten wegen dan, zeker omdat er niet direct aanwijzingen zijn dat de onveiligheid door het gebruik van de Segway toeneemt, niet tegen de baten op. Gelet op het belang van de verkeersveiligheid zal ik wel een vinger aan de pols houden en volgen hoe het gebruik en de veiligheid van de Segway zich ontwikkelen. Als het gebruik een vlucht neemt en/of de veiligheid hiertoe aanleiding geeft, kan het alsnog nuttig zijn of wenselijk worden een rij-examen voor de Segway in te voeren.
- De SWOV adviseert een bel, verlichting en reflectie verplicht te stellen. Ik wil de bel als permanente eis invoeren en de verlichting/reflectie net als in de toekomstige regelgeving bij de fiets alleen als gebruikseis (dus alleen verplicht gebruik in het donker en overdag bij slecht zicht).

De SWOV adviseert niet over zaken als constructiesnelheid, aanwezigheid van een reminrichting, (bromfiets)rijbewijsplicht en kentekenplicht. Ik ben van plan om aanvullend op de door de SWOV geadviseerde voorwaarden tenminste voor de nieuwe voertuigcategorie net als bij snorfietsen een constructiesnelheid van 25 km/u voor te schrijven, het gedrag en plaats op de weg van bestuurders van voertuigen uit de nieuwe categorie gelijk te stellen aan dat van bestuurders van de snorfiets en de aanwezigheid van een reminrichting verplicht te stellen.

Eventueel kunnen bij de nadere uitwerking van de nieuwe voertuigcategorie nog nadere voorwaarden, zoals een kentekenplicht, gesteld worden om te voorkomen dat allerlei andere niet goedgekeurde, ongewenste voertuigen door de introductie van deze nieuwe categorie legaal op de openbare weg gebruikt kunnen gaan worden. Ook zou voor het veilig gebruik op de weg overwogen kunnen worden om voor bestuurders van een Segway het bezit van een geldig (bromfiets)rijbewijs te verplichten.

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

In deze bijlage worden de verschillende opties geschetst op grond waarvan het gebruik van de Segway in het Nederlandse verkeer mogelijk gemaakt kan worden. Eventuele juridische problemen, zoals verenigbaarheid met het Europese recht, staan daarbij vermeld.

1. De Segway toelaten tot het trottoir

Toelating van de Segway tot het verkeer wordt voornamelijk bepaald door de vraag of, en in hoeverre, (het gebruik van) de Segway valt binnen de reikwijdte van richtlijn nr. 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad. Deze richtlijn bevat de regels voor een communautaire typegoedkeuringsprocedure voor twee- en driewielige motorvoertuigen.

De Segway kan niet toegelaten worden tot de wegen en fietspaden in de lidstaten, omdat dit voertuig de verplichte communautaire typegoedkeuring niet kan verkrijgen. De Segway valt op grond van deze richtlijn immers binnen de definitie van «bromfiets», maar voldoet tegelijkertijd niet aan de specifieke typegoedkeuringsvereisten voor bromfietsen. Volgens de Europese Commissie valt «het trottoir» in elk geval niet binnen de reikwijdte van de bovengenoemde richtlijn. Daardoor is het juridisch mogelijk om gebruik van de Segway op het trottoir toe te staan.

Voordelen:

Geen strijd met het Europese recht

Gehandicapten kunnen gebruik blijven maken van de Segway

Nadelen:

Verhoogd risico op letselschade voor voetgangers

Komt niet overeen met het advies van de SWOV

Noodzakelijke wetstechnische aanpassingen:

Aanpassingen aan de Wegenverkeerswet 1994, eventueel de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Voor deze aanpassingen dient minimaal anderhalf jaar te worden uitgetrokken.

2. De Segway toelaten met een maximale snelheid van 6 km/u

Motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/u kunnen worden toegelaten tot het verkeer zonder dat deze voldoen aan de communautaire typegoedkeuring, aangezien zij buiten de reikwijdte van richtlijn 2002/24/EG vallen. Segways hebben een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van circa 20 km/u. Als Segway de voertuigen zo zou kunnen leveren dat deze op geen enkele manier sneller dan 6 km/u kunnen rijden, dus een snellere modus onmogelijk maken, dan zou de Segway dus kunnen worden toegelaten tot wegen, fietspaden en het trottoir.

Voordelen:

Geen strijd met het Europese recht

Gehandicapten kunnen gebruik blijven maken van de Segway

Nadelen:

Op het trottoir: verhoogd risico op letselschade voor voetgangers

Op de weg en het fietspad: bestuurder van langzame Segway zorgt voor verkeershinder

Komt niet overeen met het advies van de SWOV

Noodzakelijke wetstechnische aanpassingen:

Aanpassingen aan de Wegenverkeerswet 1994, eventueel de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Voor deze aanpassingen dient minimaal anderhalf jaar te worden uitgetrokken.

3a. De Segway binnen een nieuwe categorie voertuigen voor gebruik op fietspad/rijbaan

Deze optie houdt in dat wordt toegestaan om harder dan 6 km/u te rijden met de Segway op fietspaden en op de weg indien een fietspad ontbreekt. Er zal een minimumleeftijd worden gesteld aan het gebruik van de Segway.

Nederland zal hiermee in strijd met de eerder genoemde richtlijn handelen en riskeert daarmee dat de Commissie een inbreukprocedure tegen Nederland zal starten, indien niet aangetoond kan worden dat er rechtvaardigingsgronden aanwezig zijn om van de richtlijn af te wijken. Om dit laatste na te gaan, kan Nederland de Commissie en de andere lidstaten informeren over het voornemen om de Segway op fietspaden en rijbanen toe te laten. Een andere mogelijkheid om de Segway in lijn met het Europese recht toe te laten, is het verzoeken aan de Europese Commissie om een voorstel te doen de richtlijn zo te wijzigen dat ook Segways kunnen worden toegelaten tot het verkeer. Het valt moeilijk in te schatten of en zo ja, hoe snel een zodanig verzoek tot een dergelijk voorstel van de Commissie zal leiden.

Voordeel:

Komt overeen met het advies van de SWOV

Nadelen:

Mogelijke strijdigheid met het Europese recht

Gehandicapte kinderen kunnen geen gebruik maken van de Segway (vanwege een minimumleeftijd van 16 of 18 jaar)

Noodzakelijke wetstechnische aanpassingen:

Aanpassingen aan de Wegenverkeerswet 1994, eventueel de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Voor deze aanpassingen dient minimaal twee jaar te worden uitgetrokken, wegens de tijd die gemoeid is met de procedure op Europees niveau.

3b. De Segway als nieuwe categorie voertuig voor gebruik op fietspad/rijbaan, waarmee door gehandicapten met een ontheffing ook op het trottoir mag worden gereden

Optie 3a zorgt ervoor dat de Segway binnen een nieuwe voertuigcategorie komt te vallen. De voertuigen uit deze categorie zullen op fietspaden en wegen mogen worden gebruikt door bestuurders vanaf een bepaalde leeftijd (16 of 18 jaar).

Optie 3b is geen zelfstandige optie, maar een aanvulling op 3a. Optie 3b houdt in dat aan wegbeheerders de bevoegdheid wordt verleend om via individuele ontheffingen Segways toe te staan op het trottoir. Daardoor zullen gehandicapten vanaf de minimumleeftijd ook met een Segway op het trottoir mogen rijden. Daarnaast zullen de wegbeheerders de bevoegdheid krijgen om via een ontheffing gehandicapten jonger dan die minimumleeftijd toe te staan om op het trottoir te rijden op een Segway. Momenteel is al een voorstel in procedure om voor gehandicapten-voertuigen op het trottoir een maximumsnelheid van 6 km/u in te voeren.

Voordelen:

Gehandicapten kunnen gebruik blijven maken van de Segway

Geen strijdigheid met het Europese recht

Nadelen:

Niet overeenkomstig het advies van de SWOV

Op het trottoir: verhoogd risico op letselschade voor voetgangers
Precieze handhaving: wordt op het trottoir niet te hard gereden en heeft de gehandicapte bestuurder een ontheffing verkregen?
De ontheffingverlener kan voorwaarden verbinden aan de ontheffing. De eisen kunnen dus per wegbeheerder verschillen, hoewel dit eventueel centraal ingekaderd kan worden.

De noodzakelijke aanpassingen zijn de volgende:

Aanpassingen aan de Wegenverkeerswet 1994, het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Voor deze aanpassingen dient minimaal anderhalf jaar te worden uitgetrokken.

4. De Segway als gehandicaptenvoertuig

Deze optie houdt in dat de Segway slechts gebruikt mag worden door gehandicapten. Om op de Segway in het verkeer te rijden, moeten zij kunnen aantonen daadwerkelijk gehandicapt te zijn.
Indien voor deze optie wordt gekozen, hoeven gehandicapten die in het verkeer gebruik willen maken van de Segway niet te wachten tot de onderstaande wetstechnische aanpassingen een definitieve regeling bieden. De tot 1 januari a.s. geldende beleidsregel van het College van procureurs-generaal om niet te handhaven op de kentekenplicht voor de Segway en de minimumleeftijd van en de rijbewijsplicht voor de bestuurder van de Segway, indien de Segway als gehandicaptenvoertuig wordt gebruikt, zou immers verlengd kunnen worden tot de datum waarop de benodigde wijzigingen in de regelgeving in werking treden.

Voordelen:

Niet in strijd met Europees recht

Gehandicapten kunnen gebruik blijven maken van de Segway

Nadelen:

Niet overeenkomstig het advies van de SWOV

Op het trottoir: verhoogd risico op letselschade voor voetgangers

Op fietspaden en wegen: hogere snelheid toestaan, dus leeftijdsgrens verstandig; gehandicapte kinderen zullen er dan geen gebruik van mogen maken

Precieze handhaving: is de bestuurder gehandicapt?

De noodzakelijke aanpassingen zijn de volgende:

Aanpassingen aan de Wegenverkeerswet 1994, het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Verder moet er een regeling komen die ervoor zorgt dat bestuurders van de Segway kunnen aantonen dat zij daadwerkelijk gehandicapt zijn.

Voor deze aanpassingen dient minimaal anderhalf jaar te worden uitgetrokken.