

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 144

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2009

Op 17 juni 2009, in het Algemeen Overleg Mobiliteit van Ouderen (31 305, nr. 142), heb ik mevrouw Roefs toegezegd snel met een reactie te komen op de motie die zij tezamen met de heren Koopmans en Cramer had ingediend (31 700 XII, nr. 40). De motie overweegt dat een groot aantal voertuigcategorieën op de weg aan verschillende eisen moet voldoen en dat dit onduidelijkheid bij verkeersdeelnemers oproept. De motie verzoekt daarom de regering om te bekijken of het aantal voertuigcategorieën kan worden ingekrompen; tevens om de wettelijke eisen die aan de diverse voertuigen worden gesteld te harmoniseren en aan te passen aan het type weg waarvoor zij bedoeld zijn; dit met het doel de overzichtelijkheid en eenduidigheid van verkeersregels en plaats op de weg te bevorderen. De motie werd ingediend tegen de achtergrond van de explosieve toename van het aantal scootmobielen en de discrepantie tussen het rijbewijs en de gedragsregels voor bestuurders van brommobielen.

Beperking van het aantal categorieën in combinatie met eenduidige regelgeving per voertuig vind ik een prima gedachte. Ik ben het ook met mevrouw Roefs eens dat als je naar het brede palet van categorieën kijkt, het niet overzichtelijk oogt.

Om te beginnen zijn er internationale categorieën. Dit zijn de voertuigen waarvoor Europese typegoedkeuringseisen bestaan, waarvan op nationaal niveau niet kan worden afgeweken. Naast de internationale voertuigcategorieën is er een aantal voertuigclusters dat nationaal is geregeld. Het gaat bijvoorbeeld om motorrijtuigen met beperkte snelheid, de elektrische fiets, de gehandicaptenvoertuigen en de brommobielen. Ter uitvoering van de motie heb ik het samenvoegen van de nationale clusters de afgelopen periode ingezet maar daarbij stuit ik op het probleem hoe om te gaan met het maatwerk dat we in Nederland kennen.

Zo gelden er nu verschillende eisen voor gehandicaptenvoertuigen. Het uniformeren van deze eisen, bijvoorbeeld op het gebied van de verlichting, leidt er onder meer toe dat elektrische rolstoelen ook van verlichting

moeten zijn voorzien terwijl dat nu niet nodig is. En de gebruiker daarvoor dus geen kosten hoeft te maken. Ook op het gebied van snelheid zijn er verschillende eisen, zo ligt de toegestane snelheid op het voetpad lager dan de toegestane snelheid op de weg. Een brommobiel valt in de categorie bromfiets. Op het eerste gezicht lijkt het logisch om de regels van de bromfiets te volgen maar dat heeft als resultaat dat een brommobiel, toch een klein autootje, dan op de stoep mag parkeren en van het fietspad gebruik mag maken. Dat is ongewenst en daarom is er voor gekozen de brommobiel voor de plaats op de weg en het parkeren gelijk te stellen aan een auto.

Kortom, het inkrimpen van de voertuigcategorieën en het uniformeren van de regels blijkt op het niveau van de gebruiker tot onbedoelde problemen te kunnen leiden. De differentiatie vloeit immers vaak voort uit de wens om zoveel mogelijk mensen zo lang mogelijk mobiel te houden. We hebben daar in het Algemeen Overleg Mobiliteit van Ouderen ook over gesproken. Juist om te voorkomen dat gebruikers op kosten worden gejaagd, dan wel in hun mogelijkheden worden beperkt, wil ik het probleem dat mevrouw Roefs terecht benoemt niet zozeer benaderen vanuit de voertuigcategorie als wel vanuit de gebruiker. Ik wil vanuit dat perspectief, per cluster, gaan bekijken of de eisen per voertuig logisch zijn en of de gebruiker op de hoogte is van de belangrijkste eisen die aan het gebruik worden gesteld. Ik stel voor om in het verlengde van de opmerkingen gemaakt over de scootmobiel te starten met de groep gehandicaptenvoertuigen. Dat is ook meteen de groep die het meest complex oogt. Het spreekt vanzelf dat dit onderzoek in overleg met alle betrokkenen gebeurt. Internationale aspecten worden daarin meegenomen. Uiteraard blijft de verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen.

Vooruitlopende op die andere aanpak ter uitvoering van de motie, informeer ik u graag over enkele activiteiten die lopen of zijn opgepakt om de gebruiker te helpen veilig mobiel te blijven.

Ik wil beginnen met de door de ouderenbond ANBO in het hele land georganiseerde Blijf Veilig Mobiel bijeenkomsten. Naast mijn ministerie participeren ook de ANWB en Veilig Verkeer Nederland (VVN). Ook organiseert VVN cursussen voor de scootmobiel. Omdat ook uit onze contacten blijkt dat de scootmobiel een punt van aandacht blijft heb ik in het AO Mobiliteit van Ouderen daarom toegezegd, in overleg met onder andere VVN, de mogelijkheden te bezien voor een basiscursus scootmobiel en het stimuleren van ouderen om zo'n cursus te volgen.

Om de gebruikers van brommobielen niet alleen in staat te stellen de regels te kennen maar ook met het gebruik te oefenen, bereid ik de invoering van een praktijkexamen brommobiel voor. Dit loopt mee in het examen voor de bromfiets, maar omdat het een geheel andere type voertuig is, wordt er een apart praktijkexamen brommobiel ontwikkeld. Ook dit moet leiden tot meer transparantie voor de gebruiker van wat er wel en niet van hem mag worden verwacht.

Daarnaast is het van belang dat andere weggebruikers oog hebben voor de toenemende groep oudere verkeersdeelnemers en daar op een correcte en sociale manier mee omgaan. In het AO Mobiliteit van Ouderen heb ik toegezegd hier met het CBR contact over op te nemen. Ik kan u melden dat het CBR heeft aangegeven dat hier al toenemende aandacht voor is bij de opleiding en examinering voor het rijbewijs. Bij het theoretische examen wordt hier aandacht aan besteed in het kader van verkeersinzicht en gevaarherkenning en bij het praktijkexamen vormt het gedrag ten opzichte van andere en met name zwakkere verkeersdeelnemers ook een beoordelingscriterium.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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