

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 866

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2020

Deze verzamelbrief gaat in op verschillende ontwikkelingen op het gebied van weginfrastructuur en verkeersveiligheid. Uitgebreider sta ik stil bij de voortgang van de ontwikkeling van het nationaal kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs).

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

Investeringsimpuls verkeersveiligheid (eerste tranche)

In mijn brief van 2 juli 2020¹ informeerde ik u over de opzet van de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021. Met deze regeling wordt invulling gegeven aan de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Van 1 juli tot en met 1 september konden gemeenten, provincies, vervoerregio's en waterschappen een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage van maximaal 50% aan bewezen effectieve maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, bijvoorbeeld het aanleggen of veilig inrichten van een voetgangersoversteekplaats, het aanleggen van een vrijliggend fietspad of een rotonde.

De regeling is zeer succesvol. Er zijn aanzienlijk meer plannen ingediend door de medeoverheden dan verwacht, waardoor gedurende de looptijd van deze regeling meer verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd zouden kunnen worden. Daarom heb ik het plafond van de regeling met € 100 mln. verhoogd naar € 200 mln. Hiermee geven Rijk en medeoverheden gezamenlijk een belangrijke impuls aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van het lokale en regionale wegennet. Een groot gedeelte van de verkeersveiligheidsmaatregelen wordt binnen een jaar al gerealiseerd. Daarmee wordt tevens op korte termijn een impuls gegeven aan de bouwsector. Met het ophogen van het plafond wordt mede

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 843

voldaan aan de motie van de leden Kröger, Laçin, Schonis en Van Esch² waarin wordt opgeroepen coulant om te gaan met het plafond van de regeling, als de aangevraagde rijksbijdrage voor fietsmaatregelen het plafond overschrijdt.

Veilige infrastructuur

Rijbaanscheiding rijks-N-wegen met tegenliggers

In mijn brief van 2 juli 2020³ informeerde ik u over het onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van een smalle rijbaanscheiding voor rijks-N-wegen met tegenliggers. Dit onderzoek is afgerond en is als bijlage bijgevoegd⁴. Het onderzoek concludeert dat de vier onderzochte varianten voor rijbaanscheiding (reguliere rijbaanscheiding en drie typen smalle rijbaanscheidingen⁵) een positief effect kunnen hebben op het voorkomen van frontale botsingen. Voor alle soorten rijbaanscheidingen, zowel de smalle als de reguliere geleiderail, geldt echter tegelijkertijd dat op de meeste wegen ook negatieve veiligheidseffecten worden verwacht vanwege de beperkte beschikbare ruimte in de breedte.

Bij de benodigde breedte moet niet alleen worden gekeken naar de breedte van de rijbaanscheiding zelf, maar ook naar de mate waarin deze kan uitbuigen richting de rijbaan van het tegemoetkomende verkeer bij een botsing, en de mate waarin verkeer dichter richting de buitenberm gaat rijden als een rijbaanscheiding wordt geplaatst. Bij het plaatsen van een rijbaanscheiding blijft op de betreffende wegen over het algemeen minder ruimte als rijstrook voor het verkeer beschikbaar dan is voorgeschreven in de ontwerprichtlijnen, wat negatieve effecten kan hebben in verband met het van de weg raken en botsingen met obstakels. Om deze effecten te ondervangen zou op de meeste wegen dan ook een vorm van verbreding nodig zijn, die afhankelijk is van het type rijbaanscheiding en de asfaltbreedte van de betreffende weg. Geconcludeerd moet worden dat realisatie van een (smalle) rijbaanscheiding zonder grote investeringen alleen veilig kan op wegen die dusdanig ruim zijn ontworpen dat er, ook met rijbaanscheiding, voldoende ruimte overblijft voor veilige afwikkeling van het verkeer.

In alle situaties met een te smalle rijbaanbreedte moet worden onderzocht of rijbaanverbreding mogelijk is aan de hand van een zorgvuldige afweging van de belangen, waaronder het belang van de weggebruiker (verkeersveiligheid/kwaliteit), kosten en tijd. Het verschil voor de noodzakelijke rijbaanverbreding tussen een smalle en een reguliere rijbaanscheiding is dusdanig klein, dat wanneer er toch een verbreding moet komen om een rijbaanscheiding toe te kunnen passen, een inpassing conform de richtlijn met een reguliere geleiderail het beste presteert. Rijkswaterstaat gaat een verkenning uitvoeren naar concrete trajecten, waaronder ook de N36, die voor een kosteneffectieve toepassing van rijbaanscheiding in aanmerking komen, al dan niet met een beperkte wegverbreding. Deze verkenning zal vanwege het benodigde detailonderzoek en maatwerk naar verwachting rond de zomer worden afgerond.

² Kamerstuk 35 300 A, nr. 109

³ Kamerstuk 29 398, nr. 843

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Reguliere rijbaanscheiding («vanrails») is doorgaans ongeveer 0,8 m breed, de onderzochte smalle rijbaanscheidingen zijn tussen de -0,2 en 0,5 m breed

Versneld vervangen matrixborden in verband met weergeven van reguliere maximumsnelheden

Eerder dit jaar heb ik u per brief⁶ geïnformeerd over de pilot en het onderzoek naar het tonen van reguliere maximumsnelheden op matrixborden. In het AO MIRT van 25 juni 2020 heeft u gevraagd hoeveel het kost om deze matrixborden eerder te vervangen dan 2027 met het oog op het tonen van deze reguliere maximumsnelheden.

Van belang is dat voor het tonen van de reguliere maximumsnelheid (100/120/130), zowel het matrixbord als het wegkantstation⁷ geschikt moet zijn. De komende jaren vervangt Rijkswaterstaat tegelijkertijd oudere typen matrixborden en wegkantstations voor respectievelijk LED-signaalgevers en intelligente wegkantstations. De vervanging van de wegkantstations wordt in 2027 afgerond. Versnelling van deze vervanging is niet mogelijk, vanwege de beschikbare capaciteit bij Rijkswaterstaat en bij de marktpartijen, de verkeershinder voor de weggebruiker en de doorlooptijd voor het aanleggen van de benodigde glasvezelkabels. Voor zover het versnellen van de vervanging van alleen de matrixborden mogelijk is, zal dit niet of nauwelijks bijdragen aan het eerder kunnen tonen van reguliere maximumsnelheden, aangezien ook het wegkantstelsel hiervoor geschikt moet zijn.

Wettelijke grondslag ongevalregistratie

Zoals in mijn brief van 25 mei jl.⁸ en 2 juli jl.⁹ aangegeven, werk ik aan een wetsvoorstel waarmee voor het verkeersveiligheidsbeleid een grondslag wordt gecreëerd om privacygevoelige gegevens over verkeersongevallen te mogen verwerken en ontsluiten. Daardoor wordt het mogelijk een vollediger beeld te krijgen van de verschillende ongevalskenmerken voor zover de politie die bij verkeersongevallen registreert. De intentie was daarbij dat het wetsvoorstel nog deze zomer aan de Autoriteit Persoonsgegevens zou worden voorgelegd. Het wetsvoorstel en de memorie van toelichting zijn gereed. De procedure vereist daarnaast echter een aantal noodzakelijke stappen met betrekking tot de DPIA (*data protection impact assessment*) die eerst doorlopen moeten worden voordat het wetsvoorstel kan worden aangeboden. De verwachting is dat het wetsvoorstel begin november wordt aangeboden aan de Autoriteit Persoonsgegevens, waarna het wetsvoorstel in de ministerraad behandeld wordt en vervolgens ter advisering aan de Raad van State wordt voorgelegd. Naar verwachting kan het wetsvoorstel in de loop van 2021 aan uw Kamer worden aangeboden.

Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs)

Voortgang toelatingskader LEVs

In navolging van mijn brief van 16 juli jl.¹⁰, wordt hierbij de voortgang geschetst van de ontwikkeling van een nationaal kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs). Dit kader zal de regels voor LEVs gaan beschrijven die zijn uitgezonderd van het toepassingsgebied van EU Verordening 168/2013. Dit betreft voertuigen zonder zitplaats voor de bestuurder (bijv. e-steps), zelfbalancerende voertuigen (bijv. de Segway) en voertuigen met trapondersteuning (bijv. de e-(bak)fiets). Een aantal van deze typen voertuigen wordt nu toegelaten via de Beleidsregel aanwijzing

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 830

⁷ De wegkantstations zijn, simpel gezegd, de computers die de matrixborden aansturen.

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 827

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 843

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 758

bijzondere bromfietsen. Voor gehandicaptenvoertuigen wordt, in samenhang met het LEV-kader, gewerkt aan een apart kader. In deze brief wordt uw Kamer ook geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot dit kader.

In de maanden juli en augustus zijn samen met stakeholders drie digitale werkateliers georganiseerd om een aantal dilemma's, zoals wijze van toelating en plek op de weg, goed door te spreken. Mede op basis van deze sessies is nu een raamwerk tot stand gekomen voor het toekomstige LEV-kader (zie bijlage). Dit raamwerk is half september besproken in een overleg met onder meer gemeenten, brancheverenigingen en maatschappelijke organisaties. Eind september is via een webinar het raamwerk gepresenteerd aan een brede groep van stakeholders. Dit concept-raamwerk is toegelicht in de bijlage.

Categorie-indeling

Als vertrekpunt voor het raamwerk is een categorie-indeling gemaakt van LEVs op basis van het uitgangspunt dat gelijksoortige voertuigen gelijk worden behandeld. Hieronder wordt de categorie-indeling gegeven die nog nader verfijnd zal worden in overleg met RDW en stakeholders. Vijf categorieën van LEVs zijn gedefinieerd op basis van massa (kg). De keuze voor massa als onderscheidend criterium is ingegeven door het feit dat massa medebepalend is voor eventueel letsel bij derden in het geval van een ongeval. Een grotere massa leidt tot meer kinetische energie en daarmee wordt de kans op ernstig letsel bij een ongeval vergroot. Deze categorisering geeft de mogelijkheid om per categorie onderscheid te maken in de eisen voor toelating tot de weg, in de eisen die van invloed zijn op de plek op de weg en in de eisen bij het gebruik van de LEV op de weg.

De eerste twee categorieën zijn de relatief kleinere en lichtere LEVs zoals e-fietsen en e-steps: categorie 1a en 1b. Voor deze categorieën is als uitgangspunt voor een maximale massa van 55 kg gekozen. De grens van 55 kg is ontleend aan het Duitse nationaal LEV-kader. Bij deze massa kan een defect voertuig met geblokkeerde voorwielen nog handmatig worden weggetrokken of weggeduwd van de gevarezone. Bij deze grens vallen de meeste kleine e-bakfietsen, hoofdzakelijk bedoeld voor vervoer van dagelijkse boodschappen of voor het halen en brengen van eigen kinderen binnen deze categorie.

De andere drie categorieën zijn de relatief grotere en zwaardere LEVs vanaf 55 kg zoals cargobikes en e-bakfietsen waar meerdere kinderen in kunnen zitten. Deze zijn onderverdeeld op basis van de functie van het voertuig: categorie 2a voor individueel vervoer, categorie 2b voor goederenvervoer en categorie 2c voor personenvervoer. Vervolgens geldt per categorie een set aan functionele kenmerken en technische eisen waaraan de LEVs getoetst worden. Deze kenmerken en eisen worden gebaseerd op huidige toelatingkaders zoals Verordening (EU) nr. 168/2013 en Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Een voorbeeld van een functioneel kenmerk is dat bagage moet worden gezekerd of afgedekt, zodat de lading of delen daarvan tijdens het rijden niet van het voertuig kunnen vallen. Voor het vervoeren van personen kan bijvoorbeeld als functioneel kenmerk opgenomen worden dat passagiers een zitplaats moeten hebben. De meest onderscheidende technische eisen zijn het aantal passagiers, de massa, de breedte en de maximumconstructiesnelheid.

Hieronder wordt nader ingegaan op de differentiatie tussen de categorieën en wordt de onderlinge afhankelijkheid tussen de eisen binnen een categorie geschetst.

Toelating tot de weg

Er zijn twee varianten te onderscheiden: toelating op basis van goedkeuring door een onafhankelijke keuringsinstantie of een vorm van toelating op basis van zelfcertificering waarbij de verantwoordelijkheid ligt bij de sector.

Het uitgangspunt is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande kaders. Vanuit dat perspectief is het voornemen om voor categorie 1a, fietsen met trapondersteuning en kleine elektrische bakfietsen, de huidige procedure van zelfcertificering en toezicht op de markt te handhaven. Dit betekent dat aan Richtlijn 2006/42/EG van de EU (de Machinerichtlijn) moet worden voldaan. Daarnaast heeft de Europese Commissie de norm EN-15194, de norm voor fietsen met trapondersteuning, opgesteld door de industrie, aangewezen als norm die voor alle lidstaten van toepassing is (een zgn. geharmoniseerde norm). Door de aanwijzing van een geharmoniseerde norm ontstaat een «vermoeden van overeenstemming». De gebruiker van de norm mag er daardoor van uitgaan dat hij zich volgens de toepasselijke regelgeving (in dit geval de Machinerichtlijn) gedraagt als hij aan deze EN-norm voldoet. Volgens stakeholders zijn er geen aanwijzingen dat aanvullende eisen nodig zijn voor deze categorie.

Voor categorie 1b, de andere kleine en lichte LEVs zonder trapondersteuning, wordt nagegaan of de in ontwikkeling zijnde EU industriestandaard speciaal voor Personal Light Electric Vehicles (PLEVs), EN-17128, geschikt is. Deze wordt naar alle waarschijnlijkheid dit najaar vastgesteld. De Europese Commissie kan deze norm vervolgens aanwijzen als norm die voor alle lidstaten van toepassing is (een zgn. geharmoniseerde norm), net als met EN-15194 voor elektrische fietsen is gedaan. Verder wordt voor deze categorie nagegaan of een vorm van goedkeuring noodzakelijk is, of dat volstaan kan worden met een nader te bepalen vorm van zelfcertificering (waarbij gedacht wordt aan registratie en toezicht). Aan registratie wordt gedacht aangezien het om relatief nieuwe voertuigen gaat waarmee in Nederland weinig ervaring is opgedaan. Door registratie is onderscheid te maken tussen speelgoed en LEVs. Dit geeft duidelijkheid aan handhavers en potentiële gebruikers. Duitsland lijkt een regime te hebben dat tussen volledige zelfcertificering en goedkeuring in zit. Ik heb de RDW gevraagd om nader uit te zoeken hoe in Duitsland het regime van toelating en toezicht werkt. De uitkomst verwacht ik binnenkort.

Voor categorie 2, de relatief grotere en zwaardere LEVs, is het voornemen de wijze van toelating niet sterk af te laten wijken van de huidige wijze van toelating voor bijzondere bromfietsen. Dit betekent dus dat toelating door een onafhankelijke keuringsinstantie zal gebeuren en dat er sprake is van een integrale risicobeoordeling zoals toegelicht in de brief aan uw Kamer van 16 juli jl¹¹. Relatief grote e-bakfietsen, die nu nog worden toegelaten op dezelfde manier als e-fietsen, komen dan onder dit nieuwe regime te vallen. Hiermee wordt het regime voor deze relatief grote e-bakfietsen gelijkgetrokken met het regime zoals dat nu geldt voor bijzondere bromfietsen.

Plek op de weg in relatie tot breedte en snelheid

Het merendeel van de stakeholders ziet het fietspad als meest logische plek voor de LEVs. Het verschil in massa in combinatie met snelheid op de rijbaan met 50 km per uur wordt te groot bevonden voor LEVs. Ook vinden de stakeholders het wenselijk om vanuit argumenten van voorspelbaarheid en herkenbaarheid, één uniforme regel ten aanzien van de plek op de weg in te voeren en daarin niet te differentiëren. Om een veilige combinatie van LEVs met de overige gebruikers van het fietspad

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 758

mogelijk te maken, moet worden gekeken naar de voertuigbreedtes en de maximumconstructiesnelheid. Half september is bij de stakeholders gepolst of het kader voor Bijzondere Bromfietsen als uitgangspunt genomen kan worden.

Dit zou betekenen dat de breedste LEV 1,15 meter is (zie bijlage)¹². Dat is smaller dan de maximale breedte van 1,5 meter voor de huidige (e-bak)fietsen op meer dan twee wielen. De maximumconstructiesnelheid zou dan, uitgaande van het kader voor Bijzondere Bromfietsen en in lijn met EU-regelgeving rond e-fietsen, komen te liggen op 25 km per uur. Dat betekent niet dat dit ook de snelheid is die LEVs in de praktijk rijden. Zo kiezen fabrikanten er soms voor om de maximale snelheid te beperken tot een lagere maximumconstructiesnelheid vanwege de kenmerken van een LEV. Bovendien is onderdeel van de toelating dat een voertuig een maximumconstructiesnelheid heeft die past bij veilig gebruik. Daar waar de beoogde maximumconstructiesnelheid geen veilig gebruik toelaat, zal toelating niet in de rede liggen.

Stakeholders gaven aan dat op plekken waar sprake is van drukte of waar de fietsinfrastructuur niet aan de CROW-richtlijnen (kan) voldoen te brede en te snelle LEVs mogelijk aanleiding geven tot ongevallen en subjectieve onveiligheid. Een aantal gaf aan de 1,15 meter al als te breed te ervaren voor LEVs uitgaande van de huidige infrastructuur en drukte op fietspaden.

Daarnaast werd half september door de stakeholders aangegeven dat een ontwikkeling gaande is bij steeds meer medeoverheden die visies en plannen ontwikkelen ten aanzien van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem, denk bijvoorbeeld aan zero-emissie stedelijke distributie. LEVs kunnen hier een bijdrage aan leveren. Zij hebben aangegeven dat LEVs dan moeten kunnen concurreren met de traditionele vormen van stedelijke distributie en daarvoor ruimte nodig hebben in de stad. Ook speelt bij de medeoverheden een brede discussie over drukte op de fietspaden. Sommigen geven aan dit als een probleem te ervaren en zoeken vanwege ruimtegebrek naar alternatieven om al het verkeer in de stad in goede en veilige banen te leiden. Gebieden worden bijvoorbeeld autoluw gemaakt, wegen worden ingericht als 30 km per uur wegen of er worden fietsstraten aangelegd. LEVs maken onderdeel uit van deze brede discussie. Deze aspecten worden betrokken bij de keuzes ten aanzien van breedte en maximumconstructiesnelheid.

Daarom is met de medeoverheden, Fietzersbond en ANWB afgesproken een verdiepende discussie te organiseren om de implicaties van een maximale breedte en een maximumconstructiesnelheid te duiden. De uitkomsten van dit gesprek worden meegenomen in het proces om tot een outline van een toelatingskader voor LEVs te komen. Deze outline stuur ik, zoals toegezegd, dit najaar naar uw Kamer.

Eisen voor gebruik op de weg

Ten aanzien van de eisen voor het gebruik op de weg met betrekking tot helmplicht, leeftijd, rijbewijs, verzekering en kentekening worden de mogelijkheden verkend. Er is al onderzoek gedaan naar de eisen in andere landen met betrekking tot bijvoorbeeld helmplicht. Tevens is in een kwalitatief onderzoek verkend hoe in Nederland tegen het gebruik van LEVs wordt aangekeken. Hierover is uw Kamer op 16 juli jl.¹³ geïnformeerd. De uitkomsten laten zich niet meteen vertalen naar het nationale LEV-kader. Deze zijn, zoals ook geconstateerd door de stakeholders,

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹³ Kamerstuk 29 398, nr. 758

afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van toelating, plek op de weg, breedte en maximumconstructiesnelheid. Nu er onder de stakeholders draagvlak is voor de hierboven genoemde categorie-indeling, is het belangrijk om de eisen voor het gebruik op de weg vast te gaan stellen.

De eerstvolgende stap is daarom risicoprofielen per categorie te laten maken. In overleg met experts worden deze risicoprofielen vervolgens vertaald naar eisen voor het gebruik op de weg. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke verschuivingseffecten naar gelang de gebruikerseisen die wordt gesteld. Een dergelijke integrale benadering borgt dat toekomstige keuzes voor gebruikerseisen geen onbedoelde negatieve effecten sorteren op de verkeersveiligheid. Daarom is het van belang dat de helmplicht voor de snorfiets hier onderdeel van is om dat soort van bijkomende effecten te voorkomen. Deze maand ontvangt uw Kamer de rapportage over de verschuivingseffecten door de snorfietshelmplicht naar bestaande modaliteiten. Hierop volgt een rapportage over de verschuivingseffecten op basis van de concept-categorie-indeling voor LEVs. De verwachting is dat tot in het voorjaar onderzoeken doorlopen met betrekking tot de eisen voor het gebruik op de weg van LEVs zoals rijbewijs en helm.

Proces

De eerstvolgende stap is dat uw Kamer dit najaar een outline ontvangt met betrekking tot het toelatingskader voor LEVs. Nadat deze outline is besproken in uw Kamer, kan in principe gestart worden met het opstellen van de regelgeving voor toelating van LEVs. Aanpassing van regelgeving vergt minimaal een jaar. Daarmee is inwerkingtreding van het kader in principe voorzien in 2022.

Gehandicaptenvoertuigen

In de brief van 16 juli jl. informeerde ik uw Kamer over de ontwikkelingen rondom het nieuwe raamwerk voor gehandicaptenvoertuigen. Het doel van een nieuw raamwerk is om veiligheid generiek te waarborgen zonder dat de ruimte voor individueel maatwerk wordt ingeperkt. Voorkomen moet worden dat ten onrechte extra drempels worden opgelegd aan de mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook moet worden voorkomen dat voertuigen ten onrechte als gehandicaptenvoertuig worden aangemerkt. Er is namelijk soms sprake van oneigenlijk gebruik, waarbij iemand die geen handicap heeft, gebruik maakt van de voordelen zoals het mogen parkeren op de stoep.

Om hieraan invulling te geven bestaat het voornemen juridisch een onderscheid te maken tussen voertuigen die uitsluitend zijn ontworpen en bestemd voor het gebruik door lichamelijk gehandicapten en andere voertuigen zoals brommobielen. Daarbij geldt dat gehandicapten voornamelijk (elektrische) rolstoelen en scootmobielen gebruiken. Deze voertuigen worden aangemerkt als medisch hulpmiddel in de zin van de Wet op de medische hulpmiddelen (implementatie van EU-regelgeving). Ik werk aan een aangepaste nationale definitie van een gehandicaptenvoertuig die aansluit op de definitie van «medisch hulpmiddel». Daardoor kunnen voertuigen die in essentie een brommobiel zijn, niet meer door de fabrikant worden aangemerkt als een gehandicaptenvoertuig en als zodanig worden gebruikt.

De brommobielen worden enkel toegelaten op grond van een Europese goedkeuring voortvloeiend uit Verordening EU nr. 168/2013. Het voertuig wordt geregistreerd als brommobiel en is daardoor kentekenplichtig, en de bestuurder heeft een rijbewijsplicht (AM-rijbewijs). De brommobielen

die voor de gebruiker worden aangepast, bijvoorbeeld door aanpassing van de stuurinrichting in verband met een handicap aan de armen, worden individueel beoordeeld door de RDW. Het voertuig blijft een brommobiel en wordt hierdoor geen gehandicaptenvoertuig. Gebruikers van brommobielen die op de markt werden gezet als gehandicaptenvoertuig, maar dit op basis van de nieuwe definitie niet meer zijn, hebben een AM-rijbewijs nodig. De komende tijd ga ik in gesprek met fabrikanten en gebruikers om te bespreken wat de gevolgen hiervan zijn.

Het is van belang dat wordt geborgd dat er duidelijke regels gelden voor de voertuigen die op basis van de aangepaste definitie worden aange-merkt als gehandicaptenvoertuigen, zodat veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen. De veiligheid van scootmobielen (en andere medische hulpmiddelen) wordt reeds geborgd doordat moet worden voldaan aan de Europese richtlijnen en verordeningen en productnormen. Momenteel wordt onderzocht of met deze eisen ook voldoende rekening wordt gehouden met een veilige deelname aan het verkeer. Daarbij wordt ook gekeken welke wijze van certificering en toezicht passend is. Dit vergt de nodige zorgvuldigheid omdat ik wil voorkomen dat door deze maatregel de mobiliteit van mensen met een handicap in het geding komt. Om die reden zullen verdere gesprekken worden gevoerd met onder andere Firevaned (branchevereniging voor aanbieders van revalidatie- en mobiliteitshulpmiddelen), RDW, IGJ en ILT. Ook wordt in kaart gebracht wat de eventuele wijzigingen betekenen voor de mobiliteit van mensen met een fysieke beperking. Hierover ben ik reeds in overleg met de VNG en VWS. Ook ben ik voornemens hierover in gesprek te gaan met Iederln (koepelorganisatie voor mensen met een lichamelijke handicap, verstandelijke beperking of chronische ziekte).

Voertuigen die geen brommobiel of gehandicaptenvoertuig zijn, kunnen op basis van de nieuwe definitie alleen worden toegelaten na een aanwijzing op basis van de huidige Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen tot het moment dat het kader voor LEVs geïmplementeerd is. De verdere uitwerking van dit raamwerk voor gehandicaptenvoertuigen gebeurt in samenhang met de outline van het LEV-kader.

Onafhankelijke keuringsinstantie

In mijn kamerbrief van 16 juli jl. heb ik u geïnformeerd over mijn voornemen om de RDW als onafhankelijke keuringsinstantie aan te wijzen. Met de RDW wordt verkend of dit gefaseerd vorm kan krijgen zodat de RDW in de eerste fase zelfstandig besluiten neemt over de toelating van bijzondere bromfietsen, en in de tweede fase besluiten neemt conform het nieuwe kader voor LEVs. Op dit moment is de RDW in de afrondende fase van een toets waarbij onder andere de juridische mogelijkheden in kaart worden gebracht. Inmiddels is duidelijk dat de RDW een wetswijziging nodig acht om de RDW al in de eerste fase zelfstandig besluiten te kunnen laten nemen over de toelating van bijzondere bromfietsen. Die conclusie deel ik. Dat betekent dat een langer proces doorlopen moet worden om de RDW als onafhankelijke keuringsinstantie in te stellen. Ik zal dit proces van wetswijziging zo snel mogelijk na oplevering van de rapportage door de RDW starten. Ik verwacht deze rapportage deze maand. Door deze wetswijziging wordt de onafhankelijkheid van de procedure formeel verder verankerd, naast de centrale rol die de RDW nu al heeft in de toelatingsprocedure. Zoals eerder toegelicht, (onder meer in mijn Kamerbrief van 16 oktober 2019) zijn de adviezen van de RDW en SWOV op dit moment al bindend voor de besluitvorming.

Samenwerking inspecties

De motie van het lid Laçin¹⁴ roept op om tot samenwerking te komen tussen de inspecties, waarbij lichte elektrische voertuigen specifiek zijn genoemd. Op 25 mei 2020¹⁵ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de gemaakte samenwerkingsafspraken tussen ILT, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Inspectie SZW en RDW over de wijze waarop het toezicht op de bijzondere bromfietsen wordt ingevuld. Deze afspraken regelen dat de diensten een «oog-en-oor functie» voor elkaar vervullen»: als zij tekortkomingen bij een bijzondere bromfiets constateren, geven ze die aan elkaar door of wisselen informatie uit die mogelijk relevant is voor het eigen toezicht.

De ILT heeft in de afgelopen periode alle fabrikanten en/of houders van een aanwijzing van een bijzondere bromfiets bezocht voor een administratieve controle. Hierbij zijn geen tekortkomingen geconstateerd voor de bestaande aanwijzing conform artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast is medio dit jaar het operationele overleg met de betrokken diensten opgestart waarbij ervaringen uit het toezicht worden gedeeld. Komende tijd zal deze samenwerking verder worden ingevuld.

De RDW heeft daarnaast een schouw uitgevoerd naar de aangewezen bijzondere bromfietsen. Hierover is uw Kamer geïnformeerd op 16 juli jl.¹⁶ Ik ben met de RDW in overleg over de wijze waarop de vervolgcacties, waaronder de kentekening van bijzondere bromfietsen, vorm krijgen. Hierbij wordt natuurlijk aangesloten bij de ontwikkelingen van het LEV-kader.

Over de wijze waarop toezicht wordt gehouden op de voertuigen in het LEV-kader vindt nu overleg plaats.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Plan veilige mobiliteit ouderen

Ik ben bezig met het opstellen van een plan veilige mobiliteit ouderen zoals is toegezegd aan Kamerlid Van Brenk. In de beantwoording van het schriftelijk overleg verkeersveiligheid van 2 juli jl.¹⁷ is gemeld dat u voor het AO van december 2020 hierover nader wordt geïnformeerd. De afgelopen maanden heb ik benut om onder meer input op te halen bij diverse maatschappelijke organisaties, inhoudelijke experts, medeoverheden en ouderenorganisaties. Omdat veilige mobiliteit van ouderen raakvlakken heeft met zorg en welzijn, is niet alleen gesproken met maatschappelijke organisaties die (ook) actief zijn op het terrein van verkeersveiligheid (zoals VVN, CROW en fietsersbond) maar ook met organisaties uit het sociale domein zoals Sociaal Werk Nederland en MEE-Nederland. Daarnaast heb ik RadarAdvies gevraagd om een quick-scan uit te voeren naar de verbinding tussen het domein verkeersveiligheid en het sociaal domein bij gemeenten. Verder start BeterOud binnenkort met de werkplaats veilige mobiliteit waarover u in mei jl. bent geïnformeerd¹⁸. Op 25 november 2020 wordt op de conferentie «Een nieuwe generatie ouderen langer thuis» een deelsessie over «Veilig onderweg, blijven meedoen» gegeven samen met BeterOud, Fonds FNO zorg voor kansen, Society Impact, VVN en CBR. Deze conferentie is

¹⁴ Kamerstuk 22 343, nr. 291

¹⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 827

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 845

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 843

¹⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 827

bedoeld voor zorgprofessionals, ouderen, mantelzorgers, wetenschappers en beleidsmakers die bij ouderenzorg betrokken zijn. De input uit deze gesprekken en activiteiten wordt verwerkt in een conceptplan «Veilig onderweg, blijven meedoen» dat in het najaar met betrokken maatschappelijke organisaties, experts en medeoverheden zal worden besproken. Zodra het plan gereed is, zal ik u hierover informeren. Ik verwacht dat dit rond de jaarwisseling zal zijn.

Fietsverlichting

In de week van 26 oktober start de campagne fietsverlichting. Samen met de verkeersveiligheidspartners wordt een nieuw concept gelanceerd: «AAN». Met het logo van een vaste koplamp wordt benadrukt dat het voeren van goede kwalitatieve fietsverlichting belangrijk is voor zowel «zien» als «gezien worden». Uit de evaluatie van de fietsverlichtingscampagne «Ik val op!»¹⁹ en de lichtvoering van fietsers geregistreerd door Rijkswaterstaat over 2019/2020²⁰, blijkt dat vooral jongeren en jongvolwassenen verhoudingsgewijs minder vaak licht op de fiets voeren dan de fietsers die behoren tot de oudere leeftijdsgroepen. Daarom is de nieuwe campagne «AAN» met name ontwikkeld voor de jongeren van 15 tot 25 jaar. Vanuit het Ministerie van IenW worden social mediaberichten ingezet ter ondersteuning van de communicatie van de partners. De partners, bestaande uit Fietsersbond, ANWB, BOVAG, Politie, RAI Vereniging, Regionale Organen Verkeersveiligheid, TeamAlert en VVN, maken in hun communicatie gebruik van de middelen die door het Ministerie van IenW in de toolkit worden aangeboden. Daarin is ook opgenomen het winnende idee uit de prijsvraag Battle of Concepts uit het najaar 2019²¹.

Rijgeschiktheid/rijvaardigheid

Alliantie Samen Sterk (rij scholen)

Op 4 september jl. heb ik u de vervolgstappen geschetst in reactie op de voorstellen van de Alliantie Samen Sterk.²² Onder leiding van een externe voorzitter zal de commissie/werkgroep invulling geven aan het vervolgonderzoek, gericht op een heldere probleemanalyse en varianten van oplossingsrichtingen, die het meest kansrijk zijn om de sector een stevige kwaliteitsimpuls te geven. Verplichte certificering zal nadrukkelijk hierin worden meegenomen.

Verder is van belang dat de beoogde kwaliteitsslag in de rij scholenbranche bijdraagt aan de vergroting van de verkeersveiligheid.

De voorstellen van de Alliantie Samen Sterk en de kennis en expertise van het CBR en IBKI worden hierin betrokken.

Ik verwacht in het voorjaar van 2021 de resultaten van deze commissie/werkgroep met uw Kamer te kunnen delen.

A1-theorieexamen bij B-rijbewijsbezit

In mijn brief²³ aan de Kamer van 15 juni 2020 heb ik in antwoord op de Kamervragen van het CDA geschreven dat er nader overleg zou plaatsvinden over de vraag of bezitters van rijbewijs B op een lichte motor van de categorie A1 mogen rijden zonder het afleggen van theorie-examen

¹⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/04/evaluatie-fietsverlichtingscampagne-ik-val-op>

²⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/19/lichtvoering-fietsers-2019-2020>

²¹ <https://battleofconcepts.nl/challenges/ienw/fietsverlichting-challenge?CurrentTab=Updates>

²² Kamerstuk 29 398, nr. 581

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 829

categorie A zoals door de RAI Vereniging voorgesteld. Hierbij informeer ik u over de uitkomsten.

Alle lidstaten zijn gebonden aan de 3e Europese rijbewijsrichtlijn die een theorie-examen A vereist. Dat betekent dat een voorstel om voor deze categorie af te zien van een theorie-examen Europees niet mogelijk is. Wel biedt deze richtlijn de mogelijkheid om nationaal te bepalen dat een rijbewijs B op het eigen grondgebied ook de bevoegdheid geeft voor het besturen van een lichte motor van de categorie A1. Dit mag dan niet worden vermeld op het rijbewijs, maar zal moeten worden geregeld in de nationale regelgeving. Een lidstaat mag daar ook bepaalde voorwaarden aan koppelen, zoals een aantal jaren rijbewijsbezit B of het volgen van verplichte rij-/theorielessen.

Een aantal landen heeft hiervan gebruik gemaakt. De implementatie van het idee van de RAI Vereniging zou een aanpassing van de nationale rijbewijsregelgeving vergen die naar verwachting 12 maanden in beslag neemt.

Momenteel bereidt de Europese Commissie een herziening van de rijbewijsrichtlijn voor. Op basis van een evaluatie in opdracht van de Europese Commissie in 2018 is geconcludeerd dat de nieuwe stapsgewijze toelating tot het motorrijbewijs in veel lidstaten vooral als complex en kostenverhogend wordt ervaren en soms zelfs ontmoedigend werkt voor het behalen van een motorrijbewijs. Daarnaast was wel de conclusie dat de nieuwe regels een bijdrage hebben geleverd om de verkeersveiligheid ten aanzien van motoren op de weg te verbeteren.

De herziening van de Europese rijbewijsrichtlijn zal binnen afzienbare tijd aan de orde zijn. Het invoeren van een nationale wijziging van de Rijbewijsregeling en rijbewijsregelgeving zou hierdoor ingehaald kunnen worden door de wijzigingen in de Europese rijbewijsrichtlijn. Gelet hierop vind ik het invoeren van een dergelijke nationale maatregel niet opportuun en ben ik een voorstander van het doorvoeren van eventuele wijzigingen in de toegang tot het motorrijbewijs via de herziening van de Europese rijbewijsrichtlijn.

De Nederlandse inbreng zal uiteraard met de betrokken brancheorganisaties en de Kamer worden afgestemd.

Afleiding in het verkeer

MONO en MONO-zakelijk

Begin september is de MONO-campagne weer gestart. Op 5 oktober wordt ook gestart met MONO-zakelijk, waarbij werkgevers worden gestimuleerd om hun bedrijf meer MONO te maken. Het gaat dan om afspraken over bereikbaarheid onderweg, reistijd in de agenda's zetten en andere praktische acties die je als werkgever kunt nemen. Met MONO-zakelijk wil ik hen zoveel mogelijk faciliteren om deze verantwoordelijkheid ook op te pakken. Op www.monozakelijk.nl staan alle praktische tips en middelen.

Ook is er nu een MONO-community waar werkgevers aan mee kunnen doen door concrete acties toe te zeggen. Streven is een beweging op gang te krijgen waarbij, zowel grote bedrijven, alsook het MKB, aannemers, adviesbureaus, transportbedrijven etc. meedoen. Meerdere partijen hebben geholpen met het opzetten van de community en gaan ook helpen om dit tot een succes te maken. Dit zijn Bouwend Nederland, RAI-Vereniging, TeamAlert, STL Werkt, Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen, ROV-Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, ANWB, Interpolis, VVN en VNO-NCW.

Overige onderwerpen

Truckparkings

Ik heb u in de beantwoording van het schriftelijk overleg verkeersveiligheid van 2 juli jl.²⁴ toegezegd nader te informeren over de CEF-aanvraag voor vijf locaties voor truckparkings. De in 2019 ingediende CEF-aanvraag is positief geëvalueerd door de Europese Commissie. Vanuit de CEF-Transport wordt in totaal een bijdrage van € 6,5 mln. geleverd aan de realisatie van 1.565 parkeerplekken langs de TEN-T-corridor. Onder voorbehoud van een eventuele verlenging van maximaal 1 jaar als gevolg van COVID-19 moeten projecten onder CEF-Transport per 31 december 2023 zijn afgerond.

eCall

Vanaf april 2018 worden nieuwe personenauto's op basis van Europese richtlijnen²⁵ verplicht geleverd met een *Emergency Call* (eCall) systeem. Dit systeem belt bij een incident automatisch het lokale alarmnummer en voorziet de meldkamer tegelijkertijd van een beperkte set relevante voertuigdata. De systemen van de Nederlandse meldkamer zijn ingericht om deze goed te behandelen.

Recent is geconstateerd dat de uitfasering van het 2g/3g-netwerk door telecomaانبieders ingrijpt op de werking van eCall, omdat gebruik van deze banden in de Europese richtlijn technisch verplichtend wordt voorgeschreven. Het Kabinet zal dit op korte termijn onder de aandacht brengen bij de Europese Commissie om bij herziening van de richtlijn tot een toekomstbestendige en, indien mogelijk, technologie-neutrale oplossing te komen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

²⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 843

²⁵ 2015/758, 2017/78, 2017/79