

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2658

Vragen van het lid **Van der Ham** (D66) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de keuring van mobiele handbediening voor auto's* (ingezonden 17 mei 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 15 juni 2010).

Vraag 1

Is het waar dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) nieuwe losse systemen voor het aanpassen van auto's voor mensen met een handicap moet testen alvorens deze op de Nederlandse markt worden toegelaten?¹

Antwoord 1

De situatie is dat de RDW geen taak heeft op het gebied van toelating van losse systemen voor het aanpassen van auto's voor mensen met een handicap. De RDW beoordeelt structurele aanpassingen aan voertuigen, zoals beschreven in hoofdstuk 6 van de Regeling voertuigen.

Vraag 2

Kunt u toelichten waarom de RDW weigert een testsysteem voor deze «handcontrol»-systemen te ontwikkelen, waardoor deze systemen niet goedgekeurd kunnen worden voor de Nederlandse markt?²

Antwoord 2

De goedkeuring van een los systeem voor handbediening garandeert geen veilige toepassing in praktijksituaties. De goede en veilige werking van een inrichting voor handmatige bediening van rempedaal en gaspedaal kan alleen worden beoordeeld in de auto waarin zo'n systeem is ingebouwd. Dit kunnen totaal verschillende auto's zijn, van een grote bestelauto tot een Smart. De importeur van het onderhavige systeem is zich hier ook van bewust. Hij heeft de RDW gevraagd om een principegoedkeuring voor een relatief eenvoudig aan te brengen en los te nemen systeem, waarna voor auto's waarin dit systeem kan worden aangebracht een beperkte keuring zou volstaan. De procedure voor de aanpassing van een voertuig aan de handicap van de bestuurder is thans als volgt. Nadat het CBR heeft vastgesteld dat iemand

¹ Rapport van TNO voor een beschrijving van bovengenoemd systeem, onderhands aan bewindspersoon verstrekt.

² Rapport van de RDW, onderhands aan bewindspersoon verstrekt.

met een lichamelijke handicap alleen met een aan zijn handicap aangepast voertuig veilig aan het verkeer kan deelnemen, wordt hiervan een aantekening op het rijbewijs gemaakt. Het aangepaste voertuig krijgt een code op het kentekenbewijs. Handhavers kunnen uit de combinatie van de aantekening op het rijbewijs en de code op het kentekenbewijs afleiden dat de gehandicapte chauffeur met dat aangepaste voertuig op een veilige manier aan het verkeer kan deelnemen.

Het aanbrengen van wijzigingen aan de constructie van voertuigen, zoals het aanpassen van de bediening van het remsysteem of de stuurinrichting aan gebruik door gehandicapte bestuurders, is geregeld in hoofdstuk 6 van de Regeling voertuigen. De aanpassing pleegt te gebeuren door gespecialiseerde bedrijven die een erkenning Goedkeuring Wijziging Constructie hebben. Aangepaste auto's worden steekproefsgewijs door de RDW gekeurd.

Het voordeel van een uitneembaar systeem is dat men één systeem kan gebruiken op meerdere auto's. Dat is tevens het nadeel. Ook als voor een mobiel systeem toelatingseisen zijn geformuleerd (en zoals uit de bij de vragen gevoegde brief van de RDW aan de importeur blijkt, wil de RDW daar in beginsel wel aan meewerken), bestaat geen zekerheid dat de voorziening in ieder merk of type auto naar behoren functioneert. Ook als een uitneembaar systeem in een laboratoriumsituatie goed functioneert en bij een test in één of meer specifieke auto's een controleerbaar veilig resultaat oplevert, bestaat er geen garantie dat het systeem, nadat het door de eigenaar in een andere auto is gebruikt en daarna is teruggeplaatst, op precies dezelfde wijze gemonteerd is als toen het voertuig ter keuring werd aangeboden. Het systeem wordt met klittenbanden e.d. aan de stuurkolom bevestigd. Daar kan bij iedere volgende montage gemakkelijk iets mee mis gaan. Anders dan bij een structurele aanpassing met een daarmee overeenkomende code op het kentekenbewijs, is bij een mobiel systeem door handhavers nauwelijks te controleren of sprake is van een veilig bedienbare auto. Het aanpassen van de regelgeving om gebruik van mobiele systemen mogelijk te maken zal hun taak dan ook compliceren.

Samenvattend: een dergelijk systeem heeft voor de gebruiker zeker voordelen, maar er ontstaat bij ondeugdelijke montage door de gebruiker een potentieel groot veiligheidsrisico. Bovendien is de handhaving lastig. Ik zal daarom eventuele verdere stappen in de ontwikkeling nauwgezet volgen.

Vraag 3

Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat innovaties, die maatschappelijke participatie van mensen met een handicap vereenvoudigen, niet onnodig worden tegengewerkt door het ontbreken van een goedkeuringssysteem?

Antwoord 3

In algemene zin wil ik graag de introductie van maatschappelijk nuttige innovaties mogelijk maken, eventueel door middel van een goedkeuringssysteem. Uit mijn antwoord op vraag 2 blijkt dat in dit geval een goedkeuringssysteem geen waarborg is voor de veilige toepassing van de voorziening. Cruciaal is de zekerheid dat de bestuurder essentiële functies van zijn auto op een controleerbaar veilige manier kan bedienen. Voorop staat wat mij betreft namelijk de veiligheid van de gehandicapte bestuurder, van de andere inzittenden van zijn voertuig en van de overige verkeersdeelnemers.