

Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 953

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2021

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van een onderzoek naar de mogelijkheid tot een wettelijke verplichting voor het continu voeren van autoverlichting. Ook ga ik in op de stand van zaken van het gehandicaptenvoertuigenkader en meld ik u dat ik optimalisaties heb doorgevoerd in de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.

Quick scan Dagverlichting Motorvoertuigen

Met de nader gewijzigde motie van het lid Schonis¹ heeft uw Kamer verzocht om onderzoek te doen naar de mogelijkheid tot een wettelijke verplichting voor het continu voeren van autoverlichting. Hierop heb ik in een brief van 17 november 2020² aangegeven dat in kaart wordt gebracht wat de mogelijke effecten van een dergelijke maatregel zijn op het gebied van verkeersveiligheid en het milieu. Dit onderzoek treft u in de bijlage bij deze brief³. De conclusies van dit onderzoek zijn de volgende:

- Op dit moment is circa 30% van de personenauto's reeds uitgerust met automatische dagrijverlichting (Daytime Running Light: DRL). Nieuw typegoedgekeurde personenauto's en bedrijfsauto's moeten hier op grond van Europese regelgeving⁴ sinds februari 2011 mee uitgerust worden, nieuw typegoedgekeurde bussen en vrachtwagens sinds augustus 2012. Ieder nieuw voertuig dat op de markt komt heeft dus reeds automatisch inschakelende verlichting overdag.

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 874

² Kamerstuk 29 398, nr. 884

³ Quick Scan Dagverlichting Motorvoertuigen, 11 juni 2021. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Reglement nr. 48 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) – Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen betreft

- Een effect van de verkeersveiligheid op het voeren van verlichting overdag wordt positief ingeschat, onzeker is echter hoe groot dat effect is.
- Het voeren van «normale verlichting» overdag (led DRL uitgesloten) leidt tot maximaal 3% meer brandstofverbruik en daarmee tot maximaal 3% meer CO₂-uitstoot. Terwijl moderne DRL doorgaans is voorzien van energiezuinige ledverlichting.
- De onderzoekers constateren na contact met het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (Parket CVOM) dat handhaving van een verplichting tot het voeren van dagrijverlichting ten koste gaat van andere handhavingscapaciteit.

De algemene conclusie van de onderzoekers is dat een wettelijke verplichting van dagrijverlichting de verkeersveiligheid verbetert, maar wel zorgt voor nadelige

milieueffecten en extra belasting voor handhavers.

Uit bovenstaande blijkt dat een verplichting tot het voeren van verlichting met name gevolg heeft voor oudere voertuigen en dat dit leidt tot hogere CO₂-emissies. Voor nieuw geproduceerde voertuigen geldt dat deze reeds uitgerust moeten worden met dagrijverlichting die automatisch inschakelt (en een verplichting geen meerwaarde heeft) en dat deze doorgaans zijn voorzien van energiezuinige ledverlichting. Het invoeren van een verplichting kost tijd en capaciteit, leidt mogelijk tot afwenteling in de handhavingscapaciteit voor verkeersveiligheid en richt zich op een steeds kleinere groep voertuigen totdat uiteindelijk het hele wagenpark is voorzien van DRL met energiezuinige ledverlichting. Ik beschouw een wettelijke verplichting van het voeren van dagrijverlichting in de tussenliggende periode als een te zwaar middel. Hiermee beschouw ik de nader gewijzigde motie van het lid Schonis en de toezegging in de brief van 17 november 2020 als afgedaan.

Stand van zaken Gehandicaptenvoertuigenkader

In de Kamerbrief van 14 december 2020⁵ heb ik u geïnformeerd over de vervolgstappen die ik wil nemen om te komen tot een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen. Daarbij gaf ik aan om met onder andere de RDW aan de slag te gaan om de wijze van toelating van gehandicaptenvoertuigen concreet in te vullen, inclusief de wijze van registratie van deze voertuigen. Hiertoe heb ik eerst de RDW een advies in de beleidsvormende fase gevraagd op de voorgenoemde wijziging van de definitie van gehandicaptenvoertuig in nationale regelgeving en diverse onderliggende aspecten van een kader voor gehandicaptenvoertuigen. De RDW heeft de vragen medio juni in een brief op hoofdlijnen beantwoord, maar heeft daarbij ook laten weten dat verdere verdieping noodzakelijk is gezien de fundamentele keuzes die gemaakt moeten worden. De RDW zal daarom aanvullend onderzoek uitvoeren. De resultaten van dit verdiepende onderzoek zal de RDW over zes weken ons doen toekomen. Met de resultaten van dit onderzoek zal ik vervolgens onder andere verder het gesprek aangaan met VWS, de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd en de branche om de wijze van toelating van gehandicaptenvoertuigen concreet in te vullen. Na deze gesprekken zal ik uw Kamer verder informeren. In het traject van het kader worden de aspecten die worden benoemd in de motie van het lid Van Brenk⁶ ook meegenomen.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 886

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 765

Procesoptimalisatie beoordeling bijzondere bromfietsen

Op 16 oktober 2019 verscheen het rapport «Veilig toelaten tot de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. In dit rapport is een aantal aanbevelingen gedaan om tot veilige toelating van nieuwe voertuigen te komen. Hierop heb ik op 16 oktober 2019⁷ aan uw Kamer toegezegd om voor iedere aanvraag een aanvullend advies aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) te vragen en dit advies bindend te laten zijn voor de besluitvorming over de aanvraag.

Bij deze toezegging is ervan uitgegaan dat de aanvrager een veiligheidsrapport aanlevert bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarin het veilig gebruik van het voertuig wordt aangetoond. Dit rapport wordt dan door SWOV voorzien van een aanvullend advies. SWOV vindt dat deze advisering achteraf niet goed past bij haar rol, omdat zij hiermee te veel op de stoel van de beslisser komt te zitten. Immers, een negatief advies van SWOV zou in de praktijk neerkomen op een afwijzing van de aanvraag. Daarnaast kwam vanuit diverse aanvragers het signaal dat zij moeilijk invulling konden geven aan het veiligheidsrapport, omdat de beleidsregel geen minimumniveau van veiligheid bevat en ook geen indicatoren bevat waaraan dit moet worden getoetst, anders dan algemene verwijzingen naar Verordening (EU) nr. 168/2013. Vanwege deze signalen is er overleg gevoerd met de RDW en de SWOV om zowel het proces van de beoordeling te verbeteren als duidelijker criteria te stellen voor het beoordelen van het veilig gebruik.

De optimalisatie van het proces heeft vorm gekregen door de rollen van de Dienst Wegverkeer (RDW) en SWOV nader te concretiseren. De aanvraag – die per type of per individueel voertuig kan worden ingediend – wordt gericht tot het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De aanvrager levert een dossier aan van testrapporten, verschillende verklaringen, documentatie over een kwaliteitssysteem alsmede van een volledig ingevuld inlichtingenformulier en bijhorende documenten. Het ministerie beziet samen met de RDW of de aanvraag volledig is, waarna de inhoudelijke beoordeling kan starten.

Het nieuwe proces is gebaseerd op het proces van beoordeling van aanvragen in het kader van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer waar goede ervaringen zijn opgedaan bij aanvragen voor het toelaten van nieuwe en innovatieve voertuigconcepten. Kern van deze werkwijze is dat zowel SWOV als de RDW al bij de start van de aanvraag worden betrokken en in overleg treden met de aanvrager over het voertuig en de aanvraag. Door al bij de start van de aanvraag de relevante partijen in overleg te laten treden, wordt aan het begin van het proces duidelijkheid gecreëerd voor alle betrokkenen. De aanvrager krijgt de gelegenheid zijn aanvraag en voertuig toe te lichten. Voor de RDW en SWOV is het startoverleg de gelegenheid om in te schatten wat de rol van SWOV zou moeten zijn. Ook kan op basis van dit overleg worden bepaald of voor de aanvraag kan worden volstaan met een reeds bestaande risico-inventarisatie of een specifieke risico-inventarisatie nodig is. De aard en inhoud van de risico-inventarisatie wordt nader toegelicht in een publicatie van de SWOV.⁸

Ook de beoordeling door de RDW is veranderd. De RDW zal bij de beoordeling ook rijtesten uitvoeren van in het dagelijks verkeer veel

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 758

⁸ *Voorstel voor een methode van risico-inventarisatie voor lichte elektrische voertuigen* (R-2020-13), Den Haag: SWOV 2020.

voorkomende situaties om het weggedrag te beoordelen, zoals het in- en uitrijden van uitritten, het draaien van bochten en het berijden van drempels en stoepranden. Hiertoe heeft de RDW, na overleg met SWOV, een rijproefprotocol opgesteld, waardoor de beoordeling op de veiligheid door de RDW plaatsvindt op een uniforme en reproduceerbare wijze.

Aanvankelijk was de bedoeling dat ook SWOV zou adviseren aan de Minister, over het zogenoemde veiligheidsrapport, waarmee een oordeel werd gevormd over het veilig gebruik van het voertuig op de weg. In het nieuwe proces is de adviespositie van SWOV verschoven van het achteraf beoordelen van het veiligheidsrapport van individuele aanvragen naar advisering op het niveau van voertuigcategorieën en -concepten. De SWOV zal per voertuigconcept een risico-inventarisatie opstellen. De risico-inventarisatie kan – indien deze voor een concept eenmaal beschikbaar is – ook voor vergelijkbare aanvragen worden gebruikt.

In het geval een voertuig niet aan de technische toetsingscriteria uit paragraaf 4 van de beleidsregel kan voldoen, en dus sprake zal moeten zijn van zogenoemde *alternative means of compliance*, is nog een veiligheidsrapport nodig, waaruit blijkt dat de nieuwe technologie veilig in het gebruik is en een gelijkwaardig veiligheidsniveau is geborgd.

Met deze nieuwe werkwijze zit de advisering van SWOV meer aan het begin van het proces tot toelating en op een hoger abstractieniveau. Dit past beter bij de rol van SWOV en is meer gericht op de veiligheidsrisico's bij nieuwe voertuigconcepten in het verkeer. Het geoptimaliseerde proces heeft geleid tot een aanpassing van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Hoewel ik op dit moment formeel nog verantwoordelijk ben voor de aanwijzing van bijzondere bromfietsen, is het de bedoeling dat de feitelijke aanwijzingsprocedure plaatsvindt door de experts. Op dit moment ben ik, in lijn met de aanbevelingen van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, bezig om de RDW formeel in positie te brengen als toelatingsinstantie. Hiertoe wordt een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voorbereid die naar verwachting volgend jaar in werking kan treden.

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