



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveilighe d
Verkeersveilighe d

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens

beslisnota

Uitkomsten onderzoek continu voeren autoverlichting, stand van zaken gehandicaptenvoertuigenkader en optimalisaties beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

Kenmerk

IENW/BSK-2021/174048

Inleiding

Via de motie Schonis¹ is de regering verzocht om onderzoek te doen naar de mogelijkheid tot een wettelijke verplichting voor het continu voeren van autoverlichting. Hierop heeft u in een brief van 17 november 2020² aangegeven dat in kaart wordt gebracht wat de mogelijke effecten van deze maatregel zijn op het gebied van verkeersveiligheid en het milieu. In de bijgevoegde Kamerbrief informeert u de Kamer over de uitkomsten van de Quick Scan Dagverlichting Motorvoertuigen die is uitgevoerd door Arcadis. Daarnaast informeert u de Kamer over de stand van zaken van het kader voor gehandicaptenvoertuigen en meldt u dat u optimalisaties heeft doorgevoerd in de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met:

- het voorstel om af te zien van het invoeren van een wettelijke verplichting van het voeren van dagrijverlichting;
- verzending van de bijgevoegde Kamerbrief, met het rapport van Arcadis als bijlage.

Beslistermijn

Uiterlijk 9 juli, in verband met de toezeggingen voor beide onderwerpen om de Kamer voor het zomerreces te informeren.

Argumentatie

Quick scan Dagverlichting Motorvoertuigen

Sinds 7 februari 2011 worden op Europees niveau nieuwe personen- en bestelauto's alleen goedgekeurd als ze zijn uitgerust met koplampen die overdag automatisch aangaan als de auto wordt gestart (verder: verplichting DRL). Sinds 7 augustus 2012 geldt dat ook voor vrachtauto's en bussen.

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 29398, nr. 865

² Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 29398, nr. 884

Voor de voertuigen met deze typegoedkeuring is een wettelijke verplichting tot het continu voeren van verlichting niet nodig.

Arcadis is gevraagd in kaart te brengen wat de mogelijke effecten van een dergelijke verplichting zijn op het gebied van verkeersveiligheid en het milieu en wat bekend is over de handhaafbaarheid van zo'n maatregel. In de Kamerbrief informeert u de Kamer over de uitkomsten van de Quick Scan van Arcadis. 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 de Quick Scan blijkt dat een verplichting tot het voeren van verlichting met name gevolg heeft voor oudere voertuigen en dat dit leidt tot hogere CO₂-emmissies. Voor nieuw geproduceerde voertuigen geldt namelijk 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 doordat regelgeving moet worden aangepast en campagne moet worden gevoerd bij de introductie van de verplichting. Bovendien leidt het mogelijk tot afwenteling in de handhavingscapaciteit voor verkeersveiligheid en richt het zich op een steeds kleinere groep voertuigen totdat uiteindelijk het hele wagenpark is voorzien van DRL met energiezuinige ledverlichting. Een wettelijke verplichting kan dan ook worden beschouwd als een te zwaar middel. Daarom wordt u geadviseerd af te zien van het invoeren van een wettelijke verplichting van het voeren van dagrijverlichting. De motie Schonis en de toezegging in de brief van 17 november 2020 kunnen hiermee worden beschouwd als afgedaan.

Stand van zaken Gehandicaptenvoertuigenkader

Met de Kamerbrief informeert u de Kamer over de stand van zaken van het kader voor gehandicaptenvoertuigen. Het doel was om de Kamer inhoudelijk te informeren, zoals was toegezegd in de Verzamelbrief van 14 december 2020³. Nadat we de RDW om een advies in de beleidsvormende fase hadden gevraagd op de voorgenomen wijziging van de definitie van gehandicaptenvoertuig en diverse onderliggende aspecten van het kader, hebben zij aangegeven dat verdere verdieping noodzakelijk wordt geacht gezien de fundamentele keuzes die gemaakt moeten worden. De RDW zal hiervoor aanvullend onderzoek uitvoeren. Op basis van deze resultaten kunnen verdere stappen worden gezet en kan de Kamer nader geïnformeerd worden.

Wijziging Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

Op 12 april heeft u akkoord gegeven op de optimalisatie van de beoordeling van bijzondere bromfietsen (IENW/BSK-2021/59447). Deze optimalisatie is vertaald in een beleidsregel die via HBJZ aan u is/wordt voorgelegd. (RONDZENDMAP-2021/9011). De voorliggende brief is de eerste gelegenheid om de Kamer te informeren over deze wijziging van de beleidsregel. SWOV en RDW zijn akkoord met de beleidsregel.

Politieke context

Tijdens het notaoverleg Verkeersveiligheid op 12 oktober heeft Kamerlid Schonis een motie ingediend met het verzoek om - na onderzoek naar het invoeren van een verplichting om auto's ook overdag met verlichting te laten

³ Kamerstuk 29398, nr. 886

rijden te hebben gedaan - zo spoedig mogelijk een wetsvoorstel voor te leggen waarin de verplichting tot het continu voeren van autoverlichting is uitgewerkt. Daarop heeft u de motie ontraden omdat u niet vooruit wilde lopen op het onderzoek en daardoor niet kon bepalen of er een wetsvoorstel moet komen. Daarop is de motie gewijzigd (alleen verzocht om onderzoek) en op 27 oktober aangenomen tijdens de stemmingen. Door verzending van de Kamerbrief kan de motie Schonis als afgedaan worden beschouwd.

Naast de toezeggingen in de Verzamelbrief van 14 december 2020 over het gehandicaptenvoertuigenkader, heeft de Kamer met de motie Van Brenk⁴ verzocht om de kansrijke maatregelen inzake voertuigveiligheid van de scootmobiel, genoemd in het SWOV-rapport zo spoedig mogelijk te realiseren⁵. Dit betreft een motie uit 2019 die eerder als afgedaan is beschouwd, maar voorafgaand aan de verkiezingen opnieuw is ingebracht. In het traject om te komen tot het gehandicaptenvoertuigenkader worden de technische aspecten van het voertuig die worden benoemd in de motie, zoals een actieve rem, ook meegenomen.

Persoonsgegevens

⁴ Kamerstuk 29398, nr. 765

⁵ Kamerstuk 29398, nr. 765

Toelichting

Quick scan Dagverlichting Motorvoertuigen

Aandeel motorvoertuigen met DRL en prognose van ontwikkeling

De technische eis van DRL leidt ertoe dat steeds meer motorvoertuigen automatisch dagverlichting voeren. Op basis van een analyse van de RDW blijkt dat zo'n 30% van de personenauto's momenteel DRL heeft. Het aandeel motorvoertuigen met DRL neemt verder toe, maar de onderzoekers concluderen dat naar verwachting het nog tot 2036 zal duren voordat (bijna) alle personenauto's beschikken over DRL.

Effect op verkeersveiligheid

Het is aannemelijk dat het voeren van dagverlichting een positief effect heeft op verkeersveiligheid. Het is echter onzeker hoe groot het effect is. De wetenschappelijke literatuur over het onderwerp is relatief oud, wat bijvoorbeeld ook maakt dat nieuwe veiligheidsontwikkelingen (zoals de opkomst van ADAS-systemen) niet zijn meegewogen. Bovendien kunnen andere factoren een grotere of minder grote rol zijn gaan spelen vanwege nieuwe verkeersontwikkelingen.

Effect op milieu

Uit het onderzoek blijkt verder dat een wettelijke verplichting van dagverlichting zorgt voor nadelige milieueffecten voor de motorvoertuigen zonder DRL. Door het voeren van dagverlichting wordt 1 tot 3% meerverbruik brandstof uitgestoten. Voor CO₂ door een meerverbruik van brandstof kan de 1 tot 3% meerverbruik van brandstof direct vertaald worden naar hetzelfde effect op CO₂-uitstoot. Het meerverbruik NO_x-uitstoot is verwaarloosbaar. Dit komt met name doordat een steeds groter aandeel dieselauto's over goedwerkende driewegkatalysatoren en Selective Catalytic Reduction (SCR) katalysatoren beschikt waarmee uitlaatgassen worden gereinigd. Bovendien is het meerverbruik NO_x niet significant, omdat steeds vaker ledverlichting wordt gevoerd en het aantal volledig elektrische auto's toeneemt.

Handhaafbaarheid

Begin 2008 kondigde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat in antwoord op Kamervragen aan om motorvoertuigverlichting overdag als gedragsregel verplicht te gaan stellen. De minister zag daar echter alsnog van af toen het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM) aangaf hierop niet te willen handhaven, gezien de verwachte extra werklast voor de politie. Dit standpunt is sindsdien niet veranderd. Het Parket CVOM geeft aan dat handhaving mogelijk is, maar gezien de arbeidsintensieve handhaving die benodigd is en de schaarse handhavingscapaciteit, dit ten koste gaat van andere handhavingsgebieden.



Minister

Hoofddirectie Bestuurlijke

& Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling S&W

Rijnstraat 8

Den Haag

Contactpersoon

persoonsgegevens

Wetgevingsjurist

M **persoonsgegevens**

persoonsgegevens

beslisnota

Wijziging beleidsregel vanwege procesoptimalisatie

Datum

21 juni 2021

Kenmerk

IenW/BSK-2021/176754

Bijlage(n)

1

Inleiding

Op 12 april 2021 bent u akkoord gegaan met het voorstel, omschreven in de beslisnota met kenmerk IenW/BSK-2021/146976, om het beoordelingsproces voor bijzondere bromfietsen te optimaliseren. Kernelementen hierin zijn de inbedding van de risico-inventarisatie per voertuigcategorie door de SWOV, uniforme rijproeven door de RDW en de introductie van een startoverleg. Ten behoeve van deze optimalisatie wordt voorgesteld de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen te wijzigen.

Geadviseerd besluit

Indien akkoord, de beleidsregel en de bijbehorende toelichting te ondertekenen.

Beslistermijn

Ondertekening voor het zomerreces is gewenst.

Argumentatie

De voorliggende beleidsregel is opgesteld conform de beslisnota waar u akkoord op heeft gegeven op 12 april jl. (IenW/BSK-2021/146976). Er wordt een procesoptimalisatie doorgevoerd. Het veiligheidsrapport dat van de aanvragers van aanwijzingen van bijzondere bromfietsen wordt gevraagd, vervalt (onder voorwaarden). De rijproeven die de RDW uitvoert worden uitgebreid met rijproeven uit een protocol dat door RDW en SWOV is opgesteld. Verder wordt het beoordelingsproces dat bekend is in het kader van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer overgenomen. Dit betekent onder meer dat een startoverleg wordt geïntroduceerd. Van de gelegenheid is tevens gebruikgemaakt een andere wijziging mee te nemen. Voor het inzichtelijk maken van wijzigingen aan reeds aangewezen bijzondere bromfietsen zal worden gewerkt met extensienummers.

Politieke context

- U heeft in reactie op het OVV-rapport 'Veilig toelaten tot de weg' aan de Kamer toegezegd dat u voor iedere aanvraag de SWOV om aanvullend advies op de veiligheid zou vragen en dit advies als bindend beschouwt. Met dit voorstel geeft u een andere invulling aan de toezegging, door niet langer standaard aan een aanvrager een veiligheidsrapport te vragen, maar de veiligheid te laten bekijken door de RDW, met een protocol van SWOV.
- In Kamerbrief (RONDZENDMAP-2021/8880) nemen we een passage op over de wijziging van de beleidsregel en de argumentatie daarvoor.

Kader

- De beleidsregel is gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994 en de Algemene wet bestuursrecht.
- De procesoptimalisatie komt voort uit overleggen tussen IenW, RDW en SWOV over de invulling van het veiligheidsrapport en de advisering hierover door SWOV.
- De aanleiding voor de wijziging over extensienummers is de aanvraag tot wijziging van het ontwerp van de BSO Bus van dit voorjaar.

Krachtenveld, afstemming, en communicatie

Krachtenveld – De procesoptimalisatie heeft gevolgen voor de rollen van SWOV en RDW in het aanvraagproces tot aanwijzing van voertuigen als bijzondere bromfiets. De optimalisatie biedt voordelen voor (potentiële) aanvragers.

Burgers – De wijziging van de beleidsregel heeft rechtstreekse gevolgen voor (potentiële) aanvragers. Dit kan betekenen dat eerder tot een aanwijzing van bijzondere bromfietsen, die eenieder dan kan gebruiken, kan worden gekomen, zonder dat dit ten koste gaat van een goede beoordeling van de veiligheid.

Afstemming – De beleidsregel met toelichting is afgestemd met SWOV en RDW.

Communicatie – De beleidsregel wordt gepubliceerd in de Staatscourant. De partijen die aanvragen tot aanwijzing van voertuigen als bijzondere bromfiets hebben ingediend en bekende potentiële aanvragers, worden geïnformeerd.

DE HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN,

persoonsgegevens



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveilighe d
Verkeersveilighe d

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

persoonsgegevens
senior beleidsmedewerker

M persoonsgegevens
persoonsgegevens

Datum

2 april 2021

Kenmerk

IenW/BSK-2021/59447

Bijlage(n)

-

beslisnota

optimaliseren proces beoordeling bijzondere
bromfietsen

Inleiding

De huidige toelatingsprocedure voor bijzondere bromfietsen blijkt in de praktijk tot knelpunten te leiden als gevolg van onduidelijke indieningseisen en veranderende rolopvatting van de SWOV. Daarom hebben IenW, RDW en SWOV uitgebreid overleg gevoerd over de invulling van de advisering door RDW en SWOV als onderdeel van de toelating van bijzondere bromfietsen.

Geadviseerd besluit

1. Akkoord gaan met onderstaande beoordelingsproces, waarbij wordt uitgegaan van een SWOV-risico inventarisatie op voertuigcategorieniveau en waarbij het veiligheidsrapport door de aanvrager als indieningseis vervalt.
2. Het hiertoe wijzigen van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en deze alvast in lijn te brengen met het in ontwikkeling zijnde LEV-kader.

Beslistermijn

Zo spoedig mogelijk. Vervolgens gaan wij aan de slag met aanpassing van de regelgeving, zodat de procesoptimalisatie verankerd wordt en op voorhand duidelijk is bij nieuwe aanvragen. Dit is naar verwachting rond de zomer gereed.

Argumentatie

Er zijn twee aanleidingen om het beoordelingsproces te herzien. Dit betreft de rolopvatting van SWOV bij de toelating van bijzondere bromfietsen en het veiligheidsrapport door de aanvrager als indieningseis bij een aanvraag.

Rolopvatting SWOV bij toelating van bijzondere bromfietsen

- Bij de toelating van de BSO-bus als bijzondere bromfiets liet SWOV weten moeite te hebben met het afgeven van bindende adviezen, omdat zij daarmee te veel op de stoel van de beslisser zouden zitten.
- Deze rolopvatting van de SWOV, is aanleiding om het proces van keuring en advisering door RDW en SWOV te optimaliseren.

- In het nieuwe proces verschuift de adviespositie van de SWOV van achteraf beoordelen van het veiligheidsrapport van individuele aanvragen naar advisering op het niveau van voertuigcategorieën. De advisering zit meer aan de voorkant en past beter bij de rol van SWOV en is meer gericht op de veiligheidsrisico's bij nieuwe voertuigconcepten in het verkeer.
- Voor de procedurele werkwijze is gekeken naar het proces van het Besluit ontheffingsverlening exceptioneel vervoer (BOEV) waar de RDW en de SWOV inmiddels veel ervaring mee hebben opgedaan. Hierbij adviseert de SWOV 'op maat': minder prominent bij bekende concepten, meer op de voorgrond bij geheel nieuwe concepten. Dit wordt in de toelichting verder uiteengezet.

Veiligheidsrapport van aanvrager als indieningseis bij aanvraag

- Momenteel lopen er drie aanvragen voor aanwijzing als bijzondere bromfiets, alle aanvragen zijn elektrische steps.
- Alle drie aanvragers geven aan moeilijk invulling te kunnen geven aan het veiligheidsrapport, omdat de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen geen minimumniveau van veiligheid bevat en ook geen indicatoren bevat voor de criteria waaraan dit moet worden getoetst.
- Om die reden is overlegd tussen IenW, RDW en SWOV over de invulling van het veiligheidsrapport en de advisering hierover door SWOV.
- Dit heeft geleid tot een methode waarbij rijproeven worden uitgevoerd door de RDW om de veiligheid te beoordelen. Dit vindt plaats op basis van een protocol dat de RDW en SWOV hebben opgesteld en waarin reguliere verkeerssituaties worden nagebootst op reproduceerbare wijze.
- Met deze werkwijze kan het veiligheidsrapport van de aanvrager vervallen wanneer geen gebruik wordt gemaakt van *Alternative Means of Compliance*, dus wanneer niet wordt afgeweken van technische eisen uit de beleidsregel.

Wijzigen beleidsregel ten behoeve van het nieuwe proces

- Ten behoeve van bovenstaande proces is het voor toekomstige aanvragen nodig dat de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen wordt aangepast op het volgende:
 - o Het veiligheidsrapport van de aanvrager vervalt (onder voorwaarden).
 - o De rijproeven die de RDW moet uitvoeren worden uitgebreid met rijproeven uit het protocol dat door RDW en SWOV is opgesteld.
- Het beoordelingsproces van de BOEV wordt overgenomen. Dit betekent dat het startoverleg en deze werkwijze zodanig worden verankerd.

Politieke context

- U heeft in reactie op het OVV-rapport 'Veilig toelaten tot de weg' aan de Kamer toegezegd¹ dat u voor iedere aanvraag de SWOV om een aanvullend advies op de veiligheid zou vragen en dit advies als bindend beschouwt.
- Met dit voorstel geeft u een andere invulling aan deze toezegging, door niet langer standaard aan een aanvrager een veiligheidsrapport te vragen, maar dat de veiligheid wordt bekeken door de RDW, met een protocol van SWOV.
- U plaatst de RDW en de SWOV in een meer logische positie en objectiveert het beoordelen van het veilig gebruik van bijzondere bromfietsen.
- Daarnaast creëert u meer duidelijkheid richting aanvragers over de veiligheidseisen die gelden voor de toelating. Momenteel betreffen dat drie concrete aanvragen m.b.t. de toelating van een elektrische step.

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 758, d.d. 16 oktober 2019

- U zet hiermee een vervolgstap in de richting van de onafhankelijke toelating van lichte elektrische voertuigen waarvoor op dit moment een wetswijziging van de wegenverkeerswet wordt voorbereid.
- U kunt de verzamelbrief voor het AO van 20 mei gebruiken om de Kamer te informeren over het geoptimaliseerde proces en de huidige aanvragen.

Kader

- Voor de implementatie van dit voorstel is een wijziging van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen noodzakelijk. Het streven is om dit voor de komende zomer gereed te hebben.
- Ook zullen we de nieuwe werkafspraken formaliseren met brieven aan de RDW en de SWOV (op directieureniveau).
- Voor de onafhankelijke toelating door de RDW, zoals eerder ook gemeld aan de Tweede Kamer, moet de Wegenverkeerswet 1994 worden gewijzigd. Dit hoeft u niet te beletten om nu al 'in de geest van' onafhankelijke toelating te acteren.
- De voorgestelde werkwijze past in het nieuwe LEV-kader. Het is de verwachting dat voor andere voertuigconcepten dan elektrische steps, bijvoorbeeld een elektrische bakfiets, een apart rijproefprotocol nodig is. Gedacht wordt aan een set van rijproeven per LEV categorie waarvoor een goedkeuring vereist is. Hierover zijn we met de RDW en SWOV in overleg. Dit heeft geen gevolgen voor de aanwijzing Bijzondere Bromfiets.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Krachtenveld – RDW stelt dat de aanvullende rijproeven nu niet in de Beleidsregel staan en dat dit wel wenselijk is. Voor de korte termijn kan een opdracht van IenW aan de RDW worden gehanteerd. Intern RDW wordt gewerkt aan de concrete uitwerking van de aanvullende rijproeven. SWOV heeft een risico-inventarisatie methode opgezet en heeft ter operationalisering voor elektrische steps een protocol aanvullende rijproeven uitgewerkt en afgestemd met RDW. SWOV is blij met de nieuwe werkwijze, meent dat deze flexibeler is en beter past bij de beoordeling van bijzondere bromfietsen en de rol van SWOV als onafhankelijk wetenschappelijk onderzoeksinstituut. Aanvragers zijn nog niet benaderd over dit voorstel. Wel komt dit proces in grote mate tegemoet aan hun wens m.b.t. duidelijkheid over het veiligheidsrapport en de veiligheidsbeoordeling.

Financiën – De aanvullende rijproeven voor de huidige drie aanvragen zal IenW (vooralsnog) bekostigen. Voor deze fabrikanten geldt dat er verwachtingen zijn gewekt met de toezeggingen aan de Kamer en ook de daarop gebaseerde contacten met hen dat een aanvullend advies van SWOV voor rekening van IenW zou komen. Daarnaast kan de risico-inventarisatie voor deze drie voertuigen als beleidsontwikkeling worden gezien voor het bepalen van het minimale veiligheidsniveau. In lijn met de motie Postma² zullen we hiervoor met een dekkingsvoorstel komen voor deze activiteit van het SWOV, zodat de beoordeling van bijzondere bromfietsen niet ten koste gaat van andere werkzaamheden van de SWOV. De verwachting is dat de risico-inventarisatie voor de categorie 'elektrische step' tussen de € 15.000,- en € 50.000,- bedraagt, te financieren uit de beleidsbegroting (H12). Voor andere aanvragen geldt dat de proeven door de RDW worden uitgevoerd en dat de RDW deze factureert aan de aanvragers. Een logisch moment is het moment waarop de

² Kamerstuk 29 398, nr. 763, d.d. 30 oktober 2019

RDW de onafhankelijke toelatingsinstantie zou zijn, als de wet daartoe is aangepast. Dit is echter pas voorzien in de zomer van 2022. Daarom zullen we als peildatum de aanpassing van de Beleidsregel nemen om deze kosten door te berekenen aan aanvragers. Voor aanvragen waarbij de RDW het nodig acht dat de SWOV specifiek adviseert, geldt dat de RDW de SWOV dan inschakelt en dat de kosten hiervoor worden doorberekend aan de aanvrager. Hierover vindt nog overleg plaats tussen IenW, SWOV en de RDW.

Juridische implicaties – De wijziging van het proces vergt een aanpassing van de beleidsregel, omdat de rijproeven voor de veiligheidsbeoordeling hier nu niet in zijn opgenomen.

Communicatie – Aanvragers brengen we op de hoogte, aanpassing beleidsregel is een formeel besluit en wordt aan u voorgelegd voor de zomer en wordt na vaststelling gepubliceerd in de Staatscourant.

persoonsgegevens

senior beleidsmedewerker

Toelichting

Nieuwe beoordelingsproces bijzondere bromfietsen

- Bij een aanvraag voor een bijzondere bromfiets wordt in het nieuwe proces een 'startoverleg' gehouden tussen de aanvrager, RDW en de SWOV.
- Op basis van de documentatie en de toelichting door de aanvrager bepaalt de RDW (in overleg met SWOV) of een specifieke risico-inventarisatie nodig is of dat met de aanvullende rijproeven kan worden volstaan.
- Ten behoeve van deze aanvullende rijproeven hebben RDW en SWOV een protocol met gestandaardiseerde testomgevingen opgesteld.
- Uitgangspunt hierbij is dat wanneer het gaat om een voertuig dat is gebaseerd op een bekend voertuigconcept met bekende technologie geen individuele risico-inventarisatie nodig is, omdat hiervoor een generieke risico-inventarisatie afdoende is. Indien het gaat om een nieuw concept, of bij gebruik (nog) niet toegelaten technologie, wordt er wel een specifieke risico-inventarisatie door SWOV opgesteld.
- Met deze werkwijze kan het veiligheidsrapport van de aanvrager vervallen wanneer geen gebruik wordt gemaakt van *Alternative Means of Compliance*, dus wanneer niet wordt afgeweken van technische eisen uit de beleidsregel.
- In de toelatingskeuring voert de RDW deze proeven uit en legt deze voor aan de SWOV. Uiteindelijk levert de RDW een integraal advies aan IenW (met bevindingen van SWOV). Op basis hiervan leggen wij u een beslissing voor, met een advies tot aanwijzing of afwijzing. Uiteindelijk neemt u deze beslissing, net als in de huidige situatie.

Proces drie lopende aanvragen

- De SWOV heeft gekeken naar enkele aanvragen en laat weten dat er tussen deze steps weinig tot geen verschil is qua veilig gebruik. En SWOV verwacht dat dit ook het geval zal zijn voor toekomstige aanvragen van e-steps.
- De SWOV geeft aan dat zij voor 'bekende concepten' beperkte toegevoegde waarde zien in een veiligheidsrapport door de aanvrager. In overleg met de RDW en de SWOV is daarom gekozen voor een andere invulling van het beoordelen van het veiligheidsniveau.
- Kern is dat alle drie huidige aanvragen door de RDW worden onderworpen aan aanvullende rijproeven, op basis van het protocol dat de SWOV heeft opgesteld, om de risico's bij gebruik op de weg te inventariseren. Het betreft rijproeven die een beeld geven van rijeigenschappen bij drempels, bochten en stoepranden. Deze rijproeven worden uitgevoerd naast de al bestaande toelatingsproeven.
- De RDW deelt de resultaten met de SWOV. De SWOV gaat op basis daarvan een risico-inventarisatie opstellen voor de categorie 'e-step' en is daarmee bruikbaar als generieke inventarisatie voor toekomstige aanvragen.