



RDW

R/01807

Uitvoeringstoets

Goedkeuring dubbele bediening lesvoertuigen

Onderzoeksdoelstelling/opdrachtformulering conform verzoek:

Op 14 april 2021 bood de heer Roemer zijn advies 'Van Rijles naar Rijonderwijs' over verbeteringen in de autorijscholenbranche aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan. Eén van de acties uit het advies vloeit voort uit maatregel twaalf van het advies, inhoudend 'voer een verplichte keuring van dubbele bediening in en regel toezicht op de inbouw van het systeem'.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzoekt hierop om een uitvoeringstoets te doen met de volgende onderdelen:

1. *Onderzoek de mogelijkheden voor certificering van de systemen van dubbele bediening;*
 - a. *Zoek uit hoe ons omringende landen (in ieder geval Duitsland) dit geregeld hebben;*
 - b. *Kan de RDW dit zelf doen en wat zijn de consequenties;*
 - c. *Kan deze taak in de markt belegd worden en wat zijn de consequenties.*
2. *Beschrijf de mogelijkheden voor goedkeuring, inbouw en uitbouw van dubbele bediening en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;*
3. *Onderzoek de impact van controle van dubbele bediening in de APK en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;*
4. *Breng de uitvoeringsimpact van een verplichting tot het uitschakeling van dubbele bediening bij privégebruik in kaart;*
5. *Breng alle aspecten in kaart die samenhangen met registratie en informatieverstrekking.*

Voor de bovenstaande vraag ik u om, waar van toepassing, in kaart te brengen:

De uitvoerbaarheid van de maatregel alsmede een tijdpad en/of fasering;

De orde grootte van de kosten van de maatregelen voor de RDW en andere belanghebbenden bij de implementatie;

Een tariefindicatie voor de uitvoering van deze maatregelen;

De mogelijke handhavings- en controlemaatregelen;

Het benoemen van overige relevante bedrijfsvoerings- en bestuurlijke aspecten binnen de uitvoeringsketen rondom implementatie.

Opdracht voor een	<input type="checkbox"/> Uitvoeringstoets
Categorie	<input type="checkbox"/> Wettelijk (Nieuwe taak, Bestaande taak, Indirect)
Projectfinanciering	<input type="checkbox"/> Door derden
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Opdrachtnemer	RDW-T&B [REDACTED]
Begindatum	19 november 2021 (verzoek uitvoeringstoets)
Einddatum	
Versie	1.0
Versiedatum	15-11-2022

Versie informatie

Versie	Datum	Bijzonderheden	Auteur
0.1		Eerste Concept	[REDACTED]
0.2	23-06-2022	Tweede Concept	[REDACTED]
0.3	26-08-2022	Derde concept voor reviewteam en MT T&B	[REDACTED]
0.4	14-09-2022	Feedback review verwerkt Financiering herzien	[REDACTED]
0.5	28-09-2022	Feedback review MT R&I verwerkt Na overleg met R&I verwoording opname dubbele bediening in kentekenregister aangepast naar voertuigregistratie.	[REDACTED]
0.6	3-10-2022	Tekst Privacy punt 8.3 aangepast	[REDACTED]
1.0	15-11-2022	Omzetting geaccordeerde versie 0.6 naar 1.0.	[REDACTED]

Verzendlijst

Rol/ Functie	Naam	Versie (vanaf)
Interne Opdrachtgever	[REDACTED]	
Gedeleg. Opdrachtgever		
Opdrachtnemer	[REDACTED]	
Projectcontroller		
Auteur(s)	[REDACTED]	
Projectgroep:		
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.1
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
[REDACTED]	[REDACTED]	0.2
Reviewteam:	[REDACTED]	0.3
[REDACTED]		0.4
[REDACTED]		0.3
[REDACTED]		0.4
[REDACTED]		0.4
[REDACTED]		0.6

Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting	5
2	Inleiding	8
2.1	Achtergrond	8
2.2	Vraagstelling.....	8
2.3	Kritische succesfactoren.....	10
3	Scope Uitvoeringstoets	11
3.1	Binnen scope.....	11
3.2	Buiten scope.....	11
4	Uitgangspunten en randvoorwaarden	12
4.1	Uitgangspunten.....	12
4.2	Randvoorwaarden.....	12
4.3	Uitgangsdokumentatie.....	12
5	Stakeholders.....	13
6	Wet- en regelgeving.....	15
6.1	Inleiding.....	15
6.2	Uitwerking.....	15
6.2.1	Basis voor goedkeuring	15
6.2.2	Gecontroleerde in- en uitbouw onder erkenning (goedkeuring wijziging)	16
6.2.3	Controle dubbele bediening in de APK	16
7	Uitvoering	17
7.1	Inleiding.....	17
7.2	Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening.....	19
7.3	Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening.....	20
7.4	Uitvoering en Toezicht op permanente eisen tijdens de APK.....	20
7.5	Registratie, documenten en informatieverstrekking.....	21
7.6	Conversie.....	22
8	Gevolgen voor de RDW	23
8.1	Security (S)	23
8.2	Communicatie (C).....	23
8.3	Organisatie (O)	23
8.4	Personeel (P)	23
8.4.1	Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening	23
8.4.2	Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening	24
8.4.3	Toezicht op de van toepassing zijnde permanente eisen tijdens de APK en verhogen APK-frequentie	24
8.4.4	Informatieverstrekking aan CBR en handhavende partijen vanuit de voertuigregistratie, hetgeen tevens registratie van de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in een voertuig impliceert	25

8.4.5	Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening	25
8.5	Privacy (P).....	25
8.6	Administratieve Organisatie (A).....	26
8.6.1	Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening	26
8.6.2	Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening	26
8.6.3	Toezicht op de van toepassing zijnde permanente eisen tijdens de APK en verhogen APK-frequentie	26
8.6.4	Informatieverstrekking aan CBR en handhavende partijen vanuit de voertuigregistratie, hetgeen tevens registratie van de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in een voertuig impliceert	26
8.6.5	Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening	26
8.7	Financiën (F).....	26
8.8	Informatievoorziening (I).....	27
8.8.1	Goedkeuren dubbele bediening	27
8.8.2	Gecontroleerde in- en uitbouw dubbele bediening onder erkenning	27
8.8.3	Controle dubbele bediening in de APK	27
8.8.4	Registratie dubbele bediening	27
8.8.5	Verstrekking data	27
8.8.6	Conversie	28
8.9	Juridica (J).....	28
8.10	Techniek (T).....	28
8.11	Huisvesting (H).....	28
9	Gevolgen voor de omgeving	29
9.1	Welke doelgroepen ondervinden gevolgen.....	29
9.2	Gevolgen en maatregelen per doelgroep.....	29
10	Kosten en financiering	32
10.1	Kosten uitvoeringstoets.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
10.1.1	Realisatiekosten	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
10.1.2	Exploitatiekosten	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
10.1.3	Fiscale gevolgen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
10.2	Financiering.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
11	Risico's	35
11.1	Productrisico's.....	35
11.2	Risico's in projectfase.....	36
11.3	Risico's in exploitatiefase.....	36
12	Planning	37
13	Conclusies en Advies	38
14	Bijlagen	39
14.1	Bijlage I - Verzoek Uitvoeringstoets.....	39
14.2	Bijlage II - Ontwikkelingen Voertuigtechnologie.....	41

1 Managementsamenvatting

Aanleiding

In april 2021 heeft de heer Roemer het advies 'Van Rijles naar Rijonderwijs' over verbeteringen in de autorijscholenbranche aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden. Naar aanleiding hiervan is de RDW gevraagd om een uitvoeringstoets op te leveren, waarin de onderstaande aspecten in kaart moeten worden gebracht:

1. *Onderzoek de mogelijkheden voor certificering van de systemen van dubbele bediening;*
 - a. *Zoek uit hoe ons omringende landen (in ieder geval Duitsland) dit geregeld hebben;*
 - b. *Kan de RDW dit zelf doen en wat zijn de consequenties;*
 - c. *Kan deze taak in de markt belegd worden en wat zijn de consequenties.*
2. *Beschrijf de mogelijkheden voor goedkeuring, inbouw en uitbouw van dubbele bediening en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;*
3. *Onderzoek de impact van controle van dubbele bediening in de APK en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;*
4. *Breng de uitvoeringsimpact van een verplichting tot het uitschakelen van dubbele bediening bij privégebruik in kaart;*
5. *Breng alle aspecten in kaart die samenhangen met registratie en informatieverstrekking.*

Deze aspecten zijn in een nader overleg tussen de RDW en lenW besproken en hebben geleid tot een gezamenlijk onderzoek van de RDW en het CBR welke is opgenomen in Bijlage III van deze uitvoeringstoets.

Tijdens dit onderzoek is gekeken hoe het in de ons omringende landen geregeld is en welke eisen zij stellen aan les- en examenvoertuigen. Veel collega lidstaten hebben maatregelen getroffen ten aanzien van de goedkeuring van dubbele bedieningen, de inbouw hiervan en controle tijdens de APK. De diversiteit aan maatregelen is groot en loopt per land sterk uiteen.

Daarnaast is er gekeken naar de huidige situatie en de problemen met de dubbele bediening en de inbouw hiervan in relatie tot het voertuig. De kennis en kunde van een installateur is bepalend voor een juiste en veilige inbouw van dubbele bedieningen. De kennis en ervaring van de installateur is essentieel en een belangrijke factor in de uiteindelijke betrouwbaarheid.

Onvakkundige inbouw van een dubbele bediening kan leiden tot slecht functioneren van de dubbele bediening en zelfs een negatief effect hebben op de originele bediening. Dit moet dan ook als risico worden onderkend. Dit kunnen redenen zijn om ook in Nederland maatregelen te nemen m.b.t. het opstellen van toelatingseisen en gecontroleerde inbouw van dubbele bedieningen.

Uitgangspunten en Randvoorwaarden

De randvoorwaarden voor de RDW om te komen tot de juiste en meest effectieve oplossing zijn:

- De gekozen oplossing moet recht doen aan het belang van de voertuigveiligheid;
- De gekozen oplossing mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de bedrijfsvoering van de RDW;
- De ICT-aanpassingen zijn gereed voor de implementatiedatum van de registratieplicht voor de dubbele bediening;
- De RDW heeft een doorlooptijd van 18 maanden bij een implementatie van nieuwe erkenning
- Voor een goede implementatie is de gewenste implementatiedatum 1 jaar na inwerking-treding van MERK (nieuw erkenningstelsel)

Beoogd takenpakket RDW en gevolgen RDW

Op basis van het uitgevoerde onderzoek met het CBR stelt de RDW een combinatie van maatregelen voor om de genoemde problemen te bestrijden:

1. Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening;
2. Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening;
3. Toezicht op de van toepassing zijnde permanente eisen tijdens de APK en verhogen APK-frequentie;
4. Informatieverstrekking aan CBR en handhavende partijen vanuit de voertuigregistratie, hetgeen tevens registratie van de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in een voertuig impliceert.
5. Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening

Wet- en regelgeving

Om de eerdergenoemde taken uit te kunnen voeren is aanpassing van wet- en regelgeving nodig, namelijk:

1. Aanpassen H3 om de goedkeuring van systemen voor dubbele bediening mogelijk te maken;
2. Uitbreiden van H6 en met name art 6.4 om de dubbele bediening goedkeuringsplichtig te maken;
3. Uitbreiden van de Regeling aanpassing voertuigen met een hoofdstuk voor de erkenning GWC dubbele bediening om de gecontroleerde in- en uitbouw bij en door erkenninghouders mogelijk te maken;
4. Uitbreiden van Regeling Voertuigen Hoofdstuk 5, afdeling 2, 3 en 3a met keuringseisen speciaal gericht op de dubbele bediening.

Gevolgen voor de omgeving

De gevolgen voor de omgeving betreft voornamelijk de fabrikanten, inbouwers en rijsschoolhouders die met gewijzigde regels te maken krijgen. De fabrikanten moeten hun systeem voor dubbele bediening laten goedkeuren, waarna de inbouwers alleen goedgekeurde systemen mogen inbouwen volgens een vastgesteld protocol. Beiden vallen onder toezicht van de RDW. De rijsschoolhouders mogen in het vervolg alleen goedgekeurde systemen laten inbouwen bij een erkend inbouwer en indien ze de inbouw zelf doen dan moeten ze deze inbouw op een RDW-keuringslocatie laten goedkeuren. Natuurlijk hebben ook het CBR, het IBKI en de opleiders met de aanpassingen te maken maar in beduidend mindere mate. Alhoewel het CBR natuurlijk de vruchten gaat plukken van de veiligere examenvoertuigen.

Kosten en financiering

De kosten voor het opstellen van de uitvoeringstoets bedragen € 89.100 en deze worden gedragen door het ministerie.

De realisatiekosten bedragen € 858.327,20. Hierin opgenomen is € 170.000 conversiekosten welke gedekt zullen worden uit een conversietarief (€ 11,95). Bij de doorbelasting van de resterende kosten aan de producten wordt gerekend met scenario's. De scenario's hebben alleen invloed op het tarief van de meldkosten.

Gecontroleerde in- en uitbouw onder erkenning en verhogen APK-frequentie:

Aanvraagtarief erkenning	:	€ 645,00
Instandhoudingstarief p.j.	:	€ 185,00
Meldkosten (scenario 1) inbouw per melding	:	€ 11,70
Meldkosten (scenario 2 en 3) inbouw per melding	:	€ 5,80

Risico's

De risico's worden deels ingegeven door de beperkte omvang van het aantal fabrikanten en inbouwers, waardoor er mogelijk maar weinig aanbieders overblijven als deze onder toezicht komen te staan. Maar ook bij 1 fabrikant en een beperkt aantal inbouwers is er altijd de mogelijkheid om de inbouw door de RDW te laten goedkeuren en worden de bestaande les- en examenvoertuigen wel veiliger. Dit heeft wel grote impact op de rijsschoolhouders qua directe en indirecte kosten (reisafstand voor inbouw), omdat de kosten van fabrikanten en inbouwers doorbelast zullen worden aan de rijsschoolhouders.

Planning

De planning voor de implementatie is een jaar na de implementatie van MERK voorzien. Deze datum is mede gebaseerd op de anderhalf jaar die nodig is om een nieuwe erkenning te implementeren als ook het opzetten van een goedkeuringsstelsel voor de dubbele bediening. Daarnaast vraagt ook de aanpassing van de wet- en regelgeving een gezamenlijke inspanning.

Conclusies en Advies

De RDW adviseert om alle maatregelen uit voeren omdat alleen dan de verkeersveiligheid zo volledig mogelijk ondersteund wordt, maar ziet tevens dat door de geringe omvang van het aantal fabrikanten (4) en inbouwers (circa 25) een praktische uitdaging of het geheel van maatregelen betaalbaar is en blijft voor zowel de fabrikant als de inbouwer. Het advies is dan ook om in samenspraak met lenW te komen tot een acceptabele financiering van de kosten van de uitvoeringstoets.

2 Inleiding

2.1 Achtergrond

Op 14 april 2021 bood de heer Roemer zijn advies 'Van Rijles naar Rijonderwijs' over verbeteringen in de autorijscholenbranche aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan. Het advies van de heer Roemer is een vervolg op het initiatief van de alliantie Samen Sterk in het najaar van 2019 om gezamenlijk verbeteringen te realiseren in de sector. Het gaat om verbetering van de kwaliteit van de rijkschoolbranche.

In de reactie op het advies maakt de minister onderscheid tussen lange termijnacties en korte termijnacties. Eén van de korte termijnacties uit het advies vloeit voort uit maatregel twaalf van het advies, inhoudend 'voer een verplichte keuring van dubbele bediening in en regel toezicht op de inbouw van het systeem'.

In het advies geeft de heer Roemer het volgende aan over de dubbele bediening die in het lesvoertuig aanwezig moet zijn.

'Op dit moment worden geen eisen gesteld aan de dubbele bediening die in het lesvoertuig aanwezig moet zijn. Ook is er geen toezicht op de inbouw van de apparatuur. Het aanbod van apparatuur is beperkt en de meeste systemen zijn al Tüv-gekeurd. In Nederland is in ieder geval een systeem op de markt dat niet aan deze Tüv-eisen voldoet. Het belangrijkste probleem betreft de inbouw. Hier is geen toezicht op en in feite mag iedereen de dubbele bediening inbouwen. Door tekortkomingen in de apparatuur en bij een ondeugdelijk inbouw bestaat de kans dat er technische problemen ontstaan aan de dubbele bediening of aan het voertuig. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties tijdens de praktijklessen of tijdens het examen. Het lesvoertuig wordt vaak ook privé gebruikt. Ook dan kunnen gevaarlijke situaties ontstaan, bijvoorbeeld wanneer een voorpassagier aan de bedieningspedalen komt. Bij privégebruik zou de dubbele bediening dan ook uitgeschakeld moeten zijn. Er zijn reeds systemen op de markt waarbij de pedalen gemakkelijk gedemonteerd kunnen worden.'

De heer Roemer adviseert daarom een verplichte keuring van de dubbele bediening in te voeren en toezicht op de inbouw van het systeem te organiseren. Hij omschrijft dit als volgt.

'Leg wettelijk vast aan welke eisen de dubbele bediening moet voldoen. Zorg dat de inbouw wordt verzorgd door gecertificeerde inbouwstations en regel toezicht hierop door de RDW. Zorg ervoor dat bij de Algemene Periodieke Keuring (APK) de dubbele bediening onderdeel is van de keuring. Leg wettelijk vast dat bij privégebruik van de lesauto de dubbele bediening uitgeschakeld moet zijn. Vraag de RDW om een systeem uit te werken voor de goedkeuring van de apparatuur, de certificering van inbouwstations, het toezicht op de inbouw en de periodieke controle van de dubbele bediening als onderdeel van de APK. Voor de eisen ten aanzien van de systemen kan worden aangesloten bij de eisen zoals die door de Tüv zijn ontwikkeld en die al in veel Europese landen worden toegepast. Datzelfde geldt voor de eisen ten aanzien van de inbouw van de apparatuur. Ook hiervoor zijn door de Tüv al richtlijnen ontwikkeld'.

2.2 Vraagstelling

Verzoek Uitvoeringstoets

Op 19 november heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een verzoek tot een uitvoeringstoets gestuurd (zie bijlage voor integrale tekst).

Het verzoek luidt als volgt:

Graag verzoek ik u om een uitvoeringstoets te doen ten aanzien van maatregelen uit het advies van de heer Roemer, waarbij ik de RDW in elk geval wil vragen de volgende aspecten in kaart te brengen. De vraag aan de RDW bestaat uit vier onderdelen:

- 1. Onderzoek de mogelijkheden voor certificering van de systemen van dubbele bediening;
 - a. Zoek uit hoe ons omringende landen (in ieder geval Duitsland) dit geregeld hebben;*
 - b. Kan de RDW dit zelf doen en wat zijn de consequenties;*
 - c. Kan deze taak in de markt belegd worden en wat zijn de consequenties.**
- 2. Beschrijf de mogelijkheden voor goedkeuring, inbouw en uitbouw van dubbele bediening en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;*
- 3. Onderzoek de impact van controle van dubbele bediening in de APK en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;*
- 4. Breng de uitvoeringsimpact van een verplichting tot het uitschakelen van dubbele bediening bij privégebruik in kaart;*
- 5. Breng alle aspecten in kaart die samenhangen met registratie en informatieverstrekking.*

Voor de bovenstaande vraag ik u om, waar van toepassing, in kaart te brengen:

De uitvoerbaarheid van de maatregel alsmede een tijdpad en/of fasering;

De orde grootte van de kosten van de maatregelen voor de RDW en andere belanghebbenden bij de implementatie;

Een tariefindicatie voor de uitvoering van deze maatregelen;

De mogelijke handhavings- en controlemaatregelen;

Het benoemen van overige relevante bedrijfsvoerings- en bestuurlijke aspecten binnen de uitvoeringsketen rondom implementatie.

Nadere kadering opdracht naar aanleiding van voorbespreking ministerie en RDW

Op maandag 20 december 2021 heeft een voorbespreking plaatsgevonden tussen het ministerie en de RDW. Naar aanleiding van verdiepende vragen vanuit RDW heeft het ministerie hierop op vrijdag 24 december 2021 per e-mail de volgende kadering meegegeven:

- *Tijd is voor ons echt belangrijk. Zoals aangegeven willen we het resultaat graag opnemen in de brief voor het commissiedebat CBR, welke meestal in april staat gepland. Met de keuzes hierna proberen we de scope zo beperkt mogelijk te houden en ik hoop dat het daarmee mogelijk wordt om de UT eind maart af te ronden.*
- *Focus is op keuring van de systemen zelf. Dat is een must.*
- *Keuring van de vtg waar het is ingebouwd is een tweede stap, die we ook graag uitgewerkt zien. Dat volgt wat ons betreft wel na elkaar: eerst keuring van de systemen en pas (langere tijd) daarna keuring van de vtg.*
- *Ombouw van bestaande lesauto's is een weg die we niet op willen – we hebben begrepen dat er zo'n 10.000 tot 12.000 lesauto's zijn met een levensduur van zo'n 4-5 jaar.*
- *Gefaseerde invoer heeft daarom de voorkeur: vanaf datum x systemen keuren, vanaf datum y ook auto's met die systemen keuren en vanaf datum y+5jaar (bv) dat alle lesauto's een goedgekeurd systeem en zelf gekeurd moeten zijn.*
- *Verbreden naar andere vtg dan lesvtg categorie B – voor nu niet. We zien daar ook wel meerwaarde, alleen willen we het nu liever klein houden en leren van dit proces. Wij denken (maar daar krijgen we ook graag advies op!) dat als je het eerst klein houdt en voor deze categorie goed uitwerkt, dat het project behapbaar blijft en je vooral ook de lessen mee kunt nemen voor de andere voertuigen.*
- *Spiegels etc. Hier stelt CBR nu al eisen aan. Dus dat hoeft nu niet meegenomen te worden in deze UT. Wel stellen we voor om parallel aan deze UT hierover met CBR in gesprek te gaan: wat is handig(er) wat bij wie ligt?*

2.3 Kritische succesfactoren

Geen bijzonderheden.

3 Scope Uitvoeringstoets

3.1 Binnen scope

De volgende onderdelen vallen binnen de scope van deze uitvoeringstoets:

- Onderzoek naar de mogelijkheden voor certificering van de systemen van dubbele bediening, inclusief onderzoek hoe ons omringende landen (in ieder geval Duitsland) dit geregeld hebben, of de RDW dit zelf kan doen en of deze taak in de markt belegd kan worden;
- Onderzoek naar de mogelijkheden voor gecontroleerde inbouw en uitbouw van dubbele bediening;
- Impact van eventuele controle van dubbele bediening in de APK;
- Impact van eventuele verplichting tot het uitschakelen van dubbele bediening bij privégebruik;
- Alle aspecten die samenhangen met registratie en informatieverstrekking;
- Alle les- en examenvoertuigen (personenauto's, lichte en zware bedrijfsauto's, bussen, landbouwtractoren), zie ook 4.1.

Om de voertuigen met dubbele bediening goed in beeld te krijgen is het noodzakelijk om een conversie van bestaande voertuigen met dubbele bediening uit te voeren. De RDW adviseert om deze conversie binnen de scope van de uitvoeringstoets mee te nemen, zodat voertuigen per direct zichtbaar zijn en gecontroleerd kunnen worden. Het CBR kan per direct in haar eisen opnemen dat de dubbele bediening van examenvoertuigen geregistreerd moeten zijn, waardoor deze voertuigen ook per direct kunnen worden opgeroepen met een aangepaste APK-frequentie zoals bij taxi's.

3.2 Buiten scope

Zoals per e-mail bevestigd na de voorbespreking dd. 20 december 2021 vallen de volgende onderdelen buiten scope van deze uitvoeringstoets:

- Andere aspecten waaraan lesvoertuigen moeten voldoen zoals extra spiegels voor de rijinstructeur.

Een ander onderdeel dat buiten scope is, is:

- Markttoezicht. Deze taak is voor voertuigcomponenten belegd bij IL&T.
- Aanpassingen aan een les- of examenvoertuigen anders dan de inbouw van de dubbele bediening

4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

4.1 Uitgangspunten

De RDW is van mening dat er op basis van voertuigveiligheid geen verschil is in de montage van een dubbele bediening bij voertuigen van verschillende categorieën of met een verschillend gebruiksdoel. Dit heeft de volgende gevolgen:

- de maatregelen worden van toepassing op alle voertuigcategorieën;
- de maatregelen worden tevens van toepassing op niet-lesvoertuigen waarin gebruik wordt gemaakt van een dubbele bediening.

Uit eerder uitgevoerd verkennend onderzoek is gebleken dat er meer wijzigingen plaatsvinden aan een voertuig t.b.v. de inrichting als lesvoertuig. Aanvullende wijzigingen die plaatsvinden aan een (les)voertuig zoals extra spiegels voor een rijinstructeur, een knop t.b.v. een noodstop of ingrepen op het motormanagementsysteem vallen naar mening van de RDW niet onder dubbele bediening.

Voor deze uitvoeringstoets hanteert de RDW dan ook de volgende definitie van een dubbele bediening:

Een voorziening in een voertuig zodanig aangebracht dat iemand gezeten op de bijrijdersstoel, daarmee de bedrijfsrem en, indien het een motorrijtuig met handschakeling betreft, de koppeling vanaf zijn zitplaats doeltreffend kan bedienen, eventueel aangevuld met een gaspedaal (welke tijdens het examen verwijderd of ingeklapt dient te zijn).

Op dit moment worden alleen mechanische dubbele bedieningen geïnstalleerd. Zodra de mechanische dubbele bediening evolueert naar elektronisch gestuurd, of voorzien van elektronische componenten, zal een heroverweging plaatst moeten vinden.

Er is momenteel géén verbod voor het voeren van een dubbele bediening in een willekeurig voertuig. Uitgangspunt voor deze UT is dat dat zo blijft. Een eventueel ander standpunt op dit vlak leidt tot nader onderzoek op onder meer de te voeren voertuigregistratie.

Eventuele communicatie met de rij scholenbranche verloopt via het CBR.

4.2 Randvoorwaarden

- De gekozen oplossing moet recht doen aan het belang van de voertuigveiligheid;
- De gekozen oplossing mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de bedrijfsvoering van de RDW;
- De ICT-aanpassingen zijn gereed voor de implementatiedatum van de registratieplicht voor de dubbele bediening;
- De RDW heeft een doorlooptijd van 18 maanden bij een implementatie van nieuwe erkenning
- Voor een goede implementatie is de gewenste implementatiedatum 1 jaar na inwerking-treding van MERK (nieuw erkenningstelsel)

4.3 Uitgangsdokumentatie

- 'Van Rijles naar Rijonderwijs', advies van de heer Roemer over de rij schoolbranche.
- Verzoek uitvoeringstoets kenmerk IENW/BSK-2021/294113 d.d. 19 november 2021.
- Nadere toelichting door het ministerie per e-mail d.d. 24 december 2021.
- Rapportage verkennend onderzoek dubbele bediening uitgevoerd door RDW i.s.m. CBR.

5 Stakeholders

Intern/ extern	Partij	Rol	Belang*)
Extern RDW	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	Opdrachtgever uitvoeringstoets	Hoog
	CBR	CBR is het uitvoerend overheidsorgaan m.b.t. beoordelen van de rijvaardigheid en de medische geschiktheid van bestuurders, en van de vakbekwaamheid van professionals in de sector transport en logistiek.	Hoog
	Rijscholen	In geval van gecontroleerde in- en uitbouw kunnen zij alleen nog dubbele bediening laten inbouwen en/of uitbouwen bij hiertoe toegestane bedrijven of deze (laten) inbouwen en/of uitbouwen en laten goedkeuren door de RDW. In geval van regulering van toegelaten systemen kunnen zij alleen nog toegelaten systemen laten in- en of uitbouwen bouwen.	Hoog
	Fabrikanten systemen dubbele bediening	In geval van regulering van toegelaten systemen komen diens systemen onder een toelatingsregime.	Hoog
	Erkende inbouwers dubbele bediening	In geval van gecontroleerde in- en uitbouw komen zij onder toezicht te staan. In geval van regulering van toegelaten systemen kunnen zij alleen nog toegelaten systemen in- en of uitbouwen.	Hoog
	APK erkenninghouders	In geval van voertuigen met dubbele bediening zijn zij verantwoordelijk voor de periodieke controle van de aanwezige dubbele bediening in voertuigen.	Hoog
	Opleiders	Aanpassen APK opleidingen voor voertuigen met dubbele bediening (Innovam/Benschop etc.)	Middel
	IBKI	<ul style="list-style-type: none"> IBKI is de uitvoerende exameninstituut voor de examinering van rijlesinstructeurs m.b.t. de vakbekwaamheid in de sector van rijsschool professionals. Exameninstituut voor APK Keurmeesters 	Hoog
	Ketenpartners	Ketenpartners zoals ANWB, BOVAG en overige vertegenwoordigers rijsscholen, SO-APK kunnen een rol spelen bij de communicatie richting de achterban.	Middel
	Politie	Handhaver permanente eisen van voertuigen op de openbare weg.	Laag
	Media	Kritiek op 'oude' systeem en wellicht ook 'nieuwe' systeem. Ligt er aan welke kant wordt gekozen/beleucht of als een voertuig net voor examen wordt afgekeurd	Middel
	Rijexamen kandidaten	De kandidaat kan gevolgen ondervinden tijdens het examen van het niet voldoen aan de eisen m.b.t. goedgekeurde inbouw.	Laag

Intern RDW	VRT	Verantwoordelijk voor inrichting van de eventuele eisen, goedkeuring en/of certificering van systemen voor dubbele bediening.	Hoog
	T&B	Verantwoordelijk voor eventuele beoordeling van in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening bij individuele voertuigen, of het toezicht houden hierop. Verantwoordelijk voor toezicht op APK.	Hoog
	R&I	Verantwoordelijk voor registratie en informatieverstrekking.	Hoog
	ICT	Ondersteunen bij de inrichting van de processen en de ontwikkeling van oplossingen	Hoog
	JBZ	Participeren ontwerpen regelgeving, juridische toets overige documenten, coördinator UT(s)	Middel
	Communicatie	Ondersteunen en advies bij het opstellen van de communicatie intern en extern en woordvoering	Middel

6 Wet- en regelgeving

6.1 Inleiding

In de bestaande regelgeving is in artikel 110a van de Wegenverkeerswet 1994 geregeld dat er eisen gesteld kunnen worden aan voertuigen waarmee rijonderricht wordt gegeven. Dit is uitgewerkt in artikelen 8, 9 en 9a Reglement Rijbewijzen. Hierin worden een drietal inrichtingseisen opgesomd:

- a. dubbele bediening van rem en koppeling;
- b. extra spiegels voor docent, en
- c. L-bord.

Hierbij ontbreken:

- Technische eisen aan de dubbele bediening van rem en koppeling of de spiegels;
- Montagevoorschriften;
- Onderhoudsvoorschriften/permanente eisen;
- Uitbouwvoorschriften als de auto niet meer in gebruik is voor het geven van rijonderricht;
- Gebruikerseisen.

Artikel 110a van de Wet en artikelen 8, 9 en 9a Reglement Rijbewijzen ziet alleen op lesvoertuigen, ongeacht de voertuigcategorie waartoe zij behoren, waarmee rijonderricht wordt gegeven. Daarnaast geldt evenzeer voor alle voertuigen artikel 98 van de Wegenverkeerswet 1994:

Indien in de bouw en inrichting van een voertuig dat is goedgekeurd als bedoeld in artikel 21 van de Wet, en na die goedkeuring een wijziging wordt aangebracht, die wijziging, voor zover bij ministeriele regeling bepaald, goedgekeurd moet zijn voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg.

Dit is nader uitgewerkt in hoofdstuk 6 van de Regeling voertuigen, waarbij met name het bepaalde in artikel 6.4 van toepassing is.

Aangezien voertuigen waarmee rijonderricht wordt gegeven niet in of op grond van artikel 98 van de Wet of hoofdstuk 6 van de Regeling voertuigen zijn uitgesloten van de goedkeuringsplicht van wijzigingen geldt dit dus onverkort.

Voorts zijn in Hoofdstuk 3 van de Regeling Voertuigen Nadere regels opgenomen in verband met de goedkeuringen bedoeld in hoofdstuk III van de Wegenverkeerswet 1994. De nadere uitwerking volgt dan in Afdeling 8 van Hoofdstuk 3, waarin Nationale goedkeuringen voor systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken, en voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers zijn uitgewerkt en opgenomen.

6.2 Uitwerking

6.2.1 Basis voor goedkeuring

De dubbele bediening als nieuw nationaal goed te keuren onderdeel moet expliciet in H3 Regeling Voertuigen worden benoemd en beschreven zodat daarvoor zowel algemene als specifieke typegoedkeuringseisen kunnen worden geformuleerd voor in ieder geval de fabrikant, technische dienst en de typegoedkeuringsinstantie.

Een bepaling daartoe zou opgenomen moeten worden in Regeling voertuigen H3, afdeling 8 (artikel 3.8.4 nieuw). De reikwijdte van afdeling 8 is Nationale goedkeuringen voor systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken, en voorzieningen ter bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers.

6.2.2 Gecontroleerde in- en uitbouw onder erkenning (goedkeuring wijziging)

In artikel 98 van de Wegenverkeerswet 1994 is bepaald dat indien een wijziging wordt aangebracht aan een goedgekeurd voertuig, deze wijziging, voor zover bij ministeriele regeling is bepaald, ook dient te zijn goedgekeurd voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg.

Artikel 99 van de Wegenverkeerswet bepaalt dat de Dienst Wegverkeer deze goedkeuringen verleent. In de Regeling voertuigen is dit nader uitgewerkt in hoofdstuk 6.

Om de wijziging in de bouw van het voertuig te mogen beoordelen moet deze zijn opgenomen in Hoofdstuk 6 van de Regeling voertuigen en met name art 6.4, waardoor de wijziging goedkeuringsplichtig wordt. H6 en met name art. 6.4 zal uitgebreid moeten worden met dubbele bediening.

In artikel 100 van de Wegenverkeerswet is bepaald dat de RDW deze goedkeuring ook kan verlenen zonder zelf een keuring uit te voeren, indien door een daartoe door de RDW erkende natuurlijke of rechtspersoon wordt gewaarborgd dat de aangebrachte wijziging voldoet aan de voor deze goedkeuring gestelde eisen. Deze erkenning geldt voor de in de erkenning aangewezen werkzaamheden ter zake van de wijziging van de bouw en inrichting van voertuigen die behoren tot een in de erkenning aangewezen groep. De erkenning kan gelden voor bepaalde of onbepaalde tijd.

In de Regeling aanpassing voertuigen zijn momenteel twee erkenningen hiervoor uitgewerkt: de erkenning gasinstallatie (Hoofdstuk 3) en de erkenning goedkeuring wijziging constructie (Hoofdstuk 4). Hier wordt een zelfstandig hoofdstuk aan toegevoegd voor de in- en uitbouw dubbele bediening. Dit maakt het mogelijk om onder erkenning de werkzaamheden voor de in- en uitbouw en keuring dubbele bediening uit te voeren zodat ze door de RDW goedgekeurd kunnen worden zonder dat de RDW zelf een keuring moet uitvoeren. Dit laat de mogelijkheid om deze inbouwkeuring en goedkeuring tevens bij de RDW uit te laten voeren onverlet.

6.2.3 Controle dubbele bediening in de APK

Als onderdeel van alle maatregelen is het advies de dubbele bediening ook tijdens de reguliere APK-keuring te controleren. Hiervoor moet de Regeling Voertuigen Hoofdstuk 5, afdeling 2, 3 en 3a worden aangevuld met keuringseisen speciaal gericht op de dubbele bediening.

Het advies is de aanvullende eisen voor de dubbele bedieningen een aparte paragraaf bij de betreffende voertuig categorieën op te nemen en niet te integreren in de algemene APK eisen.

Aan de Regeling Voertuigen Hoofdstuk 5, afdeling 2, 3 en 3a moet met de volgende keuringseisen moeten minimaal toegevoegd worden en als een dubbele bediening aanwezig, moet deze hierop getoetst worden:

- De dubbele bediening dient deugdelijk te zijn gemonteerd, mag geen corrosie, scheuren of breuken vertonen.
- De dubbele bediening moet deugdelijk functioneren en mag de functionaliteit van de originele pedalen niet beïnvloeden.
- De slag van de pedalen mag niet door een aanslag worden beperkt
- De onderdelen van de dubbele bediening mogen niet aanlopen of langs andere voertuigdelen schuren.
- Het rempedaal van de dubbele bediening moet het remsysteem in werking kunnen stellen. (Alleen een mechanische controle).

7 Uitvoering

7.1 Inleiding

Aanleiding

Het advies van Roemer benoemt enkele problemen die raken aan de voertuigveiligheid:

“Op dit moment worden geen eisen gesteld aan de dubbele bediening die in het lesvoertuig aanwezig moet zijn. Ook is er geen toezicht op de inbouw van de apparatuur. Het aanbod van apparatuur is beperkt en de meeste systemen zijn al TÜV-gekeurd. In Nederland is in ieder geval een systeem op de markt dat niet aan deze TÜV-eisen voldoet. Het belangrijkste probleem betreft de inbouw. Hier is geen toezicht op en in feite mag iedereen de dubbele bediening inbouwen. Door tekortkomingen in de apparatuur en bij een ondeugdelijk inbouw bestaat de kans dat er technische problemen ontstaan aan de dubbele bediening of aan het voertuig. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties tijdens de praktijklessen of tijdens het examen.”

In het document ‘Rapport dossier dubbele bedieningen’ spreekt ook het CBR hierover haar zorg uit. Er worden praktijkvoorbeelden in Nederland benoemd waaruit blijkt dat ondeugdelijke inbouw van de dubbele bediening, ook met op zich veilige systemen, kan leiden tot onveilige voertuigen. Als voorbereiding op deze uitvoeringstoets heeft de RDW in samenwerking met het CBR in 2022 een verkennend onderzoek uitgevoerd¹, waarvan de belangrijkste bevindingen in de volgende paragraaf zijn samengevat.

Verkennend onderzoek

Voor het onderzoek zijn een aantal onderzoeksvragen gesteld. Er is onder andere gekeken naar hoe het in de ons omringende landen geregeld is. Daarnaast zijn er werkbezoeken afgelegd bij fabrikan-ten en installateurs van dubbele bedieningen. Ook heeft het CBR een enquête uitgevoerd onder de rijsschoolhouders.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek verwoord.

1. Hoe is het in omringende landen geregeld?

Voor een inventarisatie van de aanpak in omringende landen is een uitvraag gedaan via het CBR aan collega-examenautoriteiten. Daarnaast heeft de RDW een uitvraag via de EREG- en CITA-con-tacten. Ook is contact opgenomen met collega-autoriteiten van de RDW en er zijn persoonlijke contacten gebruikt om informatie op te vragen. Dit heeft geleid tot reacties uit België, Denemar-ken, Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Letland, Litouwen, Polen, Portugal en Slowakije.

Vanuit de reacties kunnen we concluderen dat veel collega lidstaten maatregelen getroffen hebben ten aanzien van de goedkeuring van dubbele bedieningen en de inbouw hiervan. De diversiteit aan maatregelen is groot en loopt per land sterk uiteen.

De inventarisatie geeft waardevolle input voor mogelijke maatregelen die ook in Nederland toepasbaar zijn. Welk pakket aan maatregelen passend is, kan niet vanuit de resultaten in andere landen worden afgeleid. De respons geeft namelijk geen inzicht in de doeltreffendheid van de maatregelen.

2. Huidige situatie en de problemen met de inbouw van een dubbele bediening in relatie tot het voertuig?

De kennis en kunde van een installateur is bepalend voor een juiste en veilige inbouw van dubbele bedieningen. De kennis en ervaring van de installateur is een belangrijke factor in de uiteindelijke

¹ Zie: Rapportage verkennend onderzoek dubbele bediening, RDW & CBR 2022

betrouwbaarheid. Onvakkundige inbouw van een dubbele bediening kan leiden tot slecht functioneren van de dubbele bediening en zelfs een negatief effect hebben op de originele bediening. Dit moet dan ook als veiligheidsrisico worden onderkend en onderschrijft daarmee de conclusies uit het advies van Roemer op dit vlak.

De huidige volledig mechanische dubbele bedieningen hebben, mits goed geïnstalleerd, geen bekende invloed op het verder functioneren van het voertuig.

Onderdeel van dit onderzoek was een enquête onder 6.645 rijsscholen waarvan 3.456 deze ook hebben ingevuld. Echter, bij 945 respondenten (37,3% van het totaal aantal respondenten) zijn de antwoorden niet bruikbaar. De conclusie is dat de er een beperkt aantal aanbieders, 4 in getal, zijn van de systemen voor dubbele bediening. Er zijn twee systemen voor dubbele bediening, namelijk kabelsystemen en stangensystemen. 75% van de markt is in handen van 1 aanbieder. In ruim 97 % van de antwoorden geeft de rijsschool aan gebruik te maken van een “gespecialiseerd” inbouwer.

Beoogd takenpakket RDW

De RDW ziet, in overeenstemming met het advies van Roemer, het document ‘Rapport dossier dubbele bedieningen’ van het CBR en het verzoek van het ministerie, risico’s voor de voertuigveiligheid en daarmee ook de verkeersveiligheid.

De RDW staat op het standpunt dat inbouw van een systeem voor dubbele bediening een wijziging in de goedkeuring betreft. De RDW stelt voor deze wijziging keuringsplichtig te maken waarbij toezicht plaatsvindt op de kwaliteit van inbouw. De wijziging wordt voorbehouden aan hiertoe erkende bedrijven en de RDW houdt toezicht op de inbouw van dubbele bediening in voertuigen door deze bedrijven.

Met alleen toezicht op de inbouw wordt de kwaliteit van aangeboden systemen op de markt, een tevens in het advies van Roemer genoemd punt, echter niet geadresseerd. Dit toezicht is tevens niet geschikt om onbetrouwbare oplossingen uit de markt te weren. In lijn met het advies van Roemer stelt de RDW voor om, in navolging van veel omringende landen, tevens de inbouw van systemen te beperken tot goedgekeurde systemen.

Ten slotte stelt de RDW dat een aanwezige dubbele bediening moet voldoen aan de permanente eisen. Tijdens de uitvoering van APK dient een aanwezige dubbele bediening hierop te worden getoetst. Voor een goede handhaving moet duidelijk zijn welk voertuig voorzien is van een dubbele bediening en is registratie van de in- en uitbouw noodzakelijk.

De RDW stelt een combinatie van maatregelen voor om de genoemde problemen te bestrijden, die in de uitvoeringstoets verder worden uitgewerkt:

1. Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening;
2. Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening;
3. Toezicht op de van toepassing zijnde permanente eisen tijdens de APK en verhogen APK-frequentie;
4. Informatieverstrekking aan CBR en handhavende partijen vanuit de voertuigregistratie. Dit vereist dat de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in een voertuig onderdeel wordt van de voertuigregistratie.
5. Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening.

Deze combinatie van maatregelen biedt naar mening van de RDW een oplossing voor de bevindingen uit het advies van Roemer over de huidige kwaliteit van dubbele bedieningen in lesvoertuigen. Naast de rijsschoolbranche zijn er ook nog andere partijen die gebruik maken van voertuigen met een dubbele bediening. Denk hierbij aan private chauffeursopleidingen in de beveiligingssector, opleiden van ambulancechauffeurs enz. Bijkomend voordeel is dat deze maatregelen zich niet

beperken tot lesvoertuigen in de rijsschoolbranche alleen, maar alle voertuigen met een dubbele bediening in Nederland afdekken.

Deze maatregelen sluiten goed aan bij bestaande processen binnen de RDW. De geraakte processen zijn:

- Goedkeuring van voertuigsystemen;
- Toezicht op voertuigwijzigingen die de goedkeuring raken;
- Handhaving permanente eisen (APK);
- Voertuigregistratie en hierop gebaseerde informatieverstrekking.

7.2 Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening

Voorwaardelijk aan het proces waarbij de in- en uitbouwwerkzaamheden van systemen voor dubbele bediening kunnen worden ondergebracht bij een erkenninghouder is dat die systemen zijn goedgekeurd. De systeemgoedkeuring moet naast het aantonen van bepaalde prestatie-eisen de samenstelling van te gebruiken onderdelen en een inbouwvoorschrift vastleggen.

Voorwaardelijk aan het verstrekken van een systeemgoedkeuring is dat de producent zijn productieproces van zijn dubbele bedieningssysteem beheerst en kan bijsturen.

Vanwege de geringe complexiteit van de mechanische systemen is de inschatting dat de eisen voor de goedkeuring en het toezicht op de goedkeuring gedurende looptijd van een goedkeuring een relatief eenvoudig traject zal zijn. RDW hanteert daarbij de 'Beleidsregel aanvraag, verlenen en toezicht typegoedkeuringen RDW'.

Voor een nationale goedkeuring is het noodzakelijk dat het nationale typegoedkeurproces de taken en verplichtingen van fabrikanten en de RDW (beëindiging goedkeuring, sanctionering, etc.) en de goedkeureisen worden opgenomen in de nationale wet- en regelgeving/beleidsregel. Voor het introduceren en doorlopen van de voorgeschreven stappen en inspraakmomenten voor deze nieuwe wet- en regelgeving is RDW afhankelijk van het ministerie van IenW. Voor het opstellen van de nationale goedkeureisen zullen de eisen die voor dit soort systemen in Duitsland gelden als basis genomen worden.

Het in Nederland accepteren van Duitse goedkeuringen is geen mogelijk scenario omdat de RDW daarvoor toegang nodig heeft tot de door het 'Kraftfahrt Bundesamt' in Duitsland nationaal verstrekte goedkeuringen. Dit is noodzakelijk om de inhoud van een Duitse goedkeuring te kunnen controleren alvorens dit in een Nederlandse goedkeuring kan worden omgezet. Het gebruik maken van Duitse testinformatie kan wel, mits het bedieningssysteem en het voertuig waar de dubbele bediening voor wordt aangeboden daarbij voldoende is gedocumenteerd. De afweging om deze informatie te gebruiken is aan de RDW. Op deze wijze is het mogelijk om in de beginfase van dit nieuwe proces snel te komen tot verstrekking van goedkeuringen voor reeds in Duitsland goedgekeurde systemen.

Een bedieningssysteem dat is goedgekeurd betreft een samenstelling van onderdelen (pedaalset, kabels, verbindingdelen etc.). Markering met een goedkeurnummer is minder relevant als de losse onderdelen die deel uitmaken van een goedgekeurde bedieningsset in de documenten van een eigen onderdeelnummer zijn voorzien door de fabrikant en/of in de goedkeuring ook in maatvoering en materiaal specificaties zijn vastgelegd.

De huidige dubbele bedieningssysteem zijn enkel mechanisch uitgevoerd en direct verbonden met de originele pedaal set van het voertuig. Mits de aanpassing op het goedgekeurde voertuig zich hiertoe beperkt is de uitvoering relatief simpel te beoordelen. Op het moment dat naast de mechanische bediening ook ingegrepen wordt op elektronische regelsystemen met behulp van externe sensoren neemt de complexiteit van de beoordeling enorm toe. Op dat moment moeten de goedkeuringseisen worden herzien.

7.3 Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening

Voor correcte een volledige voertuigregistratie en -documentatie is het noodzakelijk dat in- en uitbouw van een dubbele bediening wordt geregistreerd. De werkzaamheden met betrekking tot de gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening worden ondergebracht bij een erkenninghouder. Deze erkenninghouder verzorgt de in- en uitbouw en meldt dit bij de RDW. Bij een erkenninghouder wordt gedacht aan bedrijven die zich bedrijfsmatig bezighouden met de in- en uitbouw van dubbele bediening. In de huidige regelgeving is het mogelijk om een zogenaamde Erkenning Goedkeuring Wijziging Constructie (EGWC) aan te vragen. Voor de gecontroleerde in- en uitbouw van een dubbele bediening zal onder Goedkeuring Wijziging Constructie een erkenning "in- en uitbouw dubbele bediening" worden ingericht.

Wijzigingen aan een constructie kunnen alleen na kentekening worden doorgevoerd. De erkenninghouder verklaart in ieder geval aan de RDW bij het doorgeven van de wijziging van de constructie dat de wijziging deugdelijk is uitgevoerd. De RDW houdt toezicht op deze erkenninghouders. De algemene eisen m.b.t. de EGWC zijn vastgelegd in de Regeling aanpassing voertuigen.

Daarnaast zullen er ook toelatingseisen voor de erkenning worden opgesteld die tijdens de aanvraag van de erkenning en daarna periodiek worden gecontroleerd.

Uitgangspunt is om het inrichten van een erkenning "in- en uitbouw dubbele bediening" en het toezicht hierop zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de bestaande processen.

Het toezicht op deze erkenninghouders vindt plaats door middel van periodieke bezoeken om het proces te controleren en controle op de inbouw middels steekproeven.

Het toezicht op deze erkenning wordt vastgelegd in het toezichtsbeleid van de RDW. Het RDW toezichtsbeleid zal moeten worden uitgebreid met het toezicht op de inbouw van een dubbele bediening.

In paragraaf 6.2 wordt tevens beschreven dat naast gecontroleerde in- en uitbouw bij een erkenninghouder de voertuigeigenaar ook de mogelijkheid heeft om zijn in- en uitbouw door de RDW te laten keuren. Dit is inherent aan het keuringsplichtig maken van de inbouw van de dubbele bediening. Dit heeft impact op de huidige bedrijfsvoering van de RDW.

7.4 Uitvoering en Toezicht op permanente eisen tijdens de APK

Indien een dubbele bediening aanwezig is in het voertuig dan wordt deze tijdens de APK gecontroleerd. Blijkt dat een dubbele bediening afwezig is terwijl het register aangeeft dat deze aanwezig moet zijn dan wordt het voertuig afgekeurd. De voertuigeigenaar draagt zorg voor dat de registratie overeenkomt met de feitelijke situatie.

De APK wordt periodiek uitgevoerd op basis van de frequentie 3-1-1-1-etc voor dieselveertuigen 4-2-2-1-1-etc voor benzine- en elektrische voertuigen. Lesvoertuigen worden voornamelijk in de eerste levensjaren (nieuwe voertuigen) intensief gebruikt en zullen op basis van de bovenstaande APK-frequentie nauwelijks voor de APK aangeboden worden. Gezien het intensieve beroepsmatige gebruik van deze voertuigen en het feit dat deze gebruikt worden door kwetsbare weggebruikers (geen rijbewijs en onervaren), alsook dat deze voertuigen aan het verkeer deelnemen met andere kwetsbare weggebruikers (fietsers, voetgangers) rechtvaardigt het de APK-frequentie gelijk te stellen aan taxivoertuigen (Besluit Voertuigen artikel 6). Naast het intensieve gebruik bestaat het risico dat als de APK-frequentie niet wordt aangepast het voertuig voor de eerste APK keuring verkocht is en er tijdens de gebruiksfase van de dubbele bediening er dus geen controle plaatsvindt, waardoor de effectiviteit van de maatregel teniet wordt gedaan.

Voor de verkeersveiligheid tijdens de gebruiksfase is het noodzakelijk dat de ingebouwde dubbele bediening periodiek wordt gecontroleerd op de werking zoals bedoeld bij de inbouw. De RDW stelt voor hierop te toetsen tijdens de APK in de vorm van nieuw op te stellen permanente eisen. Indien een dubbele bediening in het voertuig aanwezig, dan moeten minimaal de volgende aspecten gecontroleerd moeten worden:

- De onderdelen van de dubbele bediening dienen deugdelijk te zijn gemonteerd, mogen geen scheuren of breuken vertonen.
- De dubbele bediening moet deugdelijk functioneren en mag de functionaliteit van de originele pedalen niet beïnvloeden.
- De slag van pedalen mag door de constructie van de dubbele bediening niet worden beperkt.
- De onderdelen van de dubbele bediening mogen niet aanlopen of langs andere voertuigdelen schuren.
- Het rempedaal van de dubbele bediening moet het remsysteem in werking kunnen stellen (alleen een mechanische controle m.b.v. remknecht en drukproef).

Deze APK eisen dienen nader definitief te worden bepaald.

Aandachtspunten voor opname van de controle op dubbele bediening in de APK zijn:

- Een dubbele bediening kent meerdere functies waarvoor mogelijk keuringseisen van toepassing zijn: rem, koppeling, gaspedaal.
- Een systeem kan tijdelijk (deels) zijn verwijderd d.m.v. verwijderbare of opklapbare pedalen.

Dit heeft tevens gevolgen voor APK-keurmeesters en de RDW-steekproefcontroleurs die moeten worden opgeleid voor het tijdens APK controleren van een aanwezige dubbele bediening. Het opleidingsinstituut IBKI dient hierop de examens uit te breiden.

7.5 Registratie, documenten en informatieverstrekking

De RDW registreert gecontroleerde in- en uitbouw van een dubbele bediening en vermeldt de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in de voertuigregistratie. Registratie maakt verschillende vormen van handhaving goed uitvoerbaar waaronder controle tijdens de APK, CBR, IBKI, controles langs de weg.

De aanwezigheid van een dubbele bediening wordt kenbaar gemaakt op Online Voertuig Informatie (OVI) van de RDW. Op deze wijze kunnen belanghebbenden (eigenaar/houder, CBR t.b.v. correcte examenvoertuigen, geïnteresseerde koper van een voertuig) zelf de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening raadplegen. Voor de periodieke keuring moet dit tevens vermeld worden op het bestaande raadpleegscherm t.b.v. de APK. Tevens wordt het gegeven in meerdere interne raadpleegsystemen getoond.

De aanwezigheid van een dubbele bediening wordt niet vermeld op het kentekendocument. Het kentekendocument bevat alleen geharmoniseerde informatie volgens Europese richtlijn.

Politie maakt gebruik van geautomatiseerde koppelingen met het RDW-register ten behoeve van handhaving. De aanwezigheid van een dubbele bediening wordt hieraan toegevoegd.

Registratie en informatieverstrekking vereist diverse aanpassingen aan de ICT-systemen van RDW, welke worden vermeld onder 'Informatievoorziening' in hoofdstuk 8.

7.6 Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening

Voor handhaving is het noodzakelijk dat een dubbele bediening in de voertuigregistratie is geregistreerd. Dit vereist voor het huidige wagenpark met dubbele bediening ook een verplichting tot registratie.

Hiervoor voorziet RDW op basis van ervaring met andere projecten de volgende fasering:

- Een beperkte periode (6 maanden) waarin voertuigeigenaren een reeds aanwezige dubbele bediening administratief kunnen laten registreren, dit noemen we de conversieperiode;
- Hierna mogen dubbele bedieningen alleen nog onder toezicht worden ingebouwd waarbij de in- en uitbouw wordt geregistreerd in de voertuigregistratie;
- Vanaf dat moment mogen op de Nederlandse weg alleen nog voertuigen voorzien van een dubbele bediening voorkomen indien de aanwezigheid van dubbele bediening blijkt uit het de voertuigregistratie en wordt hierop gehandhaafd via onder meer APK.

8 Gevolgen voor de RDW

De gevolgen voor de RDW zijn beoordeeld langs alle 'SCOPAFIJTH' bedrijfsaspecten.

8.1 Security (S)

Voor de uitwerking van de scenario's maakt de RDW gebruik van bestaande communicatiemiddelen waardoor geen aanvullende security-eisen nodig zijn.

8.2 Communicatie (C)

Het invoeren van goedkeuring van dubbele bediening in voertuigen is een goed moment om te laten zien dat de RDW staat voor veilig en vertrouwd op weg en zijn rol hierin serieus neemt en oppakt. Waar er voorheen geen toezicht was zorgen we er nu voor dat er voertuigen met goedgekeurde dubbele bedieningen op de weg rijden waar leerlingen, docenten en examinatoren veilig de weg mee op kunnen. Andere verkeersdeelnemers kunnen vertrouwen op de veiligheid van voertuigen met dubbele bediening vanwege de wettelijk gestelde eisen en het toezicht daarop.

De raakvlakken met nieuwe stakeholders die niet met de RDW bekend zijn, vraagt om zorgvuldige communicatie naar diverse doelgroepen om het gewenste resultaat per doelgroep te behalen. Per doelgroep kunnen de middelen variëren. Voortvloeiend uit deze uitvoeringstoets en de keuzes die worden gemaakt zal, na opdrachtverstrekking, een gedegen communicatieplan worden opgesteld waarin voor de betrokken doelgroepen een communicatiestrategie wordt afgestemd en eventuele woordvoeringslijnen worden opgesteld.

Voor nu geven we alvast een kostenindicatie af van de totale communicatiekosten van de verschillende doelgroepen bij elkaar.

Interne communicatie (Klant Contact Center, ID, Technisch Kennis Center en afdelingen)

- Aanpassen van diverse websites en apps
- Aanpassen kennisbank, handboeken, etc.
- Beantwoorden telefonische vragen
- Beantwoorden mails
- Opleiden en informeren KCC, TKC
- Opstellen werkinstructies KCC en TKC

Externe communicatie

- Wordvoering
- Diverse artikelen in eigen middelen als APK-keurmeester en RDWijzer
- Informeren CBR
- Informeren opleiders en exameninstituut

8.3 Organisatie (O)

De onderkende werkzaamheden passen binnen bestaande processen. Daarmee is er geen impact op de organisatorische inrichting van de RDW. Toename van werkzaamheden binnen bestaande processen staan genoemd onder Personeel.

8.4 Personeel (P)

8.4.1 Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening

Voor de goedkeuring van de dubbele bediening en de controle hierop is een extra tijdsbesteding vereist, namelijk:

Eenmalig

De eerste beoordeling van de fabrikant : 54 uur
Afgifte van het goedkeuringscertificaat : 340 uur
Testen systeem van dubbele bediening : 320 uur
Dit betekent een extra werklust van 0,36 fte in jaar 1.

Jaarlijks

Toezicht op fabrikanten : 54 uur
Administratieve beoordeling COP : 36 uur

Dit betekent een extra werklust van minimaal 0,07 fte in de jaren na de toelating van de fabrikant, afhankelijk van het aantal nieuwe systemen dat de fabrikant op de markt brengt waarvan testen noodzakelijk zijn.

De goedkeuring voor een systeem van dubbele bediening wordt ingeschat, afhankelijk van de aanlevering van gegevens door de fabrikant, op ongeveer € 5.000.

8.4.2 Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening

8.4.2.1 In- en uitbouw door erkenninghouder

Om gecontroleerd te mogen in- en uitbouwen moet een inbouwer een erkenning GWC in- en uitbouw dubbele bediening aanvragen. De verwachting is dat zich maximaal 25 inbouwers zullen melden.

Het in behandeling nemen van de aanvraag kost 26 minuten en het bezoeken van de erkenninghouder voor de aanvraag en het controlebezoek neemt 210 minuten in beslag. Iedere drie jaar wordt de erkenninghouder bezocht voor een controlebezoek.

Naast deze boeken zal de RDW ook steekproeven uitvoeren op de inbouw. De wens is om 5% steekproeven op te nemen in de erkenningseisen, waardoor er op basis van 3.000 inbouw per jaar 150 steekproeven uitgevoerd zullen worden.

Bovenstaande zal resulteren in 3 nieuwe tarieven, namelijk een aanvraagtarief GWC dubbele bediening, een instandhoudingstarief GWC dubbele bediening en meldkosten GWC dubbele bediening.

De werklust van de aanvraag bedraagt in jaar 1 0,11 fte en in de jaren daarna voor de bedrijfsbezoeken en de steekproeven 0,12 fte per jaar.

8.4.2.2 Zelf in- en uitbouw

De gecontroleerde in- en uitbouw zal voor de RDW een uitbreiding van de bestaande werkzaamheden zijn. De verwachting is dat op basis van de gehouden enquête ongeveer 20 tot 30 voertuigen tot een maximum van 100 voertuigen met dubbele bediening aangeboden zullen worden op de RDW-keuringslocaties. In verband met dit lage aantal behoudt de RDW zich het recht voor om deze controle op een beperkt aantal locaties aan te bieden. De kosten worden gefinancierd uit de bestaande tarieven (Per aanvraag €57,00 tegen huidige tarieven).

Bij 100 voertuigen bedraagt de extra werklust 0,06 fte.

8.4.3 Toezicht op de van toepassing zijnde permanente eisen tijdens de APK en verhogen APK-frequentie

De controle/toezicht op de werking van de dubbele bediening in de permanente eisen wordt onderdeel van het reguliere APK-proces met steekproeven waardoor de tijd van de steekproef iets zal stijgen. De impact van dit extra controlepunt tijdens de steekproef zal indien 3% van de 12.000 tot 15.000 voertuigen uitkomen op 37,5 uur op jaarbasis. De impact van de toewijzing van de steekproeven komt uit op 40 uur. De kosten voor het toezicht worden gefinancierd uit de huidige tarieven voor de APK afmeldkosten.

8.4.4 Informatieverstrekking aan CBR en handhavende partijen vanuit de voertuigregistratie, hetgeen tevens registratie van de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in een voertuig impliceert

Voor de registratie van de aanwezigheid van een dubbele bediening is voorzien dat deze digitaal gaat plaatsvinden via de inbouw. Daarnaast vindt een deel van de gegevensverstrekking geautomatiseerd plaats en een deel op verzoek conform het reguliere proces. Hierdoor zijn er geen personele kosten of uren benodigd om dit te realiseren.

8.4.5 Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening

De RDW onderscheidt op dit moment nog twee mogelijkheden om een aanvraag voor conversie in te dienen: een webdienst met digitale verwerking, dan wel via formulieren en handmatige verwerking.

- a. Webdienst
De rijsschoolhouder meldt zich via een webdienst bij de RDW, waarbij hij zich identificeert via E-herkenning als bedrijf of via DigiD als particulier. Van zijn tenaamgestelde voertuigen kan hij aangeven dat deze voorzien zijn van een dubbele bediening. De betaling geschiedt direct online.
- b. Formulier met handmatige verwerking
De rijsschoolhouder geeft via een formulier aan welke voertuigen (kentekens) met dubbele bediening hij heeft rondrijden. De back-end van RDW verwerkt deze handmatig in het register. Controles op juistheid van de aanvraag en betaling geschiedt tevens volledig handmatig in de backoffice.

Optie b heeft een grote mate van onzekerheid wegens de onvoorspelbaarheid van de kwaliteit van aanvragen. Voor de impact wordt op dit moment dan ook uitgegaan van optie a met online aanvraag en digitale verwerking. Deze optie is min of meer vergelijkbaar met het project brom/snorfiets waar een gelijksoortige dienst is gerealiseerd. Deze impact is opgenomen onder de paragraaf Informatievoorziening.

Bij het niet kunnen realiseren van het digitaal melden van de aanwezigheid van de dubbele bediening vraagt handmatige verwerking *minimaal* 15.000 x 5 minuten ofwel 1.250 uur (€ 123.750 tegen de huidige tarieven) met een hoge mate van onzekerheid wegens onvoorspelbaarheid van de kwaliteit van de aanvragen.

8.5 Privacy (P)

Ten aanzien van onderhavige mogelijke verwerking van persoonsgegevens is een DPIA Quickscan (Bis-P) verricht en hieruit volgde dat het geen verwerking betreft met een hoog risico waarvoor een gegevens -beschermings-effectbeoordeling (DPIA) verplicht is. Deze (mogelijke) verwerking zal bovendien binnen bestaande processen worden verricht. Voornoemde DPIA Quickscan zal op een later moment mogelijk nog herijkt (moeten) worden om te bezien of de impact op gegevensbescherming/privacy toch anders is dan aanvankelijk aangenomen en eventuele aanvullend mitigerende maatregelen moeten worden genomen.

8.6 Administratieve Organisatie (A)

De administratieve organisatie zijn alle organisatorische maatregelen die zorgen voor een goede werking van de informatievoorziening van de organisatie en ook, het systematisch verzamelen, vastleggen en verwerken van gegevens t.b.v. het verstrekken van informatie t.b.v. het besturen en doen functioneren van een organisatie en t.b.v. de verantwoording die daarover moet worden afgelegd. De onderdelen van de administratieve organisatie zijn:

8.6.1 Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening

De volgende punten moeten geregeld worden om te komen tot het goedkeuren van systemen voor dubbele bediening.

- Opstellen templates voor in het informatie dossier van de goedkeuringsaanvraag:
 - a: testrapport
 - b: goedkeuringscertificaat
 - c: informatiedocument
- Opstellen technische voorschriften dubbele bediening (inclusief inbouwhandleiding) t.b.v. certificering

8.6.2 Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening

8.6.2.1 In- en uitbouw door erkenninghouder

- Opstellen erkenningsvoorwaarden
- Opstellen toezichtsbeleid
- Opstellen sanctiebeleid
- Opstellen werkinstructies steekproefcontroleurs en toezichthouders bedrijven
- Opstellen informatiepakket nieuwe erkenninghouders

8.6.2.2 Zelf in- en uitbouw

- Opstellen handleidingen voor de goedkeuring, de controle op de in- en uitbouw

8.6.3 Toezicht op de van toepassing zijnde permanente eisen tijdens de APK en verhogen APK-frequentie

- Permanente eisen dubbele bediening opstellen
- Aanpassen e-learning modules
- Opstellen keuringsaspecten/cusum

8.6.4 Informatieverstrekking aan CBR en handhavende partijen vanuit de voertuigregistratie, hetgeen tevens registratie van de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in een voertuig impliceert

- Geen impact

8.6.5 Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening

- Geen impact

8.7 Financiën (F)

De kosten voor het opstellen van de uitvoeringstoets, het uitvoeren van de uitvoeringstoets alsmede de jaarlijkse exploitatiekosten indien van toepassing zijn opgenomen in hoofdstuk 10, Kosten en Financiering. De kosten worden gegroepeerd per SCOPPAFIJTH-element, dus Communicatie, Personeel, Administratieve organisatie, Informatievoorziening en Juridica.

8.8 Informatievoorziening (I)

De informatievoorziening brengt de gevolgen in kaart voor het ICT-landschap. Hieronder wordt de impact beschreven voor de erkenning, de goedkeuring van de dubbele bediening en de registratie van voertuigen met dubbele bediening.

8.8.1 Goedkeuren dubbele bediening

Het goedkeuren van de dubbele bediening moet vastgelegd worden in het goedkeuringsregister dat nummers voor nationale goedkeuringen verstrekt.

8.8.2 Gecontroleerde in- en uitbouw dubbele bediening

De erkenning wordt aangevraagd bij en geregistreerd door de afdeling Toezicht met de systemen van Toezicht. Hiervoor moeten de gebruikte systemen worden aangepast.

Het bestaande systeem voor steekproeftoewijzing op meldingen van erkenninghouders en verwerking van de resultaten hiervan dient te worden uitgebreid met een nieuw te realiseren dienst 'melden in- en uitbouw dubbele bediening'.

Melding van in- en uitbouw moet ook mogelijk gemaakt worden voor de RDW-keuringslocaties voor beoordeling van in- en uitbouw buiten de erkenninghouders.

Het toezicht op de erkenning vindt plaats met ondersteuning van de bestaande toezichtsystemen, welke uitgebreid moet worden met de nieuwe erkenning.

8.8.3 Controle dubbele bediening in de APK

Voor de controle op de dubbele bediening in de APK is het wenselijk dat op het raadpleegscherm voor de APK in lijn met het roetfilter ook de aanwezigheid van de dubbele bediening vermeld wordt.

8.8.4 Registratie dubbele bediening

De registratie van de gegevens in de voertuigregistratie bij de RDW over de aanwezigheid van een dubbele bediening in een voertuig moet de 3 doelen uit het advies van Roemer ondersteunen, namelijk certificeren van de dubbele bediening, gecontroleerde in- en uitbouw van de dubbele bediening en controle van de dubbele bediening in de APK. Dat betekent dat in de voertuigregistratie de aanwezigheid van een dubbel bedieningssysteem moet worden toegevoegd aan de gegevens van het voertuig. Deze gegevens dienen op dusdanige wijze te worden vastgelegd dat deze ook opvraagbaar zijn voor o.a. handhavers, CBR, apk keurmeesters en eigenaren.

8.8.5 Verstrekking data

De registratie van bovengenoemde onderdelen en de toevoeging aan de verschillende registers zorgt ervoor dat ook de verschillende rapportages m.b.t. het verstrekken van data moeten worden aangepast. Samengevat worden de volgende aanpassingen aan de informatieverstrekkingen voorzien:

- De dienst BI-VTS over Nederlands wagenpark
- Informatiedocument RDW-voertuigrapport
- Overzicht voertuigen van natuurlijke persoon (BI-IZR)
- Uitbreiding Open Data
- Standaard RDW berichten uitwisseling
- Algemene webapplicatie InfoRM (gebruikt door o.a. opsporingsinstanties)
- De terugmeldvoorziening (TMV)
- Eucaris – verstrekkingen bij noodgevallen (eCall)
- MODAS – voertuig abonnement voor de voertuigproviders
- Gegevenslevering aan CBS
- Kenteken Informatie (KIV)

- OVI anoniem (indien gewenst, het advies van IV is om dit wel te doen zodat het niet uit de pas loopt met bronnen als open data en MODAS)

8.8.6 Conversie

Uitgangspunt is realisatie van een webdienst met digitale verwerking. De rijsschoolhouder meldt zich via een webdienst bij de RDW, waarbij hij zich identificeert via E-herkenning als bedrijf of via DigiD als particulier. Van zijn tenaamgestelde voertuigen kan hij aangeven dat deze voorzien zijn van een dubbele bediening. De betaling geschiedt direct online. Deze optie is min of meer vergelijkbaar met het project brom/snorfiets waar een gelijksoortige dienst is gerealiseerd.

Voor het bereiken van de rijsschoolhouders is de wens tevens om bij het CBR in de digitale omgeving voor de rijsscholen een koppeling te maken naar de omgeving van de RDW waar de voertuigen met dubbele bediening op kenteken gemeld kunnen worden.

In het kader van toegankelijke dienstverlening moet het tevens mogelijk zijn om voertuigen met dubbele bediening door te geven aan de balie van de RDW.

De totale ICT-inspanning hiervoor wordt geschat op 1250 uur.

8.9 Juridica (J)

De Wet Markt & Overheid heeft geen impact op de uitvoering. De uitvoeringstoets heeft wel juridische implicaties.

De volgende wet- en regelgeving dient aangepast te worden

- Basis voor goedkeuring dubbele bediening in H3 Regeling Voertuigen opnemen (te denken valt dan aan artikel 3.8.4 nieuw).
- Keuringsplichtig maken dubbele bediening. Toevoegen artikel 6.4, lid 6 Regeling Voertuigen
- Aanpassen Regeling aanpassing voertuigen met uitbreiding GWC voor dubbele bediening, met name specifieke aandacht voor mogelijkheid selecte steekproeven.
- Aanpassen permanente eisen in H5 Regeling Voertuigen

De aanpassingen aan wet- en regelgeving vragen inspanning van zowel de RDW als lenW. Voor deze aanpassingen is ook een internetconsultatie nodig. Deze aanpassingen zijn naar schatting van de RDW met wederzijdse inspanning en (her)prioritering binnen 12 maanden te realiseren.

8.10 Techniek (T)

Er wordt geen impact voorzien voor de techniek omdat de benodigde apparatuur zoals remknecht als beschikbaar is/moet zijn en indien wel van toepassing dan wordt de aanschaf van extra apparatuur wordt betaald uit de tarieven

8.11 Huisvesting (H)

Er wordt geen impact voorzien op huisvesting.

9 Gevolgen voor de omgeving

In deze paragraaf worden de gevolgen en maatregelen voor de externe doelgroepen weergegeven. De maatregelen en gevolgen voor de interne doelgroepen staan in de Hoofdtukken 8 en 10 benoemd.

Het invoeren van toezicht op in- en uitbouw van dubbele bediening draagt bij de verkeersveiligheid en daarmee aan de missie van de RDW namelijk iedereen veilig en vertrouwd op weg. Zowel de gebruikers van deze voertuigen als de andere verkeersdeelnemers kunnen vertrouwen op een veilig voertuig. Maatregelen voor fysieke veiligheid worden maatschappelijk gewoonlijk positief ontvangen. Voor rijkschoolhouders, fabrikanten van dubbele bediening en bedrijven die in- en uitbouw van dubbele bediening verzorgen betekent dit extra inspanning en lasten maar dit zal zich uiteindelijk terugbetalen in een veiliger wagenpark.

9.1 Welke doelgroepen ondervinden gevolgen

De RDW onderscheidt verschillende doelgroepen, die allemaal in enige vorm te maken krijgen met de maatregelen die genomen worden rondom dubbele bediening in voertuigen en dienen op een eigen manier benaderd en geïnformeerd te worden. De doelgroepen zijn:

- Ministerie van IenW
- CBR
- Rijscholen
- Fabrikanten systemen dubbele bediening
- Inbouwers
- APK erkenninghouders
- IBKI
- Opleiders
- Politie
- Ketenpartners
- Media
- Rijexamen kandidaten

9.2 Gevolgen en maatregelen per doelgroep

Het ministerie van IenW

De opdrachtgever IenW dient te worden meegenomen in de ontwikkelingen. RDW en IenW zullen elkaar wederzijds op de hoogte moeten houden van de impact van deze uitvoeringstoets en de bijbehorende nieuwe regelgeving. Invoering of aanpassing van regelgeving kost tijd en hier moet rekening mee houden bij een eventueel voorstel voor een ingangsdatum.

CBR

Het CBR is de verantwoordelijke instantie voor de rijexamens in Nederland en stelt ook eisen in haar vademecum aan het examenvoertuig. Door de maatregelen in deze uitvoeringstoets kan het CBR aanvullende eisen stellen aan de dubbele bedieningen zoals bijvoorbeeld dat deze geregistreerd moet zijn bij de RDW, onder goedkeuring zijn ingebouwd en APK goedgekeurd. De RDW biedt de mogelijkheid om deze gegevens op OVI te raadplegen.

Rijscholen

Rijscholen moeten met hun examenvoertuigen voldoen aan de eisen die het CBR stelt. Daarnaast dienen ook de overige voertuigen met dubbele bediening te voldoen aan de nieuwe eisen. Hierdoor moeten rijscholen hun wagenpark op orde hebben. Dat betekent dat ze tijdig geïnformeerd

moeten worden over de maatregelen en veranderingen. Zo hebben ze tijd om hun voertuig te laten controleren en zo met een veilig voertuig de weg op te kunnen. De informatieverstrekking richting de rij scholen zal via het CBR verlopen.

Fabrikanten systemen dubbele bediening

Een aantal fabrikanten zijn bekend bij het CBR en de RDW. Zij moeten geïnformeerd worden over de eisen waaraan dubbele bediening moet voldoen zodat ze hun product indien nodig kunnen aanpassen. Deze systemen moeten sowieso goedgekeurd worden door de RDW voordat deze ingebouwd kunnen worden in nieuwe voertuigen.

Inbouwers dubbele bediening (toekomstige erkenninghouder)

Er is op dit moment weinig zicht op de partijen die als mogelijk inbouwers/erkenninghouders voor dubbele bediening zouden kunnen optreden. Deze partijen zullen naar alle waarschijnlijkheid geïnformeerd gaan worden door de fabrikanten van de systemen voor dubbele bediening en de rij scholen. De potentiële erkenninghouders doen een aanvraag bij de RDW, waarna de RDW het bedrijf bezoekt en controleert of het bedrijf voldoet aan de binnen de erkenning gestelde eisen. Na toekenning van de erkenning zal het bedrijf periodiek bezocht worden om te controleren of het bedrijf nog steeds aan de in de erkenning gestelde eisen voldoet.

Erkenninghouder APK

Voor zowel de erkenninghouder als voor de APK-keurmeester is het van belang om tijdig geïnformeerd te worden over de wijzigingen ten aanzien van dubbele bediening

- Voor de erkenninghouders APK:
 - Zij zullen hun kennis moeten uitbreiden op dit onderdeel
- Voor de APK-keurmeester:
 - Hij zal kennis moeten opdoen over dubbele bediening en weten hoe de regelgeving is;
 - Hij moet weten waar bij APK op gelet wordt zodat hij deze goed kan uitvoeren.

IBKI (Exameninstituut)

Het IBKI informeren over de nieuw opgestelde APK-eisen voor dubbele bediening zodat de examenvragen aangepast kunnen worden voor zowel de APK-keurmeester voor de APK op de dubbele bediening als voor de rijlesinstructeurs m.b.t. de vakbekwaamheid in de sector van rij school professionals.

Opleiders

De opleiders informeren over de nieuwe opgestelde APK-eisen voor dubbele bediening zodat de opleidingen aangepast kunnen worden.

Politie/handhavers

De politie kan controleren of het voertuig waarmee wordt gereden voorzien is van dubbele bediening in de registers van de RDW. Of de politie hierop wil, mag en gaat handhaven is geen onderdeel van deze uitvoeringstoets. Het is onbekend of er een HUF-toets is gevraagd aan de handhavers.

Ketenpartners

De ketenpartners zoals de leden van de SO APK, AAN-overleg, opleiders en APK Keurmeesters etc. informeren. Daarnaast rijschoolverenigingen als BOVAG, ANWB, FAM, VRB, SRB en anderen informeren zodat zij hun deelnemers kunnen informeren.

Beïnvloeders/media

(Vak)media informeren over de maatregelen ter verbetering voor de verkeersveiligheid van voertuigen met dubbele bediening, zoals een goedgekeurd systeem, gecontroleerde in- en uitbouw en APK-eisen met daaraan verbonden het ingeregelde toezicht.

Rijexamenkandidaten

Alle te nemen maatregelen worden genomen met de veiligheid voor de kandidaat voor ogen. Door de te nemen maatregelen die tevens gepubliceerd worden op OVI kan de kandidaat controleren of zijn of haar lesvoertuig aan de gestelde eisen voldoet.

10 Kosten en financiering

In dit hoofdstuk komen de verschillende soorten kosten naar voren die gemaakt worden met betrekking tot de vraag uit de uitvoeringstoets, van uitdenken, tot implementatie en uitvoeren. Hiervoor zijn een aantal hoofdonderdelen geïdentificeerd en voorzien van een inschatting voor wat betreft te besteden uren en eventuele kosten.

10.1 Kosten uitvoeringstoets

De gemaakte of te maken kosten kunnen onderscheiden in kosten die gemaakt worden om de uitvoeringstoets op stellen, kosten voor de implementatie van de uitvoeringstoets en kosten voor de uitvoering van de nieuwe taak. De kosten zijn opgenomen tegen de huidige tarieven. De doorbelasting daarentegen zal plaatsvinden tegen de op het tijdstip van implementatie geldende tarieven.

De uren voor het schrijven van de uitvoeringstoets zijn begroot op **900** uur, ofwel € 89.100. Hierover is overeenstemming met het ministerie en deze uren zullen separaat worden vergoed.

10.1.1 Realisatiekosten

De realisatiekosten zijn de kosten die nodig zijn om de nieuwe taak te implementeren. Deze kostenposten zijn gebaseerd op de in hoofdstuk 8 benoemde onderdelen. Het streven is om de realisatiekosten te dekken uit de tarieven voor zover dit mogelijk is.

De totale kosten verdeeld over de SCOPPAFIJTH elementen bedragen € 858.327,20, zoals in onderstaande tabel is weergegeven.

Communicatie			
Woordvoering	Lijn	40 €	99,00 € 3.960,00
Klantcommunicatie inrichten	Lijn	129 €	99,00 € 12.771,00
Klantvragen beantwoorden	Lijn	41 €	99,00 € 4.059,00
			€ 20.790,00
Administratieve organisatie			
<i>Werkinstructies</i>			
Aanpassen werkinstructies APK	Lijn	8 €	99,00 € 792,00
Aanpassen APK handboek	Lijn	20 €	99,00 € 1.980,00
Opstellen beoordelingscriteria goedkeuring dubbele bediening	Lijn	72 €	138,00 € 9.936,00
Opstellen format testrapport/goedkeuring etc.	Lijn	54 €	138,00 € 7.452,00
Opstellen werkinstructies erkenning inbouw dubbele bediening	Lijn	40 €	99,00 € 3.960,00
Opstellen keuringsaspecten/cusum	Lijn	20 €	99,00 € 1.980,00
<i>Opleidingen</i>			
Opleiden m.b.t. de nationale goedkeuring dubbele bediening fabrikant	Lijn	54 €	138,00 € 7.452,00
Ontwikkelen training	Lijn	40 €	99,00 € 3.960,00
Opleiden m.b.t. uitvoeren en toezicht erkenning inb dubb bediening Ca 40 personen 0,5 dagdeel incl reistijd 6 uur pp	Lijn	240 €	99,00 € 23.760,00
Aanpassen APK 2 e-learning modules	Lijn	40 €	99,00 € 3.960,00
Opleiden m.b.t. controleren inbouw dubbele bediening Ca 12 personen 0,5 dagdeel incl reistijd 6 uur pp	Lijn	72 €	99,00 € 7.128,00
			€ 72.360,00
Informatievoorziening			
<u>Goedkeuren dubbele bediening</u>			
Registratie en aanmaken van nationale goedkeuringsnummer (NUR)	ICT	140 €	136,00 € 19.040,00
Opstellen templates en testen	Lijn	54 €	138,00 € 7.452,00
			€ 26.492,00
<u>Gecontroleerde in- en uitbouw dubbele bediening onder erkenning</u>			
Aanmaken erkenning in EKI	ICT	1200 €	136,00 € 163.200,00
Aanpassen bedrijfsbezoek via BOS	ICT	250 €	136,00 € 34.000,00
Testen	Lijn	120 €	99,00 € 11.880,00
			€ 209.080,00
<u>Controle dubbele bediening in de APK</u>			
Aanpassen APK frequentie	ICT	100 €	136,00 € 13.600,00
			€ 13.600,00
<u>Registratie dubbele bediening</u>			
Aanpassing register (BKR)	ICT	450 €	136,00 € 61.200,00
Testen	Lijn	30 €	99,00 € 2.970,00
			€ 64.170,00
<u>Verstrekking data dubbele bediening</u>			
Aanpassingen informatieverstrekking wo OVI	ICT	500 €	136,00 € 68.000,00
Testen	Lijn	50 €	99,00 € 4.950,00
			€ 72.950,00
<u>Conversie</u>			
Optie 2 geautomatiseerde aanmelding			
EDS Dienstconversie inbouw	ICT	1000 €	136,00 € 136.000,00
Gecontroleerde verwerking conversie naar het register	ICT	250 €	136,00 € 34.000,00
			€ 170.000,00
Juridica			
Aanpassen RV H3 nationale goedkeuring systeem dubbele bediening	Lijn	16 €	99,00 € 1.584,00
Aanpassen RV H5 met eisen voor de dubbele bediening	Lijn	16 €	99,00 € 1.584,00
Aanpassen RV H6 goedkeuringsplichtig maken dubbele bediening	Lijn	16 €	99,00 € 1.584,00
Aanpassen Regeling aanpassing voertuigen - nieuwe erkenningsvorm	Lijn	150 €	99,00 € 14.850,00
Opstellen technische eisen nat. goedkeuring dubbele bediening	Lijn	432 €	138,00 € 59.616,00
Opstellen erkenningseisen GWC dubbele bediening	Lijn	160 €	99,00 € 15.840,00
Opstellen Toezichtbeleid	Lijn	40 €	99,00 € 3.960,00
Regeling cusumsysteem	Lijn	40 €	99,00 € 3.960,00
Advisering JBZ	Staf	87,6 €	147,00 € 12.877,20
			€ 115.855,20
Projectsturing			
Projectmanager	PM	350 €	147,00 € 51.450,00
Projectoverleggen voor implementatie	Lijn	420 €	99,00 € 41.580,00
			€ 93.030,00
Totale realisatiekosten			€ 858.327,20

De kosten zijn gebaseerd op de huidige geldende tarieven, maar zullen worden doorbelast tegen de gepubliceerde tarieven ten tijde van de implementatie. De kosten voor een eventuele accountantscontrole zijn niet meegenomen in de kostenopstelling.

10.1.2 Exploitatiekosten

De exploitatiekosten zijn de kosten die (jaarlijks) gemaakt worden om de genoemde taken uit te voeren voor zover deze niet gefinancierd kunnen worden uit de tarieven. Dit betreft de onderhoudskosten aan de systemen die worden ingeschat op 10% van de initiële ICT-inspanningen.

10.1.3 Fiscale gevolgen

De beschreven opties hebben geen betrekking op nieuwe taken en passen binnen geldende regelgeving, conform de beslisboom nieuwe taken RDW voor de btw en de vennootschapsbelasting. Derhalve zijn er ook geen nieuwe fiscale gevolgen te verwachten.

10.2 Financiering

Gezien de hoge kosten en het relatief lage aantal inbouwers (circa 25) die voor een erkenning in aanmerking komen zijn de kosten voor deze doelgroepen erg hoog als het ICT-component wordt doorbelast naast de personele kosten.

Gecontroleerde in- en uitbouw dubbele bediening en verhogen APK-frequentie

Onderstaande kosten zijn opgenomen in de totale realisatiekosten van de uitvoeringstoets:

Communicatie	€ 20.790,00
Administratieve organisatie	€ 72.360,00
ICT kosten VRT	€ 26.492,00
ICT kosten T&B	€ 222.680,00
ICT kosten R&I	€ 137.120,00
Juridica	€ 115.855,20
Projectsturing	€ 93.030,00
Conversie	€ 170.000,00
Totale realisatiekosten	€ 858.327,20

Conversie vanuit conversietarief	€ -170.000,00
----------------------------------	---------------

Totale realisatiekosten	€ 688.327,20
--------------------------------	---------------------

Conversiekosten

De kosten voor de conversie bedragen € 170.000 en worden gedekt uit een conversietarief. Bij 95% van de rijdende 15.000 voertuigen komt het conversietarief op € 11,95.

Voor de financiering van de realisatiekosten zijn onderstaande drie scenario's uitgewerkt:

Scenario 1:

Met de eerder opgeven inschatting van de RDW aan het ministerie van 600.000 euro, zijn de ongedekte kosten voor de gecontroleerde in- en uitbouw onder erkenning en het verhogen van de APK-frequentie kost € 88.327,20 exclusief de personele kosten voor de aanvraag, bedrijfsbezoeken en steekproeven. Na verdeling over de aanvraag, de instandhouding en de steekproeven resulteert dit op basis van 25 erkenninghouders in volgende tarieven:

Aanvraagtarief erkenning	:	€ 645,00
Instandhoudingstarief p.j.	:	€ 185,00

Meldkosten inbouw per melding : € 11,70

Scenario 2:

Wanneer het ministerie een bijdrage kan leveren voor de volledige realisatiekosten a € 688.327,20 (exclusief de conversiekosten en de voorbereidingskosten van de uitvoeringstoets), zijn er geen ongedekte kosten voor de gecontroleerde in- en uitbouw onder erkenning en het verhogen van de APK-frequentie. Dit resulteert dit op basis van 25 erkenninghouders in volgende tarieven:

Aanvraagtarief erkenning : € 645,00
 Instandhoudingstarief p.j. : € 185,00
 Meldkosten inbouw per melding : € 5,80

11 Risico's

Voor systeem gerelateerde risico's in relatie tot dit project is de Risico Beoordeling en Behandeling (RBB) de voorgeschreven aanpak. Voor de overige risico's volgt een beschrijving van de gebeurtenis, de kans en impact bij optreden en de wijze waarop deze worden beheerst.

11.1 Productrisico's

De risico's voor de RDW dat het product niet de verwachte kwaliteit heeft of niet het gewenste resultaat bereikt.

Gebeurtenis	Kans	Impact	Risico	A/ R/ E	Maatregel en toelichting	Eigenaar productrisico
Er zijn onvoldoende fabrikanten en inbouwers als gevolg van de hoge kosten waardoor rijtscholen minder keus hebben uit systemen en inbouwers wat een prijsopdrijvend effect kan hebben.	3	3	9	R	In samenspraak met IenW komen tot een acceptabele financiering	RDW
Er zijn onvoldoende fabrikanten die zich melden voor de goedkeuring van het systeem voor dubbele bediening waardoor er onvoldoende goedgekeurde systemen zijn om in te bouwen.	1	2	2	A	Toelichting: wordt aan de markt overgelaten.	RDW en CBR
Er melden zich te weinig erkenninghouders (bijvoorbeeld door de hoge kosten van de erkenning) waardoor de goedkeuring op de inbouw c.q. uitbouw bij de RDW komt te liggen.	2	3	6	R	Maatregel: Branchepartijen betrekken bij deze oplossingen	RDW
Voertuigen die langer dan de verwachte 5 jaar blijven rijden waardoor deze voertuig rond blijven rijden met niet goedgekeurde systemen waardoor de veiligheid niet gewaarborgd wordt.	2	2	4	A	Maatregel: de niet goedgekeurde systemen worden op werking/veiligheid getest tijdens de APK	RDW

11.2 Risico's in projectfase

De risico's voor het project om de benodigde resultaten niet of niet in voldoende mate te behalen.

Gebeurtenis	Kans	Impact	Risico	A/R/E	Maatregel en toelichting	Eigenaar project-risico
Afhankelijkheid van de implementatie VAN MERK (nieuw erkenningensysteem per 1-7-2023) waardoor de implementatiedatum van de in deze uitvoeringstoets genoemde maatregelen nog verder naar de toekomst verschuift	3	4	12	R	Maatregel: overleg met ministerie over uiterste implementatiedatum MERK	RDW
Voor de implementatie geen resources beschikbaar i.v.m. prioriteitsstelling ICT waardoor implementatiedatum naar de toekomst verschuift	3	3	9	R	Maatregel: overleg met het ministerie over de implementatiedatum	RDW
Beschikbare juridische capaciteit, zowel intern als extern	4	5	20	R	Voldoende implementatietijd regelen en prioritering afspreken	RDW en lenW

11.3 Risico's in exploitatiefase

Gebeurtenis	Kans	Impact	Risico	A/R/E	Maatregel en toelichting	Eigenaar project-risico
Bij geen akkoord op de conversie komen voertuigen met dubbele bediening pas in beeld bij de eerste APK en in theorie zou dat na 4 jaar kunnen zijn.	2	2	4	A	Toelichting: Voertuigen met dubbele bediening worden gecontroleerd tijdens de APK.	

Toelichting op de tabel

- Kans** 1 = zeer klein, 2 = klein, 3 = gemiddeld, 4 = groot, 5 = zeer groot
- Impact** 1 = zeer klein, 2 = klein, 3 = gemiddeld, 4 = groot, 5 = zeer groot
- Risico** Kans * Impact; minimaal risico = waarde 1, maximale risico = waarde 25
- A/R/E** Inschaling op het beoogde resultaat: **A**ccepteren van het risico, **R**educeren van het risico of **E**limineren van het risico.
- Maatregel** De uitleg welke maatregelen genomen kunnen worden.
- Eigenaar** Wie is eigenaar van het risico?
Voorbeelden: Opdrachtgever/ Projectmanager / IPM'er/ ICT/ anderen.

12 Planning

De planning is allereerst afhankelijk van de opdrachtverstrekking, met de kanttekening dat vanuit RDW-perspectief de implementatie pas kan plaatsvinden een jaar na de inwerkingtreding van MERK. Deze datum is mede gebaseerd op de anderhalf jaar die nodig is om een nieuwe erkenning te implementeren als ook het opzetten van een goedkeuringsstelsel voor de dubbele bediening. Daarnaast vraagt ook de aanpassing van de wet- en regelgeving een gezamenlijke inspanning met een minimale doorlooptijd van 9 maanden.

13 Conclusies en Advies

De RDW stelt op basis van het advies van Roemer en het onderzoek met het CBR een combinatie van maatregelen voor die recht doen aan de verkeersveiligheid. De conversie van bestaande dubbele bedieningen in voertuigen is toegevoegd omdat hierdoor de voertuigen per implementatiedatum zichtbaar worden voor het CBR en de RDW. Hierdoor is het voor de RDW mogelijk om een jaar na de implementatiedatum deze voertuigen met dubbele bediening op te roepen voor een APK. Zonder deze conversie komen deze voertuigen pas in beeld bij een regulier APK, wat in theorie pas 4 jaar later zou kunnen zijn. De combinatie van maatregelen zijn:

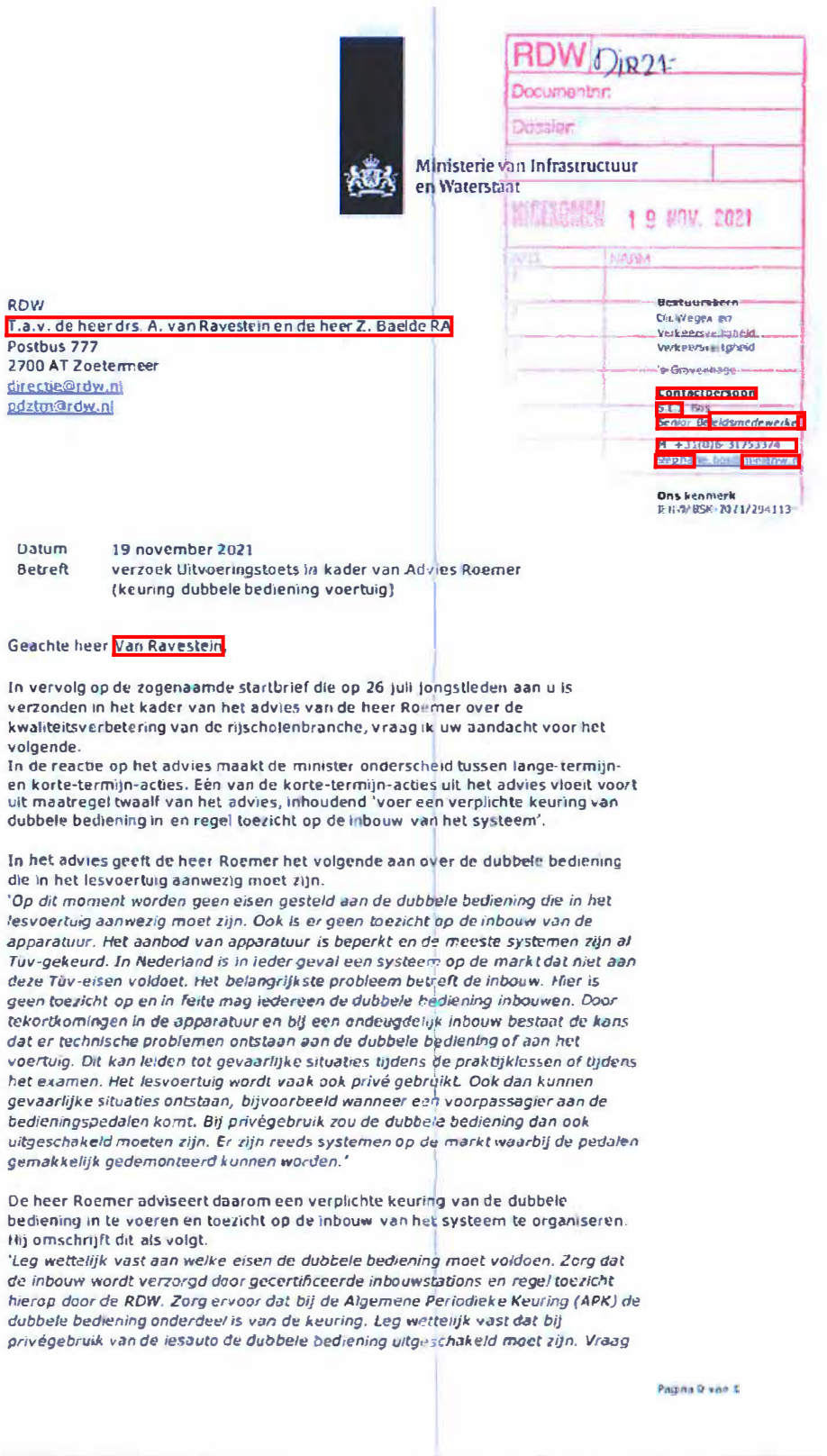
1. Goedkeuring van systemen voor dubbele bediening;
2. Gecontroleerde in- en uitbouw van systemen voor dubbele bediening;
3. Toezicht op de van toepassing zijnde permanente eisen tijdens de APK en verhogen APK-frequentie;
4. Informatieverstrekking aan CBR en handhavende partijen vanuit de voertuigregistratie, hetgeen tevens registratie van de aanwezigheid van een goedgekeurde dubbele bediening in een voertuig impliceert.
5. Conversie reeds ingebouwde dubbele bediening

De geringe omvang van het aantal fabrikanten (4) en inbouwers (circa 25) stelt de RDW voor de praktische uitdaging of de kosten die gemoeid zijn met het geheel van maatregelen betaalbaar zijn en blijven voor zowel de fabrikant als de inbouwer.

De RDW adviseert om de combinatie van maatregelen uit te voeren en in samenspraak met lenW te komen tot een acceptabele financiering van de kosten van de uitvoeringstoets.

14 Bijlagen

14.1 Bijlage I - Verzoek Uitvoeringstoets



de RDW om een systeem uit te werken voor de goedkeuring van de apparatuur, de certificering van inbouwstations, het toezicht op de inbouw en de periodieke controle van de dubbele bediening als onderdeel van de APK. Voor de eisen ten aanzien van de systemen kan worden aangesloten bij de eisen zoals die door de Tuv zijn ontwikkeld en die al in veel Europese landen worden toegepast. Datzelfde geldt voor de eisen ten aanzien van de inbouw van de apparatuur. Ook hiervoor zijn door de Tuv al richtlijnen ontwikkeld.

Bestuurskern
Dit Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
19 november 2021

Ons kenmerk
DENW/BSK-2021/294113

Graag verzoek ik u om een uitvoeringstoets te doen ten aanzien van de hierboven omschreven maatregelen uit het advies van de heer Roemer, waarbij ik de RDW in elk geval wil vragen de volgende aspecten in kaart te brengen.

De vraag aan de RDW bestaat uit vier onderdelen:

1. Onderzoek de mogelijkheden voor certificering van de systemen van dubbele bediening;
 - a. Zoek uit hoe ons omringende landen dit (in ieder geval Duitsland) dit geregeld hebben;
 - b. Kan de RDW dit zelf doen en wat zijn de consequenties;
 - c. Kan deze taak in de markt belegd worden en wat zijn de consequenties.
2. Beschrijf de mogelijkheden voor goedkeuring, inbouw en uitbouw van dubbele bediening en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;
3. Onderzoek de impact van controle van dubbele bediening in de APK en sluit zoveel mogelijk aan op bestaande systematiek;
4. Breng de uitvoeringsimpact van een verplichting tot het uitschakelen van dubbele bediening bij privégebruik in kaart;
5. Breng alle aspecten in kaart die samenhangen met registratie en informatieverstrekking.

Voor de bovenstaande vraag ik u om, waar van toepassing, in kaart te brengen:

- De uitvoerbaarheid van de maatregel alsmede een tijdspad en/of fasering;
- De ordegrrootte van de kosten van de maatregelen voor de RDW en andere belanghebbenden bij de implementatie;
- Een tariefindicatie voor de uitvoering van deze maatregelen;
- De mogelijke handhavings- en controlemaatregelen;
- Het benoemen van overige relevante bedrijfsvoerings- en bestuurlijke aspecten binnen de uitvoeringsketen rondom implementatie.

Tot slot wens ik u veel succes bij het opstellen van de uitvoeringstoets en zie deze uitvoeringstoets in Q1 2022 tegemoet. Leidt deze brief tot eventuele vragen of opmerkingen kunt u zich in eerste instantie richten tot **mw. S.L.J. Bos** van mijn directie.

DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,



Mevr. ir. M.J. Smit

14.2 Bijlage II - Ontwikkelingen Voertuigtechnologie

In moderne voertuigen worden steeds vaker en intensiever elektronische componenten en regelsystemen toegepast. Door de dubbele bediening geheel mechanisch te houden en ervoor te zorgen dat de originele bediening niet beïnvloed kan worden (geen belemmeringen in pedaalslag, bedieningssnelheid, en lossnelheid) is te verwachten dat montage van een dubbele bediening geen invloed zal hebben op de werking van het voertuig en de elektronische regelsystemen. Tijdens het verkennend vooronderzoek zijn er ontwikkelingen gezien die in de toekomst nieuwe afwegingen kunnen vragen.

Het CBR hanteert de eis dat bij bediening van de rem de aandrijving wordt uitgeschakeld ook al worden beide pedalen tegelijk bediend. In veel gevallen is dat voorzien in het ontwerp van het voertuig door de voertuigfabrikant maar niet alle fabrikanten geven daar een statement van af. Er zijn bedrijven die units in voertuigen inbouwen waarbij de maximumvoertuigsnelheid of aandrijving worden begrensd. Deze units kunnen ook samenwerkend met een dubbele bediening worden geïnstalleerd. De begrenziingsunit wordt geactiveerd op het moment dat een signaal wordt afgegeven dat de dubbele bediening wordt bediend.

Met de huidige stand van de regelgeving zou de afregelunit alleen aan EMC (elektromagnetische compatibiliteit) moeten voldoen. Echter in de nabije toekomst worden eisen van kracht voor cybersecurity en software updates waarbij het verplicht is dat een goedgekeurd voertuig ook tijdens de gebruiksperiode moet blijven voldoen aan cybersecurity en software updates moeten worden doorgevoerd.

Het is een van de uitdagingen voor autofabrikanten en de autoriteiten, betrokken bij typegoedkeuring en voertuigregistratie, om in de nabije toekomst een invulling te geven om het niveau van cyberveiligheid en software werking te garanderen als er wijzigingen aan voertuigen worden uitgevoerd of systemen worden toegevoegd.

In de toekomst zijn er nieuwe eisen in ontwikkeling die specifieke eisen vermelden voor geavanceerde voertuigsystemen. Deze zijn aangeduid als de 'General safety regulation 2' en dit staat voor de EU-verordening 2019/2144. Veel van deze systemen zijn al beschikbaar in een voertuig maar er zijn nog geen eisen over afgesproken. Dit gaat in komende jaren op termijn gebeuren. Dat betekent dat waar er nu nog geen probleem is dit in de toekomst voor een gelijke aanpassing wel zou kunnen ontstaan. Een snelle scan op de nieuwe regelgeving onderwerpen waarbij een effect op dubbele bediening mogelijk is:

- Advanced emergency braking for pedestrian and cyclist
- Advanced emergency braking on lightduty vehicles
- Protection of vehicle against cyberattacks
- Intelligent speed assistance
- Emergency Stop Signal
- Event data recorder
- Systems to replace driver's control
- Systems to provide the vehicle with information on state of vehicle and surrounding area
- Systems to provide safety information to other road users
- Cyber security & software updates.

Gezien bovenstaande moet grote zorgvuldigheid in acht worden genomen bij het achteraf ingrijpen in functionaliteiten van het voertuig en moeten deze ingrepen getoetst worden aan bestaande regelgeving.