

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

24 170

Gehandicaptenbeleid

Nr. 440

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 januari 2024

Tijdens het Commissiedebat Auto (Kamerstuk 31 305, nr. 413) is toegezegd aan het lid Van Ginneken een stand van zaken te geven van de gesprekken met onder andere de branche over hoe voertuigen met rijhulpsystemen¹ ook toegankelijker worden voor automobilisten met een fysieke beperking. Met deze brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging².

Het afgelopen half jaar zijn er extra gesprekken gevoerd met branchepartijen Auto Aanpassers Nederland en de RAI Vereniging. Door de gesprekken is het vraagstuk en de grootte ervan duidelijker geworden.

Al jarenlang worden voertuigen aangepast voor mensen met een fysieke beperking. Het gaat om «zelfrijders» en om «meerrijders». Zelfrijders zijn mensen met een fysieke beperking die zelf auto kunnen rijden. Meerrijders zijn mensen met een fysieke beperking die meerijden als passagier in het voertuig; zij besturen het voertuig niet zelf. Voorbeelden van aanpassingen aan voertuigen zijn een stuurknop op het stuur of een verlaagde vloer zodat het voertuig toegankelijk is voor een rolstoel. Deze aanpassingen worden gedaan door zogenoemde auto aanpasbedrijven.

Branchepartijen Auto Aanpassers Nederland en de RAI Vereniging hebben zorgen of voertuigen voor mensen met een fysieke beperking ook in de toekomst kunnen worden aangepast. Aanleiding voor deze zorgen is Europese wet- en regelgeving³ die een aantal rijhulpsystemen verplicht stelt in nieuwe voertuigen. Een voorbeeld is het systeem dat waarschuwt bij vermoeidheid bij de bestuurder: de software observeert waar de

¹ Dit zijn systemen die de bestuurder tijdens het rijden ondersteunen. Voorbeelden zijn een noodremsysteem en *adaptive cruise control*.

² Kamerstuk TZ202306–229.

³ Verordening 2018/858 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

bestuurder naar kijkt tijdens het autorijden. Het is niet bekend of dit systeem betrouwbaar werkt wanneer een bestuurder bijvoorbeeld in een rolstoel zit en daardoor een afwijkende zitpositie heeft. Een ander voorbeeld is wanneer een rijhulpsysteem alleen gebruikt kan worden als de software in het voertuig detecteert of dat de bestuurder zijn handen aan het stuur heeft. Dit rijhulpsysteem kan dus mogelijk niet gebruikt worden wanneer iemand het voertuig bestuurt met een stuurknop op het stuur. Daarnaast zijn er signalen vanuit de branche dat veranderingen in voertuigtechniek kunnen leiden tot het niet meer kunnen aanpassen van voertuigen voor mensen met een fysieke beperking. Een voorbeeld is de ontwikkeling waarin elektrische voertuigen een accupakket onder het voertuig hebben waardoor de vloer van het voertuig niet meer verlaagd kan worden. Hierdoor kan het voertuig niet worden aangepast voor iemand die in een rolstoel het voertuig in wil.

Het is essentieel voor mensen met een beperking dat voertuigen ook in de toekomst kunnen worden aangepast, zodat zij hun mobiliteit behouden. Naast dat dit maatschappelijk wenselijk is, geldt er een internationale verplichting⁴ om alle effectieve maatregelen te nemen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen. Daarbij zouden rijhulpsystemen ook in aangepaste voertuigen moeten werken vanwege de verwachte verbetering voor de verkeersveiligheid. Onlangs is het vernieuwde Nederlandse ADAS-convenant (*Advanced Driver Assistance Systems*, oftewel rijhulpsystemen) ondertekend. Dit convenant is gericht op het verhogen van het veilig gebruik van rijhulpsystemen in voertuigen.

Het ministerie is daarom in gesprek met branchepartijen en uitvoeringsorganisaties zoals Auto Aanpassers Nederland (AAN), de RAI Vereniging, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Dienst Wegverkeer (RDW) en Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV). Het doel is om een overzicht te hebben van alle zorgpunten in relatie tot het aanpassen van voertuigen voor mensen met een fysieke beperking. Naast zorgen over de rijhulpsystemen zijn er ook zorgen over andere wetgeving zoals die over cyberveiligheid. De cyberregelgeving stelt veiligheidseisen aan de toegang tot het voertuig, dus wie bij de software van het voertuig mag komen. De zorgen zijn of dat autoaanpasbedrijven in de toekomst voldoende toegang hebben tot de software om aanpassingen te verrichten. Eventuele zorgpunten over Nederlandse wet- en regelgeving worden ook in het overzicht meegenomen. Aan de hand van het overzicht zal worden bepaald wat het handelingsperspectief is om voor de mensen die aangepaste voertuigen nodig hebben een zo goed mogelijke uitkomst te bereiken.

In het tweede kwartaal van 2024 zal dit overzicht naar verwachting gereed zijn. Vervolgens worden de resultaten gedeeld met de Europese Commissie om ook op Europees niveau blijvende aandacht te vragen voor dit onderwerp.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁴ VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (2006).