

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
25 oktober 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.04.03868	-
Onderwerp	
Verkeersveiligheid	

Geachte voorzitter,

In het Algemeen overleg verkeersveiligheid van 13 oktober 2004 heb ik u toegezegd in een brief nader toe te lichten wat het beoogde beleid is op het gebied van de maximumsnelheid voor bromfietzers en opvoerproblematiek bij bromfietzen, de ogentest en de versnelling van de drugstest. Tevens maak ik van de gelegenheid gebruik u kenbaar te maken wat het Europese beleid is ten aanzien van zogenoemde Sport Utility Vehicles en bullbars. Tenslotte zal ik antwoord geven op de vraag van het lid Duyvendak over het verbod van personen in aanhangwagens.

#### **1. Maximum snelheid bromfiets**

De huidige maximum snelheid voor de bromfiets is 30 km/u binnen de bebouwde kom en 40 km/u daarbuiten. Sinds 1999 mag de bromfiets op veel plekken binnen de bebouwde kom op de rijbaan rijden. De maximum snelheid van 30 km/h is echter niet aangepast. Hierdoor bestaat op 50 km/h wegen een snelheidsverschil tussen bromfietzers en het overige verkeer. Op fietspaden buiten de bebouwde kom doet zich het omgekeerde probleem voor. Bromfietzers rijden daar aanmerkelijk harder dan fietsers.

Snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers op dezelfde weg kunnen leiden tot doorstromingsproblemen, irritaties en onveiligheid. Het streven is dan ook om deze snelheidsverschillen waar mogelijk te minimaliseren. Daarnaast is het belangrijk om een duidelijk en consistent snelheidsregime te hebben, omdat dit de naleving ten goede komt.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

Het kabinet stelt daarom voor om het huidige snelheidsonderscheid tussen binnen en buiten de bebouwde kom te vervangen door een snelheidsonderscheid tussen fietspad en rijbaan. Dit onderscheid naar plaats op de weg zorgt voor een sterke verkleining van de snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, met behoud van duidelijkheid en consistentie.

In de nieuwe situatie is de maximum snelheid voor bromfietzers op het fietspad 30 km/u en op de rijbaan 45 km/u (tenzij ter plaatse een lagere maximum snelheid geldt). Dit houdt ten opzichte van de huidige situatie in dat de maximum snelheid op de rijbaan binnen én buiten de bebouwde kom (daar waar geen fietspad is) omhoog gaat. De maximum snelheid op het fietspad binnen de bebouwde kom blijft gelijk. Op het fietspad buiten de bebouwde kom gaat de maximum snelheid omlaag naar 30 km/u. De gedachte hier is dat de bromfiets te gast is op het fietspad en zich dus meer moet aanpassen aan de fietsers. Daarnaast speelt mee dat fietspaden buiten de bebouwde kom vaak tweezijdig zijn, wat met name bij inhalen het risico op ongevallen vergroot.

In het Algemeen Overleg van 13 oktober 2004 kreeg het voorstel om de maximum snelheid van de bromfiets op de rijbaan te verhogen brede steun van uw Kamer. Bij de maximum snelheid van 30 km/u op het fietspad buiten de bebouwde kom werden vragen gesteld over de handhaafbaarheid en de gevolgen voor de reistijd. Mijn inschatting is dat de snelheidsverlaging vergeleken met de huidige situatie geen grote handhavingsproblemen op zal leveren. De reistijd op het fietspad buiten de bebouwde kom zal met maximaal 30 seconden per kilometer toenemen. Daar staat tegenover dat de reistijd op de rijbaan buiten de bebouwde kom met 10 en binnen de bebouwde kom met 40 seconden per kilometer zal afnemen. Per saldo zal een rit naar school of werk dus niet veel extra reistijd vergen.

Naar mijn mening betekent het kabinetsvoorstel voor een nieuw snelheidsregime voor de bromfiets een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ik vind het belangrijk om te melden dat de organisaties van beheerders van de wegen waar het om gaat (gemeenten, provincies en waterschappen) het voorstel steunen, evenals de Fietzersbond. De desbetreffende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 zal in het kader van de zogenoemde "voorhangprocedure" aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

## **2. Opvoerproblematiek van bromfietsen**

Bij het Algemeen Overleg van 13 oktober 2004 is ook gesproken over het tegengaan van het opvoeren van bromfietsen en het invoeren van een verbod op opvoersetjes. Ik geef hier graag een nadere toelichting op. Allereerst hecht ik eraan om te vermelden dat het rijden op een opgevoerde bromfiets op de openbare weg bij wet verboden is. Als de politie in zo'n geval constateert dat een bromfiets sneller kan rijden dan de wettelijk toegestane constructiesnelheid is de berijder strafbaar, alsook de eigenaar, indien dat iemand anders is.

Er is geen wettelijke regeling voor een verbod op de verkoop van "opvoersetjes". Het is ook niet duidelijk wat daaronder verstaan moet worden. Wel is het verboden om bromfietsen of onderdelen voor bromfietsen te verkopen die niet overeenstemmen met een goedgekeurd type. Zie artikel 1a.3 van het Voertuigreglement. Dit verkoopverbod is een verplichting op grond van de Europese kaderrichtlijn voor gemotoriseerde twee- en drie-wielers (richtlijn 92/61/EG, inmiddels opgevolgd door richtlijn 2002/314/EG).

Met andere woorden, een verbod op (onder andere voor opvoeren bestemde) niet goedgekeurde onderdelen voor brom- en snorfietsen bestaat al.

Helaas zijn hiermee de problemen niet opgelost. Dit heeft verschillende oorzaken.

Ten eerste zijn onderdelen waarmee bromfietsen kunnen worden opgevoerd vaak op zichzelf legale onderdelen, die voor bijvoorbeeld motorfietsen normaal gebruikt worden en die pas bij gebruik op bromfietsen illegaal worden. Een verkoopverbod voor dergelijke legale onderdelen is haalbaar noch wenselijk.

Een complicerende factor is ook dat de genoemde richtlijn, en ook de nationale verbodsbepaling, uitsluitend van toepassing is op voertuigen en onderdelen bestemd voor gebruik op de openbare weg. De verkoper van niet goedgekeurde onderdelen kan daardoor staande houden dat deze bestemd zijn voor gebruik buiten de openbare weg, bijvoorbeeld op een racecircuit, waar het rijden met opgevoerde bromfietsen wel is toegestaan. Hierdoor is er van handhaafbaarheid niet of nauwelijks sprake.

Van een strafbare handeling is eigenlijk alleen sprake als de klant voor zijn bromfiets opvoeronderdelen voor gebruik op de weg vraagt en deze dan ook aangeboden krijgt.

Handhaving van het verkoopverbod zou dus in beginsel kunnen door middel van pseudo-koop, maar deze opsporingsmethode is in Nederland niet toegestaan.

De volgende factor die het tegengaan van opvoeren belemmert, is dat dit veelal niet gebeurt door het monteren van één of meer niet goedgekeurde onderdelen, maar juist door het verwijderen van onderdelen die het vermogen beperken. Het is een gangbare praktijk dat fabrikanten van motorscooters deze voertuigen 'downtunen' om ze vervolgens te verkopen als bromfietsen. De huidige Europese regelgeving laat deze mogelijkheid open. Deze 'downtuning' is met enige handigheid en kennis van zaken ongedaan te maken. Ik wil dan ook in Europees verband komen tot een verbod op 'downtuning' van motoren naar bromfietsen en van bromfietsen naar snorfietsen.

Gezien het bovenstaande kan ik niet anders constateren dan dat een verkoopverbod voor zogenaamde opvoersetjes er enerzijds op neerkomt dat iets zou moeten worden verboden dat op basis van de door ons overgenomen Europese eisen al verboden is, maar dat niet gehandhaafd kan worden als er niet tevens een verbod komt op artikelen die niet voor bromfietsen of niet voor gebruik op de openbare weg bestemd zijn, maar daarvoor wel gebruikt kunnen worden. Dit stuit op onoverkomelijke praktische en juridische bezwaren.

Dit alles doet mij concluderen dat de beste manier om aan het tegengaan van het opvoeren van bromfietsen een extra impuls te geven de voorgenomen kentekening is.

Het bromfietskenteken zal de handhaving van de anti-opvoerwetgeving sterk vergemakkelijken. Het aangekondigde bromfietsrijbewijs inclusief puntensysteem maakt het daarnaast mogelijk om de bestuurder van een bromfiets bij herhaalde overtredingen fors aan te pakken. Wie vanaf 2007 over de schreef gaat stelt niet alleen zijn bromfiets, maar ook zijn (auto)rijbewijs in de waagschaal. De waarde van deze maatregelen lijkt mij veel groter dan die van een symbolisch verbod op de verkoop van opvoersets.

Het is nog geen 2007 en vooralsnog doen we het met de mogelijkheden die we al hebben. Ik ben dan ook blij met de toegezegde inspanningen van de RAI en de BOVAG. Ik zie de vrijwillige medewerking van de georganiseerde branche als een zeer nuttige bijdrage aan de bestrijding van het opvoeren.

### **3. Ogentest**

Het doel van de verplichte ogentest vanaf het 45<sup>e</sup> levensjaar is een vergroting van de verkeersveiligheid. Op korte termijn vindt overleg plaats met een aantal specialisten op dit terrein. Het doel van dit overleg is vast te stellen of een ogentest een zinvolle bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid en deze bijdrage af te zetten tegen eventuele kosten en inspanning die daarbij door de burger geleverd moeten worden. De Tweede Kamer zal aan het eind van het jaar over de resultaten worden geïnformeerd.

### **4. Versnelling van de drugtest**

Het voorstel van kamerlid Van der Ham om gebruik te maken van de expertise die EHBO-ers bezitten lijkt sympathiek maar kan in een situatie waarbij sprake is van een mogelijk misdrijf niet worden toegepast. Een enkele constatering van een aantal uiterlijke kenmerken weegt niet zwaar genoeg om tot een verdenking te komen. Een dergelijk vermoeden moet op goede gronden zijn gebaseerd, omdat rijden onder invloed van drugs als een misdrijf is gekwalificeerd.

Het is de bedoeling dat de politie in de toekomst gaat beschikken over een apparaat (speeksel/urine) dat objectief kan vaststellen of iemand onder de invloed is van drugs. Hiertoe vindt thans in opdracht van de Europese Commissie het ROSITA II-project plaats waarin de betrouwbaarheid van (speeksel)testers wordt onderzocht. Diverse fabrikanten hebben hun apparatuur aangeboden om aan het onderzoek deel te nemen. Pas na afronding van de studie van het ROSITA II-project en daarna het met succes doorlopen van een test op de praktische bruikbaarheid door de politie kan sprake zijn van een betrouwbaar selectieapparaat dat door de politie kan worden gebruikt om daarop de verdenking van rijden onder invloed van drugs te kunnen baseren.

Overigens is het gebruik van drugs in het verkeer momenteel strafbaar op basis van artikel 8, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Dit betekent dat de politie nu wel degelijk automobilisten kan controleren op drugsgebruik mocht het rijgedrag daartoe aanleiding geven.

## 5. Sports Utility Vehicles

In aanvulling op - en deels ter verduidelijking van - hetgeen tijdens het overleg is besproken met betrekking tot Sports Utility Vehicles (SUV's) het volgende.

Ik heb niet voor niets de SUV's als probleem opgevoerd in de Nota Mobiliteit (blz. 103) en in de brief van 17 september 2004 (hoofdstuk 3.16) die ik u ten behoeve van het laatste Algemeen Overleg heb gezonden.

Het Europese onderzoek waar ik in de Nota Mobiliteit en in de genoemde brief naar verwijs betreft onderzoek naar mogelijkheden om de botscompatibiliteit tussen verschillende soorten voertuigen te verbeteren. Dat zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat grote zware auto's van een extra stuk kreukelzone moeten worden voorzien ten behoeve het opvangen van een kleine lichte auto (in plaats van het gebruiken van de kleine auto als kreukelzone). Het kan ook betekenen dat het aangrijpingspunt van (semi) terreinvoertuigen en pick-up trucks moet worden verlaagd. Ook zouden de kleinere voertuigen kunnen worden aangepast in de zin dat een botsing met een voertuig met een relatief hoog aangrijpingspunt beter wordt doorstaan. Het duurt uiteraard nog jaren voor we hier de vruchten van gaan plukken.

Daarnaast heb ik zelf onderzoek opgedragen naar de aard en omvang van het probleem in Nederland. Daarbij wordt ook gekeken naar implicaties voor de milieudoelstellingen. Ik verwacht medio 2005 voldoende gegevens te hebben om te kunnen aangeven of er maatregelen worden getroffen en zo ja welke.

## 6. Bullbars

Tijdens het overleg zijn ook bullbars, ofwel koeienvangers, aan de orde geweest. Er wordt inmiddels in EU-verband de nodige aandacht besteed aan de autofronten van nieuwe personenauto's, ter bescherming van voetgangers. Zo hebben de fabrikanten zich ertoe verbonden geen starre bullbars meer te monteren op nieuwe personenauto's en van personenauto's afgeleide bestelauto's tot 2.500 kg totaalgewicht. Dat is een positieve ontwikkeling, want starre bullbars verergeren het letsel van aangereden zwakke verkeersdeelnemers aanzienlijk, maar we zijn er daarmee nog lang niet. Op zware personenauto's en op bestelauto's die niet van een personenauto zijn afgeleid kunnen nog wel bullbars zitten. Bovendien kunnen ze altijd nog achteraf worden aangebracht. De achteraf aangebrachte bullbars kunnen ook de inzittenden van de auto ernstig in gevaar brengen als de auto van een of meer airbags is voorzien. De airbags gaan dan bij een botsing namelijk niet meer op het juiste moment af.

Met de aanpassing van de Europese richtlijn die over uitstekende delen en dus ook over bullbars gaat, schiet het niet erg op. Er is al jarenlang discussie over de eisen. Door mijn departement is voorgesteld om bullbars alleen toe te staan als is aangetoond dat de auto met bullbar niet gevaarlijker is voor andere verkeersdeelnemers dan zonder. Dat heeft het niet gehaald en op dit moment is niet duidelijk waarover op communautair niveau overeenstemming kan worden bereikt.

Dan doet zich de vraag voor wat we nationaal kunnen doen. Het zal niet meevallen om te eisen dat de bullbars worden verwijderd van auto's die een typegoedkeuring hebben gekregen met bullbar. Sommige zijn zelfs met bullbar veiliger dan zonder, als de bullbar van een materiaal of constructie is die meegeeft. Hoe dan ook lijken de bestaande regels al enige aanknopingspunten te bieden. Zo staat in het tweede lid van de artikelen 5.2.48 en 5.3.48 van het Voertuigreglement dat uitstekende delen die in geval van een botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, moeten zijn afgeschermd.

Ik ga na hoe hieraan ten aanzien van de bullbars concrete invulling kan worden gegeven. Tevens zal ik nagaan welke nieuwe regels ik ter bestrijding van bullbars kan nemen, mede aan de hand van een verkenning van maatregelen die in andere landen al genomen zijn. Ik zal hier uiterlijk in het voorjaar van 2005 op terugkomen.

## **7. Vervoer van personen in aanhangwagens**

De vraag van de heer Duijvendak of het komende verbod om personen in aanhangwagens te vervoeren ook van toepassing is op karretjes achter fietsen had ik nog niet beantwoord. Ik kan ik u meedelen dat het alleen geldt voor motorvoertuigen en bromfietsen. De desbetreffende wijziging van het RVV 1990 zal op 2 november 2004 worden behandeld in de Raad voor de Veiligheid en Rechtsorde en – als alles goed gaat – de week daarna worden “voorgehangen” bij de Tweede en Eerste Kamer.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs