

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

776

Vragen van de leden **Bashir** (SP) en **Van Gent** (GroenLinks) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *de overlast van bromfietsen* (ingezonden 21 oktober 2010).

Nader antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 december 2010).

Vraag 1

Wat is uw mening over het pleidooi van Veilig Verkeer Nederland dat de politie strenger moet optreden tegen bromfietzers en snorscooters die de regels overtreden?¹

Antwoord 1

Ik ben een voorstander van het streng optreden tegen overtredende bestuurders van bromfietzers en bromscooters. De lokale driehoek (met daarin de burgemeester, de hoofdofficier van justitie en de korpschef) beslist echter over de mate waarin er specifiek wordt ingezet op de aanpak van scooteroverlast, omdat de omvang van deze problematiek per gemeente kan verschillen.

Vraag 2

Heeft u enig inzicht in de frequentie waarmee de politie controles uitvoert, specifiek gericht op bromfietzers en snorscooters en in de effecten die deze controles hebben?

Antwoord 2

Hier heb ik geen inzicht in omdat het aantal controles lokaal bepaald wordt.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke gevolgen u voor de verkeersveiligheid verwacht indien alle bromfietzers verplicht op de rijbaan moeten rijden? Kunt u dit uitsplitsen naar de gevolgen binnen en buiten de bebouwde kom?

Antwoord 3

Sinds 15 december 1999 moeten bromfietsen in de bebouwde kom gebruik maken van de rijbaan, tenzij er een fiets/bromfietspad is. Uit de evaluatie van DVS van deze maatregel bleek dat op betreffende trajecten een ongevalsda-

¹ Spits, 14 oktober 2010.

ling van 15% aan deze maatregel kan worden toegeschreven. Buiten de bebouwde kom is er vaak een fiets/bromfietspad omdat de constructiesnelheid van een bromfiets (45 km/h) veel dichterbij de snelheid van fietsers dan bij de rijsnelheid van auto's (in beginsel 80 km/h). Er zijn geen cijfers beschikbaar voor de gevolgen van de verplaatsing van de bromfietsen naar de rijbaan buiten de bebouwde kom.

Vraag 4, 5, 6

Kunt u aangeven welke gevolgen u voor de verkeersveiligheid verwacht indien alle snorfietsers verplicht op de rijbaan moeten rijden? Kunt u dit uitsplitsen naar de gevolgen binnen en buiten de bebouwde kom?

Wat is het resultaat van de gesprekken, die u toezegde te zullen voeren met decentrale overheden en andere betrokken partijen over het weren van snorscooters van het fietspad?²

Is het waar dat u onderzoek laat doen naar het weren van scooters en bromfietsen van fietspaden? Zo ja, wanneer kan de Kamer de uitkomsten van dit onderzoek tegemoet zien?

Antwoord 4, 5, 6

Voorafgaand aan de toegezegde gesprekken met decentrale overheden en betrokken partijen heb ik de Dienst Vervoer en Scheepvaart gevraagd een analyse te maken van de verkeersveiligheidsproblematiek met betrekking tot snorscooters op fietspaden. Dit onderzoek betreft niet, zoals u in vraag 6 stelt, het weren van scooters en bromfietsers op fietspaden maar de veiligheidsproblemen van snorfietsers op het fietspad. De uitkomsten van het onderzoek en de toegezegde gesprekken zullen begin 2011 aan de Tweede Kamer worden gemeld.

Vraag 7

Welke mogelijkheden zijn er voor gemeenten om, zonder aanpassing van het wettelijke kader, scooters van het fietspad te weren?

Antwoord 7

De wegbeheerder kan door de plaatsing van bepaalde verkeersborden regelen dat fietsers zijn toegestaan op een bepaald weggedeelte, maar snorfietsers niet. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de plaatsing van verkeersbord G11 («verplicht fietspad») met daaronder een onderbord met de tekst: «snorfietsen niet toegestaan» of aan de plaatsing van verkeersbord C12 («gesloten voor alle motorvoertuigen»)³.

Vraag 8

Kunt u aangeven hoeveel bromfietsen en snorscooters ongeveer opgevoerd zijn? Kunt u aangeven in hoeverre zogenaamde opvoersetjes nog verkrijgbaar zijn? Welke maatregelen kunt u nemen om dit opvoeren (verder) terug te dringen?

Antwoord 8

Hierover zijn mij geen cijfers bekend. Voor een deel gebeurt dit door middel van opvoersets. Verkoop voor voertuigen voor de openbare weg is niet toegestaan maar voor evenementen buiten de openbare weg mogen ze wel verkocht worden en zijn via internet gewoon verkrijgbaar. Vaak zijn voor het opvoeren opvoersets niet nodig omdat je ook de begrenzendende voorzieningen die door de fabrikant of importeur zijn aangebracht kunt verwijderen. Echt optreden tegen opvoeren kan alleen met staandehoudingen. Om opvoeren toch te beteugelen hebben de RAI en BOVAG en VenW op 24 juni 2004 het Convenant Zelfregulering Bromfietsen getekend. Dit houdt in dat de leden van RAI/BOVAG alleen nog maar EU-goedgekeurde bromfietsen mogen verkopen en niet langer opvoersetjes of delen daarvan mogen verhandelen op straffe van royerling. Bij het convenant hoort ook een reclamecode, die inhoudt dat er geen stoere advertenties over brommers meer mogen worden gepubliceerd.

² Kamerstuk 29 398, nr. 203, p. 21.

³ Zie voor de verkeersborden: bijlage 1 bij het RVV 1990.

Vraag 9

Wat is uw reactie op het geen in het bericht wordt gesteld, namelijk dat opgevoerde brommers en scooters nauwelijks aangepakt worden, omdat rollerbanken niet nauwkeurig genoeg zouden zijn?⁴

Antwoord 9

Voor de 25 km/u constructiesnelheid geldt een wettelijke marge van 5 km/u en voor de rollentestbanken moet volgens de Regeling voertuigen tot en met een constructiesnelheid van 50 km/h een foutmarge van 5 km/u worden aangehouden. Daarnaast houdt het Openbaar Ministerie nog een marge van 4 km/u aan voordat tot vervolging wordt overgegaan. Dit is overigens dezelfde marge die wordt gehanteerd bij de handhaving van snelheidsovertredingen. Opgeteld betekent dit dat de bestuurder van een snorfiet op een rollentestbank pas vervolgd kan worden wanneer een snelheid van meer dan 39 km/u gemeten wordt. Ik zou graag zien dat deze marges verkleind worden maar ik ben daarbij afhankelijk van de nauwkeurigheid van de techniek. Het Nederlands Meetinstituut onderzoek inmiddels op mijn verzoek of die marge omlaag kan. Over de uitkomst zal ik u begin 2011 informeren.

Vraag 10

Kunt u inzichtelijk maken welke brommers het meest vervuilend zijn? Bent u bereid deze resultaten per bromfietstype duidelijk te maken zodat een consument ook weet wat deze koopt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Van alle in Nederland verkochte typen bromfietsen heeft op enig moment een prototype met succes een typekeuringstest doorstaan. De praktijk leert echter dat de bij de typekeuring gemeten uitstoot weinig zegt over de emissies die later tijdens het gebruik optreden. Uit eigen onderzoek van de vereniging van tweewielerproducenten blijkt de serieproductie niet altijd in lijn te zijn met de vastgestelde typekeuringseisen. Bij gebrek aan eisen aan de duurzaamheid van de gebruikte materialen en technieken, en door het eventueel opvoeren door de eigenaar nemen de emissies tijdens de levensduur ook vaak nog toe. Men kan

hooguit stellen dat deze problemen zich bij viertakt motoren waarschijnlijk in mindere mate voordoen dan bij tweetaktmotoren.

Het voorstel van de Europese Commissie voor een nieuwe verordening voor de toelating van twee- en driewielige motorvoertuigen, waarin mede een aanscherping in drie stappen van de thans geldende eisen aan de uitstoot wordt voorgesteld, bevat ook bepalingen inzake strengere eisen aan en toezicht op de conformiteit van de serieproductie, alsmede eisen aan de duurzaamheid van de gebruikte materialen en technieken. Nederland vindt dat een uiterst nuttige toevoeging, naast de scherpere grenswaarden.

Vraag 11

Ziet u mogelijkheden om, vooruitlopend op scherpere normen van de zijde van de Europese Unie, een convenant te sluiten met branchevereniging BOVAG om de verkoop van 2-takt brommers en scooters te stoppen, zodat 4-takt de facto de norm wordt?

Antwoord 11

Het is niet zo dat de scheiding tussen lage en hoge uitstoot volledig samenvalt met het onderscheid tussen tweetakt en viertakt. Er zijn tweetakt-bromfietsen waarbij aan de huidige eisen wordt voldaan met technieken als directe benzine-inspuiting, waarvan mag worden verwacht dat zij ook in de praktijk en gedurende langere tijd een lage uitstoot garanderen. Voorts zijn er op de tweewielermarkt spelers actief die rechtstreeks uit Azië flinke aantallen relatief goedkope bromfietsen importeren, en die niet via de gebruikelijke kanalen afzetten. Dit kan zowel tweetakt als viertakt betreffen, die relatief matig scoren qua emissies. Omdat deze verkopers veelal geen lid zijn van de Bovag, zullen zij zich niet gehouden voelen aan een convenant tussen het Rijk en de Bovag. De huidige Europese richtlijnen laten weinig ruimte om tegen de import van deze lage kwaliteitbromfietsen op te treden zolang die formeel

⁴ De Telegraaf, 18 oktober 2010: «Bromfietser kan scheuren zonder boete».

aan de Europese eisen voldoen. De nieuwe concept-verordening zal daartoe na vaststelling wel aanknopingspunten bieden.

Vraag 12

Op welke manier zet u zich in voor een zo spoedig mogelijke aanscherping van de eisen die gelden voor de uitstoot van tweewielige motorvoertuigen?⁵
Wanneer verwacht u de effecten hiervan te kunnen melden?

Antwoord 12

Op 4 oktober 2010 heeft de Europese Commissie het voorstel voor een verordening uitgebracht waaraan in het antwoord op vraag 10 al werd gerefereerd. Dit voorstel bevat zeker voor de langere termijn een zeer ambitieuze aanscherping van de eisen en procedures, die de problemen met de uitstoot in de praktijk naar verwachting sterk zullen verminderen. Nederland zal zich tijdens het onderhandelingstraject dat nu volgt constructief maar kritisch opstellen, met als doel zo snel mogelijk tot een effectieve aanscherping van de eisen te komen. Een BNC-fiche met een eerste opinie over het voorstel kan de Kamer op korte termijn tegemoet zien. Daarna zal ik de Kamer regelmatig over de voortgang van het dossier informeren.

⁵ Aangangsel der Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 7.