

## Verdonk

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 13 oktober 2004 over **de verkeersveiligheid**.



Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Wij spreken vandaag over de verkeersveiligheid. Het gaat mijn fractie vooral om het brommer-beleid. Ik ben van mening dat wij in Nederland hardere maatregelen moeten nemen om het opvoeren van brommers tegen te gaan dan nu vaak gebeurt. In het debat met de minister hebben wij daarover vanzelfsprekend gesproken. Mijn suggestie was te komen tot een wettelijk verbod om het opvoeren van brommers tegen te gaan. De minister heeft met de branche al een convenant gesloten. Zij vindt dus zelf ook dat het heel belangrijk is daaraan iets te doen.

De minister stuurde ons vlak voor het begin van dit overleg een uitgebreide brief waarin zij aan de hand van allerlei voorstellen duidelijk maakt dat het convenant niet is te handhaven. Daarop komt het in feite neer. Als iets niet te handhaven is, vraag ik mij af hoe het mogelijk is dat de minister vertrouwen heeft in een convenant. Ik vermoed eerlijk gezegd namelijk dat de BOVAG, de RAI en de aangesloten bedrijven hun best wel zullen doen. Daarin heb ook ik vertrouwen, maar het probleem zit in de wegkruk en bijvoorbeeld in de verkoop van onderdelen via internet. Als je geen enkele wettelijke regeling hebt om ook dat soort mensen aan te pakken, houdt het snel op.

Ik heb mijn gedachten laten gaan over de vraag of het goed is op dit moment al door te zetten dat dit wettelijk verbod er komt. Ook op voorstel van mijn fractie hebben wij uitgebreid gesproken over het verbeurd verklaren van scooters in het geval dat die overlast veroorzaken en de bestuurders over de schreef gaan. Ik noemde het ASO-project in Rotterdam, waarbij daadwerkelijk afspraken zijn gemaakt tussen het OM en rechters met het doel opgevoerde scooters en brommers die te hard rijden in te

pikken en door de shredder te halen. Dat blijkt zeer effectief te werken.

Ik weet dat mevrouw De Pater van mening is dat dit een zinvolle maatregel kan zijn en dat zij voornemens is daarover een motie in te dienen. Mijn fractie heeft die mede ondertekend. Het zou goed zijn daarmee te beginnen, maar als blijkt dat dit onvoldoende is en dat het convenant niet voldoende zoden aan de dijk zet, kom ik binnen een jaar bij de minister terug met de vraag dat wettelijk verbod op opvoersetjes toch te regelen. Wij kunnen namelijk niet voorzichtig genoeg zijn.



De heer **Luchtenveld** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Wij ontvingen vandaag een verslag van het algemeen overleg over de verkeersveiligheid dat wij voor het herfst-reces met de minister hebben gevoerd. In het herfstreces zijn diverse aspecten aan de orde gekomen. Wij werden daarop geattendeerd door een groot landelijk ochtendblad.

Vanmorgen hebben wij navraag gedaan bij de griffie over de brief van de minister die nog is gekomen. Het verheugt mij dat ik de inhoud nog heb kunnen lezen, hoewel het vorige overleg uitliep. Dat was echter wel behoorlijk laat. Die brief heeft hoofdzakelijk betrekking op de bromfiets. Dat is een van de punten die nu centraal staan. Tijdens dat overleg hebben wij al geconstateerd dat veel fracties vraagtekens plaatsten bij de beperking van de maximumsnelheid van bromfietsen buiten de bebouwde kom op fietspaden, zoals de minister voorstelde. Wij denken dat dit in de praktijk erg moeilijk te handhaven zal zijn. De minister schrijft dat zij inschat dat dit niet zo zal zijn, maar wij denken er dus anders over. Het verschil in snelheid tussen de snorfiets en de bromfiets wordt dan ook wel erg klein, namelijk 5 km/u. Wij denken dat het duidelijkst is om de bromfietser toe te staan met de technisch mogelijke snelheid van 45 km/u te rijden, zoals dat ook binnen de bebouwde kom mogelijk wordt. Dan kun je ook effectiever optreden tegen opgevoerde brommers, want als brommers veel harder gaan, is het duidelijk dat er sprake is van opgevoerde bromfietsen.

Overigens steunen wij uiteraard de maatregelen tegen het in de handel

brengen van opvoersetjes en wij steunen het ook dat een brommer bij herhaald optreden verbeurd kan worden verklaard en kan worden vernietigd, maar deze maatregel zou niet al bij de eerste overtreding mogen worden genomen. Dan zou er een andere strafrechtelijke sanctie moeten volgen of het zou punten op een rijbewijs moeten opleveren, maar in ieder geval zou de brommer niet al bij de eerste keer verbeurd verklaard mogen worden.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de voorstellen van de minister voor bromfietzers op de rijbaan binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 45 km/u wordt gehanteerd;

voorts constaterende dat de minister de maximumsnelheid voor bromfietzers buiten de bebouwde kom op fietspaden op 30 km/u vaststelt;

overwegende dat een maximumsnelheid van 30 km/u voor bromfietzers buiten de bebouwde kom op fietspaden in de praktijk moeilijk te handhaven zal zijn;

voorts overwegende dat het verschil tussen de maximumsnelheid voor snorfietsen en die voor bromfietsen op fietspaden dan erg klein wordt;

spreekt als haar mening uit dat de maximumsnelheid voor bromfietzers buiten de bebouwde kom op 45 km/u moet worden vastgesteld, ongeacht de vraag of er op de rijbaan dan wel op een fietspad wordt gereden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Luchtenveld en Hermans. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (29398).



De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Wij hebben onlangs een interessant en veelzijdig algemeen overleg over verkeersveiligheid gehad. Bij dit VAO wil ik op één onderdeel ervan terugkomen,

## Van der Staaij

namelijk het verkeersveiligheidsakkoord. De minister geeft zelf aan dat de SWOV bij het Nationale verkeersveiligheidscongres van 2004 de suggestie heeft gedaan, tot een breed verkeersveiligheidsakkoord te komen waarin de betrokken partijen aangeven hoe zij willen bijdragen aan de verkeersveiligheid. De minister heeft hierop positief, maar afwachtend gereageerd. Dit laatste vinden wij jammer; juist omdat de minister aangeeft dat zij hart heeft voor het verkeersveiligheidsbeleid, zien wij haar enthousiasme graag overslaan naar andere actoren, die wel een flinke duw nodig hebben om de verkeersveiligheid niet in het gedrang te laten komen. Daarom dien ik een motie in die geen centralisatie als devies heeft, geen hervervakeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden, maar waarmee ik wel wil stimuleren en commitment teweeg wil brengen op het gebied van de verkeersveiligheid, uitgaande van ieders eigen verantwoordelijkheid. Ik wil bewerkstelligen dat de zinsnede in de brief dat een voorstel voor een verkeersveiligheidsakkoord waar mogelijk zal worden ondersteund, als het ware wordt vervangen door de mededeling dat deze handschoen zal worden opgepakt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) het voorstel heeft gepresenteerd om binnen een jaar een verkeersveiligheidsakkoord te sluiten met alle partners die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid;

overwegende dat een dergelijk verkeersveiligheidsakkoord de noodzakelijke basis kan bieden voor heldere, toetsbare afspraken met de diverse partners en een samenhangende aanpak van de verkeersveiligheid door alle betrokkenen kan bevorderen;

verzoekt de regering, de regie op zich te nemen en het voortouw te nemen voor een spoedige totstandkoming van dit verkeersveiligheidsakkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (29398).

□

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Voorzitter. Het gaat ook wat mij betreft vandaag om bromfietsen en scooters. De minister heeft ons hierover gisteren nog een uitgebreide brief gestuurd, waarvoor dank, want die verheldert een heleboel. De minister gaat nu uit van de logische vanzelfsprekendheden van waar je hoe hard mag rijden. Dat is wat beter dan alleen op papier zetten hoe hard je op bepaalde plekken mag rijden. Ik dank haar daar hartelijk voor en ik denk ook dat dit zal werken. Als het niet zo is, spreken wij elkaar daar wel nader over.

Wij spreken hier al enige tijd over de vraag of wij de opvoersetsjes moeten verbieden. Het is allemaal wel aardig en de minister heeft hierover ook een afspraak met de branche, maar wij hebben moeten constateren dat dit niet zoveel zegt, want het knutselen gaat gewoon door. Of men nu wel of niet een opvoersetje heeft, het knutselen gaat gewoon door. Ik heb eens gekeken wanneer verbeurd verklaren aan de orde is. Het schijnt niet zo vaak te gebeuren dat dit aan de orde is. Mijn uitgangspunt is dat opvoeren op zichzelf verboden is. Het gaat er niet om of men te hard met een opgevoerde bromfiets of scooter rijdt; het gaat erom dat het feit van opvoeren verboden is. In de procedure bij inbeslagneming staat dat het kan, als de opvoering leidt tot een overschrijding met meer dan 30 km/u van de toegestane snelheidsnorm. Er staat bij: is de brommer of de snorfiets een goedgekeurd exemplaar bij lagere snelheden, dan kunnen onderdelen in beslag worden genomen. Als het geen goedgekeurd voertuig is, wordt de gehele brommer in beslag genomen. Mijn stelling is dat een opgevoerde brommer of scooter geen goedgekeurd voertuig is en dus in beslag kan worden genomen.

Mijn motie is dan ook heel simpel.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het opvoeren van bromfietsen en scooters kan leiden tot ernstige verkeersonveilige situaties;

spreekt als haar mening uit dat bij constatering van opgevoerde bromfietsen en scooters het betrokken voertuig in beslag genomen en verbeurd verklaard kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Pater-van der Meer en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 19 (29398).

De heer **Luchtenveld** (VVD): Is het de bedoeling in de motie dat bij de eerste keer dat wordt geconstateerd dat iemand met een opgevoerde brommer rijdt, de brommer verbeurd kan worden verklaard en vernietigd?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): U zegt het goed: hij kan verbeurd worden verklaard. Het opvoeren op zichzelf is verboden en levensgevaarlijk.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Dus niet alleen bij recidive, maar ook bij de eerste overtreding?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Het kan ook bij de eerste overtreding.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik begrijp dat dit een motie is die de regels uitlegt. Wat is het beoogde effect van de motie? Wat moet er veranderen?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Het is een signaal dat opgevoerde bromfietsen of scooters levensgevaarlijk zijn. Opvoeren is verboden. Het is een signaal. Als een voertuig is opgevoerd, kan het in beslag worden genomen. Dat ding moet van de weg af.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat

## De Pater-van der Meer

moet op grond van deze motie meer of anders gebeuren dan tot nu toe?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Regel moet worden dat een opgevoerde bromfiets of scooter van de weg af wordt gehaald. Tot op heden is dat eigenlijk een uitzondering. Ik betrek daarbij het element van het goedgekeurde voertuig. Een opgevoerde brommer is geen goedgekeurd voertuig meer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Na de berichtgeving vanochtend in De Telegraaf probeer ik toch ook enige helderheid te krijgen. U gebruikt het woord "kan". Waarom hebt u niet het woord "moet" of "dient" geschreven?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Ik wil in elk geval de gezagsdragers de ruimte geven om de afweging te maken. Ik zeg er wel bij dat regel zou moeten zijn dat een opgevoerde brommer van de weg af moet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Naar aanleiding van de brief die wij gisteren alsnog kregen, heb ik een enkele vraag aan de minister. Het betreft de kwestie van de terreinwagens. De GroenLinks-fractie heeft in het AO al haar grote zorgen over deze auto's uitgesproken. De minister heeft, ook tot grote vreugde van mijn fractie, aangegeven dat zij daarnaar een onderzoek wil doen. Zij zegt dat er van alles gebeurt in Europa, maar dat zij ook in Nederland wil kijken wat men extra en misschien ook eerder kan doen. Zij zegt alleen dat zij verwacht dat het onderzoek in de zomer van 2005 gereed is. Moet dit echt zo lang duren? Kan het onderzoek niet in het eerste kwartaal van 2005 gereed zijn, zeker gezien alle commotie die inmiddels is ontstaan? Ik denk dat het goed is dat hier helderheid over komt en dat wij hier besluiten over kunnen nemen. Kan de minister aangeven waarom het zo lang moet duren? Is zij niet alsnog bereid om dat onderzoek te versnellen? Dat geldt ook, zij het in iets mindere mate, voor het onderzoek dat zij heeft aangekondigd naar de bullbars, de zogenaamde koeienvangers. De minister zegt dat dat onderzoek in het voorjaar gereed zal zijn, maar is

het niet handiger dat dat ook in het eerste kwartaal van 2005 gereed zou zijn, zodat wij snel met elkaar tot maatregelen kunnen komen?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Mevrouw Dijkma sprak over het brommerbeleid. Zij sprak ook even over internet en de discussie over de opvoersetjes. Ik vertrouw de branche. De branche heeft mij beloofd dat zij die setjes niet zullen verkopen. Op heel veel andere dingen heb ik echter geen invloed. Ik kan dingen verbieden wat ik wil, maar als iemand op internet in België of Luxemburg of Engeland van die setjes bestelt en als die anoniem door de postbode thuis worden bezorgd, kan ik daar niets aan doen. U moet echter wel bedenken dat het verboden is om onderdelen voor een bepaalde brommer te koop aan te bieden die niet bij dat type brommer horen. Dat is dus al verboden. Wij hebben Europees gezien dus al instrumenten in handen, ook zonder dat wij daar in Nederland ook wetgeving voor maken. Heel veel van de onderdelen die nodig zijn om brommers op te voeren, zijn gewoon legaal te koop, omdat zij bijvoorbeeld voor motoren gebruikt worden of voor grasmaaimachines. Die worden dus niet aangeboden als opvoersonderdelen voor brommers. Het is dan ook moeilijk om die te verbieden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De minister zegt dat zij de branche vertrouwt. Ik heb dat vertrouwen ook uitgesproken. De branche heeft echter zelf aan mij uitgelegd dat niet alleen dat covenant belangrijk is, maar dat ook moet worden gekeken naar al die andere problemen, waardoor die opvoersetjes steeds weer onder de toonbank worden verkocht, soms ook virtueel. Als u daar Europees niet beter bovenop gaat zitten, hebben zij wel dat mooie covenant, maar dan zijn zij de enige die zich daar misschien aan houden en dat is onvoldoende, vindt de branche en dat vind ik ook en ik hoop dat u dat ook vindt.

Minister **Peijs**: Ik vind dat ook. Wij hebben echter het covenant en wij hebben het kenteken. Wij gaan daar strikt op handhaven. De handhaving wordt ook vergemakkelijkt. Wij gaan

nog kijken hoe wij de handhaving aan gaan pakken.

De heer Luchtenveld heeft gesproken over de maximumsnelheid van bromfietsen. Een van de argumenten vooraf was dat het onduidelijk is hoe hard je waar moet rijden. De achtergrond van ons beleid is, dat je moet proberen te voorkomen dat daar waar sprake is van twee soorten verkeer, er een te groot verschil in snelheid is. Wij hebben daarom een simpele regeling bedacht. Op het fietspad rij je 30 km en op de rijweg 45 km. Dat was in onze ogen bijzonder simpel en voor geen enkel misverstand vatbaar. Verschillende verkeersvormen op één deel van de weg, hebben dan ongeveer een gelijke snelheid. De heer Luchtenveld stelt bij motie voor om de maximale snelheid van brommers op fietspaden in het buitengebied te verhogen van 40 naar 45 km/u. Hij noemt als referentiepunt de snorfiets, maar ik ga uit van het langzaamste verkeer, zijnde de fiets. Ik vraag de heer Luchtenveld, zijn voorstel in heroverweging te nemen. Mijn voorstel is zo simpel dat er geen enkel misverstand over kan bestaan: op het fietspad mag 30 km/u en op de rijbaan 45 km/u worden gereden. Hierdoor is het verschil in snelheid zo gering mogelijk.

De heer Van der Staaij heeft gesproken over het te sluiten verkeersveiligheidsakkoord, over stimuleren en commitment en over het nemen van de regie en het voortouw. Stimuleren en commitment zijn geen punt. Ik heb al gezegd dat ik het een buitengewoon sympathiek voorstel vind, waar ik geen enkele moeite mee heb. Ik heb wel moeite met het op mij nemen van de regie, omdat ook andere overheden een verantwoordelijkheid hebben in dezen. Ik wil wel samen met de andere overheden die zich bezighouden met verkeersveiligheid en met de organisaties van verkeersveiligheid ervoor zorgen dat er volgend jaar een akkoord ligt. Als ik de motie zo mag uitleggen, heb ik er geen enkele moeite mee. De regie hoort echter thuis bij degenen die het beleid voeren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): In het dictum staat inderdaad "de regie op zich te nemen" en "het voortouw te nemen in een speedige totstandkoming". Het gaat mij erom dat voorkomen wordt dat iedereen

## Peijs

uitspreekt, dit een goed idee te vinden, maar men vervolgens elkaar aankijkt voor de uitvoering. Ik vraag u om het voortouw te nemen en om ervoor te zorgen dat het er ook komt.

Minister **Peijs**: Als ik de motie zo uit mag leggen, sta ik er pal achter. Ik ben al bezig met de uitvoering ervan, want ik vind dit net zo belangrijk als u.

De **voorzitter**: Als de motie inhoudelijk door de minister is overgenomen, kan zij worden ingetrokken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Als de minister ten behoeve van de uitwerking het voortouw neemt, kunnen wij haar inderdaad intrekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van der Staaij/Dijksma (29398, nr. 18) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Peijs**: Ik beschouw de nu ingetrokken motie als een stimulans om ermee verder te gaan.

Mevrouw De Pater heeft gevraagd of bij opvoering van een brommer verbeurdverklaring mogelijk is. Het rijden op een opgevoerde brommer is een ernstige kwestie. Als gevolg daarvan gebeuren er veel ongelukken. Soms rijdt men idioot hard. Toen ik met het brommerteam van de provincie Utrecht op pad was, heb ik brommers gezien die zodanig waren opgevoerd dat men er 130 km/u mee kon rijden. Dat is waanzinnig. Het liefst rijdt men dan ook nog zonder helm. Mevrouw De Pater bepleit harde maatregelen, zoals het afpakken van de bromfiets. Op zich valt dit onder de handhaving en dat is iets anders dan het formuleren van beleid. Ik ga wel over de invoering van het bromfietskenteken en het bromfietsrijbewijs en maatregelen in dat kader zullen de handhaving van de bromfietsregelingen wel degelijk vergemakkelijken. Ik verwacht daar veel van. De situatie is als volgt. Ter bevordering van de verkeersveiligheid geven wij de handhavers nieuwe instrumenten die zij streng kunnen inzetten. Het is echter aan de rechter en de handhaver om te beoordelen of en in welke mate die instrumenten worden ingezet en of de maatregelen proportioneel zijn ten aanzien van de overtreding die gepleegd is.

Het Rotterdamse ASO-project heb ik met belangstelling gevolgd. Ik ben ervan overtuigd dat politie en justitie de Rotterdamse ervaringen zullen gebruiken bij het verder ontwikkelen van het handhavingsbeleid voor de bromfiets. Zij kunnen en zullen wellicht streng zijn. Als wij resultaat willen zien, zullen wij daarop moeten aandringen. Dat ik daarop zal aandringen, zeg ik u graag toe. Zoals bekend, is de rechter in dit land tamelijk onafhankelijk.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Het bromfietskenteken en de handhaving zullen alles veel eenvoudiger maken, maar het duurt nog een paar jaar voordat het zover is. Het signaal moet mijns inziens zijn dat wij niet langer uitvoerig discussiëren over opvoersetjes en dergelijke. Een opgevoerde bromfiets of scooter wordt geacht een niet goedgekeurd exemplaar te zijn. Dat is de omslag!

Minister **Peijs**: Ik zal deze zienswijze met mijn collega van Justitie bespreken. Het is een iets andere benadering dan alleen die van de verkeersveiligheid en het voorkomen van ongevallen. Aangezien ik geen minister van Justitie ben, kan ik niet verder gaan.

De heer Duyvendak vindt dat het onderzoek naar terreinwagens te lang duurt. Er wordt in Europa onderzocht wat er kan worden gedaan om bij een botsing de nadelige effecten van grote auto's op kleinere te verminderen. De uitkomst van dat Europese onderzoek moeten wij afwachten. Zelf doen we ook onderzoek naar het risico van terreinwagens. Ik kijk wat er aan de hand is en of met cijfers aangetoond kan worden dat er inderdaad meer ongelukken gebeuren met die grote terreinwagens en dat er meer schade en letsels zijn dan met gewone auto's. De volgende vraag is wat daaraan gedaan kan worden. Eerst moet dus bekeken worden wat de feiten zijn en vervolgens wat daaraan gedaan kan worden. Er wordt aan gewerkt. Ik hoop dat hij ons even de tijd wil geven om dat onderzoek verantwoord te doen. Ik wil mij houden aan de tijd die daarvoor is uitgetrokken. Mij lijkt dat beter dan straks de Kamer te moeten vertellen dat ik het niet haal.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voordat u mij ervan kunt overtuigen

dat u de tijd nodig hebt tot de zomer van 2005, zult u dat iets beter moeten onderbouwen. Mijn vraag was of het onderzoek in het eerste kwartaal van 2005 afgerond kan zijn. In de Verenigde Staten zijn bakken informatie beschikbaar over het gevaar, ongelukkens, gevolgen en dergelijke. Het moet toch mogelijk zijn, juridische maatregelen voor te stellen om daaraan wat te doen.

Minister **Peijs**: De Kamer heeft wel vaker om een sneller resultaat van onderzoeken gevraagd. Het gebeurt nog wel eens dat wij, nadat wij een datum hadden toegezegd, merken dat er een Europese aanbesteding nodig was. Dat duurt dan weer twee maanden langer. Zodra het onderzoeksresultaat bekend is, kom ik bij de Kamer terug.

De heer **Luchtenveld** (VVD): U hebt in reactie op de door mij en de heer Hermans ingediende motie gezegd dat 45 op de rijbaan en 30 op het fietspad duidelijk is. Nog duidelijker is natuurlijk 45 in de bebouwde kom en 45 buiten de bebouwde kom, tenzij de bromfietser in een 30-kilometerzone in de bebouwde kom rijdt. Ons hoofdpunt was de handhaafbaarheid en daar heb ik nog niets over gehoord. U zegt alleen dat uw inschatting is dat het geen probleem is. Onze inschatting is dat het wel een probleem is en dat er in de praktijk helemaal niet wordt gecontroleerd of er 37 of 38 km/u wordt gereden. Dan is het veel beter een duidelijke norm te stellen die wel te handhaven is, want aan niet handhaafbare regels hebben wij weinig.

Minister **Peijs**: Ik ben er een groot tegenstander van om te zeggen dat brommers in de bebouwde kom ook 45 mogen rijden op het fietspad. Dat wordt buitengewoon gevaarlijk. Zij moeten zich aanpassen aan de vervoermiddelen die er rijden. Een fiets rijdt veel langzamer, al naar gelang de snelheid van de individuele fietser. Daar wil ik geen verschil van 20 of 25 km tussen hebben, want dat is echt levensgevaarlijk. Fietsers zijn samen met voetgangers heel kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat verergeren wij als er zo'n groot snelheidsverschil is. Over de bebouwde kom wil ik het niet eens hebben. Over de snelheid buiten de bebouwde kom op de rijbaan zijn wij het eens. Dan

## Peijs

is de vraag: wat doe je op het fietspad? Wij hebben gezegd dat wij er 30 van moeten maken. Mijn grote voorkeur zou daarnaar uitgaan. Dat is ook gemakkelijk te handhaven. Niemand kan zeggen dat hij het niet heeft geweten. Het is niet ingewikkeld: op fietspaden rijd je 30 en op de rijbaan rijd je 45. Een kind kan de was doen.

Ik verzoek de Kamer dringend om de brommers op het fietspad niet 45 te laten rijden, maar het te houden bij de snelheid die nu geldt. Met 45 gaan wij echt het paard achter de wagen spannen. Dan wordt de situatie nog gevaarlijker dan zij nu al is. Ik waarschuw de Kamer om dat zeker niet te doen. Mijn voorkeur gaat uit naar 30 op het fietspad en 45 op de rijbaan.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader moment over de twee ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet waardering onroerende zaken en van enige andere wetten (meer doelmatige uitvoering van de Wet waardering onroerende zaken) (29612).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Voorzitter. Eind mei 2004 werd dit wetsvoorstel bij de Kamer ingediend. Het is een op het oog weinig omstreden voorstel. Het advies van de Raad van State is overwegend positief. Wel geeft hij als zijn oordeel dat het in het algemeen onwenselijk is, met wettelijke maatregelen vooruit te lopen op nog in onderzoek zijnde aspecten. Het betreft in dit geval een onderzoek naar de haalbaarheid van een jaarlijkse waardering van onroerende zaken. Hoewel deze jaarlijkse waardering een van de doelstellingen van de wetswijziging is, hoeft het de voorgestane wijzigingen niet tegen te houden. Als

tussenstep is een tweejaarlijkse taxatie voorzien om pas in 2007 over te gaan tot een jaarlijkse waardering.

De voorgestelde wijzigingen beogen een ruimer gebruik van de waardering mogelijk te maken. Wellicht is dat ook de reden dat sinds eind mei de Kamer nog enkele verbeterings- en wijzigingsvoorstellen hebben bereikt, zelfs nog nadat het schriftelijk verslag door de Kamer was opgemaakt. Tegelijk met de nota naar aanleiding van het verslag werd de laatste nota van wijzigingen aangeboden. Ik vraag mij af of dit echt de laatste nota was, want ik zag dat in artikel 2 van het wetsontwerp als afnemers van de wet worden genoemd de overheden die gebruik maken van de vastgestelde waarde ten behoeve van de heffing van belastingen. Als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, denk ik dat artikel 2 niet helemaal de lading dekt. Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris nog even nagaat of er straks niet nog meer afnemers zijn te benoemen.

De wijzigingen hebben betrekking op een aantal aspecten en dat maakt het redelijk onoverzichtelijk en gefragmenteerd, terwijl het toch een van de doelstellingen is om het allemaal wat duidelijker voor de burger te maken. Ik hoop dat de gewenste duidelijkheid er zal zijn als dit wetsvoorstel wet wordt.

Het kan geen kwaad in de communicatie met belanghebbenden ± waaronder dus ook de burgers, of zij nu woning- of bedrijfseigenaar zijn ± de samenhang tussen de voorstellen met betrekking tot onroerende zaken en de toekomstige positie van de WOZ in ogenschouw te nemen. Als het door deze wijziging van de WOZ daadwerkelijk mogelijk wordt dat een eigenaar met de waarderinggegevens in de hand naar een hypotheekverstrekker kan gaan of als die gegevens van belang zijn bij een verzoek tot planschade, kijkt de eigenaar met andere ogen naar de waarde dan wanneer die waarde uitsluitend de grondslag is voor de hoogte van de OZB, het eigenwoningforfait en de waterschapshoeffing. Nu zijn er al gemeenten die de WOZ-gegevens toegankelijk hebben gemaakt. Zo heeft de gemeente Apeldoorn een aparte website waarop je met postcode en fiscaal nummer zelf kunt bepalen wat de WOZ-waarde van je woning is.

De verbreding van de gebruiksmogelijkheden van de WOZ heeft ook invloed op de belangen van de kostendragers. Op dit moment gaat het daarbij om de gemeenten, het Rijk en de waterschappen. Vanwege het ministerie van VROM wordt het Rijk een extra kostendrager terwijl de gemeenten door de voorgenomen afschaffing van het gebruikersdeel van de OZB juist minder belanghebbend worden. Op een vraag hierover in het schriftelijk overleg is geen antwoord gegeven. Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris daarop in dit overleg wel antwoord geeft. In het schriftelijk overleg heeft hij uitgebreid stilgestaan bij de huidige verhoudingen. Ik vraag hem in te gaan op de toekomstige verhoudingen na doorvoering van de voorliggende wijzigingen.

De heer **Van Beek** (VVD): Kunt u de door u gestelde vraag ook zelf beantwoorden? Wat is uw opvatting?

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Ik kan op één punt antwoord geven. Als de gemeenten straks niet meer het gebruikersdeel OZB kunnen heffen, worden zij voor 40% minder in plaats van de 45% kostendrager zoals momenteel het geval is. Het is gemakkelijk te bepalen met welk percentage het belang dus vermindert.

Een verkorting van de waarderingscyclus tot één jaar maakt de vaststelling van de actuele waarde beter mogelijk. De eigenaarsbewoners krijgen meer belang bij een goede actuele waarde die naar ik aanneem soms veel hoger ligt dan de waarde van dit moment. In feite voorziet de huidige wet in die waardebepaling conform de waarde in het economisch verkeer. De waardebepaling van dit moment, met de door mij genoemde afnemers en de belangen ten aanzien van de vaststelling van een aantal belastingen, maakt dat er voortdurend een strijdpunt is tussen de afnemers en de belanghebbenden.

In het wetsvoorstel noch in de nota naar aanleiding van het verslag wordt aandacht besteed aan de mogelijke gevolgen van deze wijzigingen voor de opbrengst van het eigenwoningforfait. De CDA-fractie ontkomt niet aan de indruk dat er wel degelijk gevolgen kunnen zijn voor het Rijk in positieve zin. Heeft de staatssecretaris ramingen in zijn hoofd waarmee in volgende