

Vergaderjaar 2004–2005

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 29

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2005

Op 13 oktober 2004 heb ik u tijdens het AO Verkeersveiligheid (29 398, nr. 20) toegezegd nader onderzoek te doen naar de gevolgen van het gebruik van Sports Utility Vehicles (SUV's) voor verkeersveiligheid en milieu en de mogelijkheden om maatregelen te nemen tegen bullbars. Met deze brief stuur ik u de rapporten van TNO en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)¹ – die naast de SUV's en bullbars ook ingaan op pick-uptrucks – en geef ik u mijn reactie op deze rapporten. Overigens heeft ook de Europese Commissie een onderzoek naar SUV's ingesteld. Dat is nog gaande en de resultaten ervan zijn niet eerder te verwachten dan in de loop van volgend jaar.

SUV's

Uit de rapporten van TNO en AVV komt naar voren dat SUV's (en pick-uptrucks) een flink verhoogd risico opleveren voor verkeersdeelnemers die met deze auto's in botsing komen. Ook is het brandstofverbruik hoger dan dat van qua gewicht vergelijkbare gewone personenauto's. De vaststelling dat SUV's gevaarlijker, minder zuinig en (dus) vervuilender zijn dan «gewone» auto's is één ding. Het beantwoorden van de vraag wat daaraan te doen valt is iets heel anders. Het gaat namelijk om auto's die met een Europese typegoedkeuring legaal op de weg zijn. Bovendien is het lastig scherp af te bakenen voor welk type auto's de maatregelen zouden moeten gaan gelden.

Fiscale maatregelen op het gebied van veiligheid liggen minder voor de hand, omdat sinds 1 januari 2005 de relatie tussen de veiligheid van motorvoertuigen enerzijds en fiscaliteit anderzijds juist is losgelaten door het schrappen van de forfaitaire BPM-korting voor auto's met veiligheidsverhogende (en brandstofbesparende) voorzieningen (motie Verhagen c.s.).

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Voor wat betreft brandstofverbruik en CO₂-uitstoot biedt de geplande BPM-differentiatie naar CO₂-uitstoot uitkomst. Het hogere verbruik dan dat van «gewone» auto's komt automatisch in de BPM tot uiting.

Lokaal lijkt er voor de wegbeheerders enige ruimte te bestaan om uit veiligheidsoptiek op specifieke plaatsen een goed gemotiveerd verbod in te stellen voor voertuigen met specifieke kenmerken. Maar ook dan blijft het lastig de doelgroep zo te definiëren dat er geen voertuigen onder vallen waarop dat verbod niet van toepassing zou moeten zijn. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan gewone personenauto's die even zwaar of even breed zijn als de SUV's die men wil weren of bestelbusjes die een winkel in de binnenstad of een school bevoorraden.

Om het veiligheidsprobleem meer structureel aan te pakken en daarmee het risico van ernstig letsel en/of schade bij botsingen te verminderen, moeten de typekeuringseisen worden aangepast. Daartoe wordt in opdracht van de Europese Commissie en mede gefinancierd door mijn ministerie onderzoek uitgevoerd met het doel de botseigenschappen van verschillende soorten auto's beter op elkaar af te stemmen. Dat gaat helaas nog een aantal jaren duren. Ik zal er in ieder geval nadrukkelijk op aansturen dat dit niet meer tijd vergt dan nodig is.

Bullbars

Het wordt wel binnen afzienbare tijd mogelijk om iets aan bullbars te doen. De Europese Commissie, de Raad van Ministers en het Europese Parlement zijn het onlangs eens geworden over een richtlijn voor «frontale beschermingsinrichtingen».

Vanaf twaalf maanden na de publicatie mogen nieuwe typen personenauto's met een maximum totaalgewicht tot 3,5 ton en bestelauto's niet meer worden goedgekeurd als ze niet voldoen aan de technische eisen uit die richtlijn. Vanaf achttien maanden na publicatie mogen geen nieuwe voertuigen meer worden verkocht en geregistreerd die niet aan genoemde eisen voldoen. De technische eisen die in deze richtlijn worden opgenomen moeten ervoor zorgen dat bullbars de agressiviteit van een voertuig voor andere verkeersdeelnemers niet verhogen en bij voorkeur zelfs verminderen. Dit laatste kan bijvoorbeeld met behulp van meegevend kunststof bullbars.

Dezelfde veiligheidseisen als voor nieuwe voertuigen met bullbars gelden voor afzonderlijke bullbars, bestemd voor montage achteraf. Deze moeten getest zijn voor specifieke voertuigen en mogen alleen daarop worden gemonteerd.

Ik heb de verwachting dat publicatie van de richtlijn dit najaar zal plaatsvinden. Als dat in oktober is, betekent dat dus dat er vanaf april 2007 geen auto's met bullbars meer op de weg komen die niet aan de eisen van de richtlijn voldoen.

Zoals u bekend zal zijn is verkeersveiligheid voor mij een topprioriteit. Vanuit dat motief heb ik mij ingespannen na te gaan welke mogelijkheden er zijn om ten aanzien van SUV's en bullbars maatregelen te treffen. Wat hierboven is aangegeven is wat ik tot op dit moment heb kunnen bereiken.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs