

246

Besluit van 8 mei 1985, houdende wijziging van het Wegenverkeersreglement, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens en het koninklijk besluit van 16 september 1965, Stb. 414 tot vaststelling van het bewijs van verzekering voor de niet-kentekenplichtige motorrijtuigen en enkele regelen met betrekking tot het bewijs van vrijstelling

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 2 april 1985, nr. A 22058, Centrale Afdeling Wegenverkeerswetgeving;

Gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554) en op de artikelen 14 en 38, eerste lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Stb. 1984, 269);

De Raad van State gehoord (advies van 24 april 1985, nr. W09.85.0199/31.5.16);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 7 mei 1985, nr. A 22843, Centrale Afdeling Wegenverkeerswetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 377)¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. In artikel 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Onderdeel d van het eerste lid wordt vervangen door:

d. bromfietsen: voertuigen op twee of drie wielen, die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie, die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cylinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor en die zijn geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 40 km per uur;

2. Onder vernummering van het zesde lid tot vijfde lid wordt het bestaande vijfde lid geschrapt.

B. Artikel 15, eerste lid, onderdeel b, onder I onder BB, wordt vervangen door:

BB. as waaraan twee wielnaven zijn bevestigd, van motorvoertuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, voor zover deze voertuigen

– hetzij voldoen aan door Onze Minister te stellen en in de Nederlandse Staatscourant bekend te maken eisen,

– hetzij vóór 16 mei 1985 in Nederland in gebruik zijn genomen en worden gebezigd in de uitoefening van een autobusdienst of van groepsvervoer in de zin van de Wet Autovervoer Personen (Stb. 1975, 68), en behoudens het hierna onder C, D, DD, E, F en G bepaalde: 11 000 kg;

C. In artikel 80a worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.» vervangen door: met inachtneming van het bepaalde in het tweede, het derde en het vierde lid.
2. Het tweede lid wordt gewijzigd als volgt:
 - a. Onderdeel f vervalt.
 - b. Onderdeel h wordt vervangen door:

h. geen geluid mag kunnen worden voortgebracht dat een door Onze Minister vast te stellen sterkte, te meten op een door Onze Minister vast te stellen wijze, te boven gaat;
 - c. Onderdeel i wordt vervangen door:
 - i. zij mogen geen vermogen kunnen afgeven dat een door Onze Minister vast te stellen waarde, te meten op een door Onze Minister vast te stellen wijze, te boven gaat. Deze eis geldt niet voor bromfietsen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor waarvan het merk en type door Onze Minister vóór 1 juli 1958 in de Nederlandse Staatscourant zijn bekendgemaakt.
3. Aan het artikel worden vier leden toegevoegd, die luiden:
 3. Bromfietsen moeten zijn voorzien van een gele plaat of, indien zij blijken een erop aangebracht merk als bedoeld in het tweede lid, onderdeel g onder l, zijn geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur, van een oranje plaat. De plaat moet zijn aangebracht op de door Onze Minister vastgestelde wijze en moet ook overigens voldoen aan de door Onze Minister vastgestelde eisen. Onze Minister kan bepalen dat een voertuig in bijzondere gevallen moet zijn voorzien van twee gele of oranje platen.
 4. Het is verboden op andere voertuigen dan bromfietsen de in het derde lid bedoelde gele of oranje plaat of een plaat die daarop gelijk, te voeren. Het is voorts verboden op bromfietsen die van een gele plaat als hiervoor bedoeld moeten zijn voorzien, een oranje plaat als hiervoor bedoeld te voeren.
 5. Voor de toepassing van het eerste en het tweede lid worden voertuigen die op de krachtens het derde lid vastgestelde wijze zijn voorzien van een of twee in dat lid bedoelde gele dan wel oranje platen, mede als bromfiets aangemerkt.
 6. De krachtens dit artikel door Onze Minister vast te stellen regels worden in de Nederlandse Staatscourant bekendgemaakt.

D. Artikel 80b wordt vervangen door:

Artikel 80b. De in dit hoofdstuk opgenomen eisen ten aanzien van de inrichting en belading van motorvoertuigen gelden niet voor invaliden­voertuigen die zijn uitgerust met een motor. Op deze invaliden­voertuigen zijn de artikelen 79, tweede lid, onderdelen a en b, en 80a, tweede lid, met uitzondering van het gestelde onder g, van overeenkomstige toepassing.

E. Artikel 80c wordt vervangen door:

Artikel 80c. Op invaliden­voertuigen zonder motor zijn de artikelen 79, tweede lid, en 80, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

F. Na het eerste lid van artikel 84 wordt, onder vernummering van het tweede en het derde lid tot derde respectievelijk vierde lid, een nieuw tweede lid ingevoegd, dat luidt:

2. Voor de toepassing van de tabel worden voertuigen die op de krachtens artikel 80a, derde lid, vastgestelde wijze zijn voorzien van een of twee in dat artikellid bedoelde gele dan wel oranje platen, mede als bromfiets aangemerkt.

ARTIKEL II

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Van artikel 3 vervalt het derde lid.

B. In artikel 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Voor de bestaande tekst wordt het cijfer 1 geplaatst.

2. Onderdeel a van het eerste lid (oud: onderdeel a van artikel 4) wordt vervangen door:

a. bromfietsen: voertuigen op twee of drie wielen, die niet zijn voorzien van een gesloten carrosserie, die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor en die zijn geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 40 km per uur;

3. Aan het artikel wordt een lid toegevoegd, dat luidt:

2. Voor de toepassing van dit reglement worden voertuigen die op de krachtens artikel 80a, derde lid, van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 377) vastgestelde wijze zijn voorzien van een of twee in dat artikellid bedoelde gele dan wel oranje platen, mede als bromfiets aangemerkt.

C. Artikel 93, onderdeel bb, wordt vervangen door: bb. te rijden zonder de voeten op de trappers of de voetsteunen te hebben;

D. Artikel 94a, derde lid, wordt vervangen door:

3. Het bepaalde in het eerste en het tweede lid is niet van toepassing indien de bromfiets blijkens een daarop aangebracht merk als bedoeld in artikel 80a, tweede lid, onderdeel g onder I, van het Wegenverkeersreglement, is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur.

ARTIKEL III

In artikel 1 van het koninklijk besluit van 16 september 1965, Stb. 414², houdende vaststelling van het bewijs van verzekering voor de niet-kentekenplichtige motorrijtuigen en enkele regelen met betrekking tot het bewijs van vrijstelling, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Voor de bestaande tekst wordt het cijfer 1 geplaatst.

2. Onderdeel d van het eerste lid (oud: onderdeel d van artikel 1) wordt vervangen door:

d. bromfiets:

een motorrijtuig op twee of drie wielen, dat niet is voorzien van een gesloten carrosserie, dat is uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor en dat is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 40 km per uur;

3. Aan het artikel worden twee leden toegevoegd, die luiden:

2. Voor de toepassing van dit besluit worden motorrijtuigen die op de krachtens artikel 80a, derde lid, van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 377) vastgestelde wijze zijn voorzien van een of twee in dat artikellid bedoelde gele dan wel oranje platen, mede als bromfiets aangemerkt.

3. Motorrijtuigen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektromotor en die kennelijk zijn ingericht voor het vervoer van een invalide, worden voor de toepassing van dit besluit met bromfietsen gelijkgesteld.

ARTIKEL IV

1. Tot 1 januari 1986 mogen bromfietsen die blijkens een daarop aangebracht merk als bedoeld in het tweede lid, onderdeel g onder I, van artikel 80a van het Wegenverkeersreglement zijn geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 20 km per uur, in plaats van de in het derde lid van dat artikel bedoelde oranje plaat, zijn voorzien van een gele plaat als bedoeld in dat artikellid.

2. Tot 1 januari 1986 mogen bromfietsen die ingevolge het krachtens het derde lid van artikel 80a van het Wegenverkeersreglement bepaalde moeten zijn voorzien van twee gele of oranje platen, in plaats daarvan zijn voorzien van twee gele vlakken die zijn aangebracht overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde en in de Nederlandse Staatscourant bekendgemaakte voorschriften.

ARTIKEL V

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van 16 mei 1985.

2. Het derde lid van artikel 80a van het Wegenverkeersreglement wordt ten aanzien van bromfietsen op drie wielen eerst van kracht met ingang van 1 januari 1986.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 8 mei 1985

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. F. Scherpenhuizen

Uitgegeven de *veertiende* mei 1985

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

¹ Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 3 juli 1984, Stb. 323.

² Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 20 juni 1984, Stb. 256.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 11 juni 1985, nr. 111.

Algemeen

1. Inleiding

Het onderhavige besluit strekt tot wijziging van het Wegenverkeersreglement (WVR) (Stb. 1950, K 377), het Reglement verkeersregels en verkeers tekens (RVV) (Stb. 1966, 181) en het koninklijk besluit van 16 september 1965, Stb. 414, houdende vaststelling van het bewijs van verzekering voor de niet-kentekenplichtige motorrijtuigen en enkele regelen met betrekking tot het bewijs van vrijstelling. Het bevat voornamelijk wijzigingen van de voorschriften inzake bromfietsen, die zijn neergelegd in genoemde reglementen en in genoemd besluit van 16 september 1965. Daarnaast voorziet het in een wijziging van de in het WVR opgenomen regeling ter zake van de maximaal toegestane asdruk van autobussen.

De wijzigingen in de voorschriften ten aanzien van bromfietsen strekken er in de eerste plaats toe problemen weg te nemen die zich thans voordoen bij de handhaving van deze voorschriften. Voor het overige betreffen zij in hoofdzaak wijzigingen in de technische eisen die aan bromfietsen worden gesteld. Het gaat hierbij om het vervallen van de verplichting dat bromfietsen moeten zijn uitgerust met trappers door middel waarvan het voertuig kan worden voortbewogen, en om enkele wijzigingen met betrekking tot de snorfiets. Ten slotte wordt de afzonderlijke wegenverkeersrechtelijke regeling inzake met bromfietsen gelijk te stellen elektrische voertuigen geschrapt.

2. Wijzigingen in verband met handhaving bromfietsvoorschriften

Het arrest van de Hoge Raad van 1 juli 1981, VR 71, heeft problemen in het licht gesteld die zich momenteel voordoen bij de handhaving van in de wegenverkeerswetgeving opgenomen voorschriften die zich richten tot de bestuurders van bromfietsen.

Een veroordeling wegens een met een bromfiets begane, in het WVR of het RVV verboden gedraging kan slechts worden uitgesproken indien is bewezen dat met een voertuig deze gedraging is begaan alsook dat het voertuig in kwestie een bromfiets in de zin van het WVR of het RVV is. Wat het laatste betreft is het niet voldoende dat wordt geconstateerd dat het voertuig er uitziet als een bromfiets. Noodzakelijk is dat wordt vastgesteld dat het voertuig voldoet aan de criteria voor bromfietsen, die zijn verwoord in de in het WVR of het RVV vervatte definitie van bromfietsen. Eerdergenoemd arrest van de Hoge Raad heeft hierop de aandacht gevestigd.

Blijkens de in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, WVR en artikel 4, onderdeel a, RVV opgenomen definitie van bromfietsen is een van de kenmerken van deze voertuigen een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³. Ten einde vast te stellen dat een bromfiets in de zin van de wegenverkeerswetgeving in het geding is, moet derhalve de cilinderinhoud van de motor van het voertuig worden gemeten.

Voor het meten van de cilinderinhoud is een gedeeltelijke demontage van de motor vereist. Een dergelijke meting vergt dan ook veel tijd. Onvermijdelijk leidt dit tijdrovende aspect van de opsporing van met een bromfiets begane overtredingen tot een verzwakking van de handhaving van de betrokken wegenverkeersrechtelijke voorschriften.

Het onderhavige besluit strekt ertoe de handhaving van de tot de bestuurder van een bromfiets gerichte voorschriften te vergemakkelijken.

In de verkeerspraktijk doet de gele plaat die ingevolge artikel 80a, tweede lid, onderdeel f onder l, WVR op of dicht boven het voorspatbord van (tweewielige) bromfietsen moet worden aangebracht, dienst als herkenningsteken van deze voertuigen. Het onderhavige besluit voorziet erin dat deze plaat voortaan ook voor de toepassing van het WVR en het RVV een

voertuig in juridische zin tot bromfiets bestempelt. Vermelding verdient in dit verband dat – om hierna te vermelden redenen – ingevolge het onderhavige besluit de gele plaat op bromfietsen met een beperkte snelheid (zogenaamde snorfietsen) door een plaat van oranje kleur moet worden vervangen.

Naast de definitie van bromfietsen, die deze voertuigen aan de hand van technische kenmerken beschrijft, wordt ingevolge het onderwerpelijke besluit in het WVR en het RVV bepaald dat voor de toepassing van in deze reglementen opgenomen voorschriften inzake bromfietsen mede als bromfiets worden aangemerkt voertuigen die op de krachtens artikel 80a, derde lid, WVR (nieuw) voorgeschreven wijze zijn voorzien van de gele of oranje plaat die hier aan de orde is. Met betrekking tot de voorschriften inzake bromfietsen, die zijn vervat in artikel 80a, eerste en tweede lid, WVR wordt vorenbedoelde bepaling neergelegd in een aan artikel 80a toegevoegd vijfde lid (artikel I onder C). Wat betreft de aan bromfietsen gestelde eisen in de verlichtingstabel die behoort bij artikel 84 WVR, is bedoelde bepaling vervat in een in artikel 84 ingevoegd nieuw tweede lid (artikel I onder F). Wat ten slotte de voorschriften inzake bromfietsen in het RVV betreft wordt de bepaling opgenomen in een aan artikel 4 RVV toegevoegd tweede lid (artikel II onder B).

Gelet op vorenbedoelde wijzigingen is het van belang dat de in het geding zijnde gele en oranje platen niet op andere voertuigen dan bromfietsen worden gevoerd. In verband hiermede wordt in een aan artikel 80a toegevoegd vierde lid het verbod opgenomen tot het voeren van de gele of oranje plaat of een plaat die daarop gelijk, op andere voertuigen dan bromfietsen (artikel I onder C).

Voorts wordt de verplichting dat de gele of oranje plaat aanwezig moet zijn, gezien de functie die deze platen voor de toepassing van de wetgeving gaan vervullen, uitgebreid tot alle bromfietsen (zie het nieuwe derde lid van artikel 80a WVR; artikel I onder C). Nu geldt de verplichting slechts voor bromfietsen op twee wielen.

Verder wordt de mogelijkheid geschrapt die het huidige artikel 80a, tweede lid, onderdeel f onder II, WVR voor daarin nader aangeduide bromfietsen biedt dat als herkenningsteken van de soort voertuig twee gele vlakken aan weerszijden van het voertuig worden aangebracht. Ingevolge het nieuwe derde lid van artikel 80a moet op een bromfiets steeds een plaat, hetzij van gele hetzij van oranje kleur, zijn aangebracht. Uit een oogpunt van uniformiteit en duidelijkheid verdient dit de voorkeur.

Vorenbedoelde wijzigingen brengen mee dat voor het vaststellen dat een voertuig als bromfiets in de zin van de wegenverkeerswetgeving is aan te merken, geen technisch onderzoek meer behoeft plaats te vinden, doch dat kan worden volstaan met de constatering dat het voertuig op de voorgeschreven wijze is voorzien van de gele of oranje plaat. Mocht op een voertuig volstrekt ten onrechte de gele of oranje plaat worden gevoerd – bij voorbeeld op een motorfiets – dan zal daartegen op grond van het nieuwe artikel 80a, vierde lid, WVR kunnen worden opgetreden.

Uit het buitenland afkomstige bromfietsen die hier te lande met toepassing van geldende verkeersverdragen in het internationale verkeer worden gebruikt, behoeven niet te zijn voorzien van meerbedoelde gele of oranje plaat. Wel moeten de bestuurders van deze voertuigen hier te lande de Nederlandse verkeersregels en verkeerstekens in acht nemen. Vindt ter zake daarvan een overtreding plaats, dan zal in deze gevallen voor het bewijs dat een bromfiets in het geding is, moeten worden teruggevallen op de eigenlijke definitie van bromfietsen die deze voertuigen aan de hand van technische kenmerken beschrijft (nieuw: artikel 4, eerste lid, onderdeel a, RVV).

Van een zelfde problematiek als hiervoor met betrekking tot de handhaving van wegenverkeersrechtelijke voorschriften inzake bromfietsen is beschreven, is thans sprake bij de handhaving van de op bromfietsen gerichte bepalingen van het op de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Stb. 1984, 269) gebaseerde koninklijk besluit van 16 september 1965, Stb. 414. Voor wat voertuigen met een verbrandingsmotor betreft bepaalt ook

artikel 1, onderdeel d, van dit besluit dat deze voertuigen slechts als bromfietsen zijn aan te merken indien – onder meer – de cilinderinhoud van de motor niet meer bedraagt dan 50 cm³. Ten einde ook de handhaving van de in dit besluit ten aanzien van bromfietsen vervatte voorschriften te vergemakkelijken, is aan artikel 1 van het besluit een tweede lid toegevoegd waarin wordt bepaald dat ook voor dit besluit mede als bromfiets worden aangemerkt voertuigen die op de krachtens het WVR bepaalde wijze zijn voorzien van meerbedoelde gele of oranje plaat (artikel III).

3. Vervallen eis van trappers

Ingevolge de thans in artikel 4 RVV en artikel 1 WVR neergelegde begripsomschrijving van bromfietsen is een voertuig slechts als bromfiets aan te merken indien het niet alleen is uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ maar tevens is voorzien van alle voor fietsen normale eigenschappen. Bij ministeriële regeling zijn deze eigenschappen geconcretiseerd als trappers door middel waarvan het voertuig kan worden voortbewogen (regelingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 juni 1965, Stcrt. 120, en van 21 november 1966, Stcrt. 232).

Het criterium van de trappers is nog geheel afgestemd op het oorspronkelijke concept van de bromfiets als rijwiel met hulpmotor. Thans vervullen de trappers voor de gebruiksmogelijkheden van de bromfiets echter in veel gevallen geen functie meer. Zelfs verdienen vaste voetsteunen uit een oogpunt van stabiliteit van het voertuig veelal de voorkeur boven trappers.

In het buitenland worden sinds een aantal jaren trapperloze bromfietsen geproduceerd. De tot dusver geldende Nederlandse bromfietsdefinitie brengt mee dat deze voertuigen in Nederland echter niet als bromfiets kunnen worden gebruikt. Eerst nadat deze buitenlandse voertuigen voor de Nederlandse markt van trappers zijn voorzien, kunnen zij hier te lande worden verkocht. Met name gezien de verhoging van de kostprijs van de bromfiets, die hieruit voortvloeit, is vanuit de Nederlandse bromfietsbranche aangedrongen op het laten vervallen van de trappers als criterium voor de bromfiets.

Bij het onderhavige besluit wordt aan vorenbedoelde wens gevolg gegeven. In plaats van de trappers wordt in de wegenverkeersrechtelijke definitie van bromfietsen een drietal nieuwe criteria opgenomen, te weten een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 40 km per uur, de afwezigheid van een gesloten carrosserie en de aanwezigheid van twee of drie wielen (artikel I onder A en artikel II onder B). Het eerste criterium brengt mee dat er naast de categorie bromfietsen lichte motorfietsen kunnen blijven bestaan die wel zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³, maar waarmee een veel hogere snelheid kan worden bereikt dan de voor bromfietsen toegelaten maximumsnelheid van 40 km per uur. Met het tweede criterium wordt beoogd dat ook niet tot de bromfietsen moeten worden gerekend motorvoertuigen met een beperkte snelheid, die er uitzien als kleine autootjes. Met een gesloten carrosserie wordt bedoeld op een gesloten constructie van de bovenbouw zoals die bij de meeste personenauto's voorkomt. Een afdakje boven de zitplaats van de bestuurder, zoals dat wel eens bij een met een bromfietsmotor uitgeruste bakfiets wordt aangebracht, is niet als een gesloten carrosserie als hier bedoeld aan te merken. Bedoelde lichte motorfietsen en kleine autootjes worden tot dusver niet als bromfiets aangemerkt omdat zij niet van trappers zijn voorzien. Het derde, hiervoor vermelde criterium is een ook in internationaal verband gebruikelijk criterium voor bromfietsen.

De in artikel 1 van meergenoemd besluit van 16 september 1965, Stb. 414, vervatte definitie van bromfietsen wordt aan vorenbedoelde wijziging van de wegenverkeersrechtelijke bromfietsdefinitie aangepast (artikel III).

4. Wijzigingen met betrekking tot de snorfiets

Bij koninklijk besluit van 8 april 1976, Stb. 209, is in de wegenverkeerswetgeving een afzonderlijke categorie bromfiets met beperkte snelheid – maximaal 20 km per uur – geïntroduceerd. De bromfietsen van deze categorie zijn bekend geworden onder de naam snorfiets. Bestuurders en passagiers van deze bromfietsen worden vrijgesteld van de helmplicht die geldt voor degenen die van andere bromfietsen gebruik maken (artikel 94a, derde lid, RVV). In de keuringseisen voor bromfietsen wordt thans bepaald dat de snorfietsen met kleinere wielen moeten zijn uitgerust dan de andere bromfietsen (regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 april 1976, Stcrt. 82). Het verschil in wielmaat is verplicht gesteld ten einde het voor de politie bij de controle op de naleving van de helmplicht gemakkelijk te maken snorfietsen van de overige bromfietsen te onderscheiden.

Inmiddels is echter in de praktijk gebleken dat aan de snorfiets in de vorm waarin hij indertijd is geïntroduceerd, bezwaren kleven. In de eerste plaats kampt de Nederlandse bromfietsindustrie met het probleem dat bedoelde snorfiets in het buitenland nauwelijks wordt verkocht in verband met de geringe snelheid van het voertuig – in andere landen mogen vergelijkbare voertuigen veelal 25 km per uur rijden – en de, door potentiële kopers vaak als onaantrekkelijk ervaren, voorgeschreven kleine wielmaat. Daarnaast blijken de geringe snelheid en de kleine wielmaat ook een remmende werking te hebben op de verkoop van de snorfiets in Nederland.

Gelet op het vorenstaande en in aanmerking genomen dat zulks naar mijn mening uit een oogpunt van verkeersveiligheid geen bezwaren ontmoet, wordt bij het onderhavige besluit de maximumsnelheid van de snorfiets verhoogd tot 25 km per uur (artikel II onder D). Voorts zal in de keuringseisen voor bromfietsen de verplichte kleine wielmaat voor snorfietsen worden geschrapt.

Aangezien het echter wenselijk is dat de snorfiets voor de politie in het kader van de controle op de naleving van de helmplicht eenvoudig te onderscheiden blijft van de andere bromfietsen, wordt voorgeschreven dat op een snorfiets in plaats van de tot dusver ook voor deze voertuigen voorgeschreven gele plaat een plaat van oranje kleur moet worden aangebracht (artikel 80a, derde lid, WVR; artikel I onder C). In verband hiermee wordt voorts aan artikel 80a WVR het verbod toegevoegd op andere bromfietsen dan snorfietsen een oranje plaat te voeren (artikel 80a, vierde lid, WVR; artikel I onder C).

5. Vervallen afzonderlijke regeling «elektrische bromfiets»

Momenteel worden elektrische voertuigen die overigens alle kenmerken van een bromfiets vertonen, in de wegenverkeerswetgeving niet als bromfiets aangemerkt. Wel worden deze elektrische voertuigen voor de toepassing van het WVR en het RVV met bromfietsen gelijkgesteld (het huidige artikel 1, vijfde lid, WVR en het huidige artikel 3, derde lid, RVV). Op dit laatste wordt één uitzondering gemaakt: bedoelde elektrische voertuigen moeten niet, zoals bromfietsen, behoren tot een goedgekeurde soort (of zijn voorzien van een motor van goedgekeurde soort) maar zij moeten behoren tot een bekendgemaakte soort. Aan een bekendmaking gaat echter ook een keuring van het betrokken type vooraf.

Ten einde de regeling ter zake te vereenvoudigen worden bij het onderhavige besluit vorenbedoelde elektrische voertuigen onder de categorie bromfietsen gebracht (artikel I onder A en artikel II onder A en B). De elektrische bromfietsen zullen voortaan ook tot een goedgekeurde soort moeten behoren. Bekendmakingen van types «elektrische bromfietsen», die in het verleden hebben plaatsgevonden zullen in een goedkeuring worden omgezet.

De in artikel 1 van meergenoemd besluit van 16 september 1965, Stb. 414, neergelegde definitie van bromfietsen omvat ook thans reeds elektrische voertuigen.

6. Verhoging toegelaten asdruk autobussen

Artikel I onder B van het onderhavige besluit strekt ertoe dat ten aanzien van alle autobussen in beginsel wordt toegestaan dat, behoudens uitzonderingen die hier verder buiten beschouwing kunnen blijven, de druk van een as met twee wielen maximaal 11 000 kg bedraagt. Thans is een dergelijke asdruk slechts toegestaan voor autobussen die worden gebezigd in de uitoefening van een autobusdienst of van groepsvervoer in de zin van de Wet Autovervoer Personen (Stb. 1975, 68). Voor de overige autobussen – met name gaat het hierbij om voor toerwagenritten en voor ongeregeld vervoer gebruikte autobussen – mag de asdruk niet hoger zijn dan 10 000 kg.

Met vorenbedoelde wijziging wordt gevolg gegeven aan een wens van de Samenwerkende Organisaties op Autobusgebied (SOA). In de Bondsrepubliek Duitsland is voor autobussen die voor toerwagenritten en voor ongeregeld vervoer worden gebruikt, reeds een asdruk van 11 000 kg toegestaan. Met de uit Duitsland afkomstige autobussen kunnen bijgevolg meer passagiers worden vervoerd dan met de Nederlandse. De Nederlandse busondernemingen verkeren daardoor in een ongunstige concurrentiepositie.

Ten einde te vermijden dat de verhoging van de toegestane asdruk schade aan het wegdek ten gevolge heeft, wordt een asdruk van 11 000 kg slechts toegestaan indien het voertuig voldoet aan door de Minister van Verkeer en Waterstaat gestelde eisen. Hierbij wordt gedacht aan eisen met betrekking tot het veringssysteem en aan de montage van dubbele banden. Ook voor nieuwe autobussen die worden gebezigd in de uitoefening van een autobusdienst of van groepsvervoer, wordt het toestaan van een asdruk van 11 000 kg voortaan afhankelijk gesteld van het voldoen van het voertuig aan vorenbedoelde eisen.

7. Dereguleringsaspecten

Het onderwerpelijke besluit bevat in feite slechts enkele beperkte wijzigingen van reeds bestaande regelingen. In het licht van de Aanwijzingen van de Minister-President van 16 januari 1985, Stcrt. 18, inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregel van bestuur, kan hieromtrent het volgende worden opgemerkt.

Zoals uit het vorenstaande blijkt, strekt een gedeelte van de wijzigingen tot het vergemakkelijken van de handhaving van reeds geldende voorschriften. De meeste andere wijzigingen hebben het schrappen of bijstellen van eisen ten doel ten einde tegemoet te komen aan wensen van het bedrijfsleven. Het schrappen van de afzonderlijke bepalingen voor elektrische voertuigen met bromfietseigenschappen strekt ten slotte tot vereenvoudiging van de regelgeving.

Ten einde deze met het dereguleringsstreven in de pas lopende doelstellingen te kunnen bereiken worden door het onderhavige besluit enkele nieuwe verplichtingen aan de burgers opgelegd. Bromfietsen op drie wielen zullen moeten worden voorzien van de al meer genoemde gele plaat. De op in gebruik zijnde snorfietsen aangebrachte gele plaat moet worden vervangen door een plaat van oranje kleur. Voor zover op een bromfiet als herkenningsteken voor de soort voertuig twee gele vlakken zijn aangebracht, zullen deze door gele of oranje platen moeten worden vervangen.

In alle drie gevallen gaat het om een beperkte categorie voertuigen. Naar mijn mening worden deze verplichtingen gerechtvaardigd door de voordelen die door de wijzigingen van dit besluit overigens voor de handhaving van de bromfietsvoorschriften en de bromfietsindustrie worden verkregen.

Voorts wordt het voeren van een gele of oranje plaat op andere voertuigen dan bromfietsen verboden. Dit verbod spreekt voor zich daar bedoelde

platen nu juist als herkenningsteken van de bromfiets dienst doen. Van dit verbod wordt geen beduidend percentage overtredingen verwacht: de gebruiker van bij voorbeeld een motorfiets zal het doorgaans toch niet aantrekkelijk vinden dit voertuig voor bromfiets te laten doorgaan door daarop een gele of oranje plaat aan te brengen. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor het verbod om aan de voorzijde van andere bromfietsen dan een snorfiets een oranje plaat te voeren.

Verder is het onvermijdelijk dat artikel 80a WVR in verband met de hiervoor bedoelde wijzigingen wordt aangevuld en dat daaraan een meer ingewikkelde juridische structuur wordt gegeven.

Tot slot verdient vermelding dat de voorschriften inzake de toegestane asdruk van autobussen worden uitgebreid: de toegestane asdruk van 11 000 kg wordt gekoppeld aan door de Minister van Verkeer en Waterstaat te stellen eisen. Ten aanzien van autobussen die worden gebezigd voor toerwagenritten of ongeregeld vervoer betekent dit geen verzwarende eisen: de keuze bestaat tussen de thans reeds toegelaten asdruk van 10 000 kg enerzijds en het voldoen aan bedoelde door de Minister van Verkeer en Waterstaat te stellen eisen en een toegestane asdruk van 11 000 kg anderzijds. Voor autobussen die worden gebruikt in de uitoefening van een autobusdienst of van groepsvervoer, is er wel sprake van een verzwarende eisen: tot dusver is een asdruk van 11 000 kg voor deze voertuigen ongeclausuleerd toegestaan. Materieel zal deze verzwarende zich echter niet doen gevoelen aangezien nieuwe autobussen als hier bedoeld toch reeds voldoen aan de eisen waarvan het de bedoeling is dat zij bij ministeriële regeling worden gesteld. Voor reeds in gebruik zijnde autobussen blijft de oude regeling gelden.

De handhaving van bedoelde eisen behoeft niet tot een verzwarende van de taak van de politie te leiden. Bij de toelating van autobussen zal, wanneer de toegestane asdruk wordt bepaald en op het kentekenbewijs wordt vermeld, worden bekeken of aan de eisen wordt voldaan. Daarna kan controle desgewenst worden uitgeoefend bij de periodieke keuringen van autobussen, die ingevolge het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 (Stb. 1975, 69) moeten worden verricht.

Artikelen

Artikel I onder C

Artikel 80a, tweede lid, onderdelen h en i

In verband met het zesde lid dat aan artikel 80a wordt toegevoegd, wordt in de onderdelen h en i van het tweede lid het voorschrift geschrapt dat krachtens deze onderdelen bij ministeriële regeling te stellen voorschriften moeten worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant. Voor het overige worden in deze onderdelen geen wijzigingen aangebracht.

Artikel 80a, derde lid

Tot de bromfietsen die zijn geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur, behoren zowel de thans reeds in gebruik zijnde snorfietsen die een maximumsnelheid van 20 km per uur hebben, als de nieuwe snorfietsen waarvan de maximumsnelheid op 25 km per uur kan liggen.

Voor de gevallen waarvoor kan worden voorgeschreven dat in plaats van één twee gele of oranje platen moeten worden gevoerd, wordt in de eerste plaats gedacht aan de thans in artikel 80a, tweede lid, onderdeel f onder II, bedoelde gevallen. Daarnaast wordt gedacht aan een driewielige bromfiets met twee voorwielen.

Artikel I onder D en E

De wijzigingen van de artikelen 80b en 80c betreffen juridisch-technische aanpassingen die noodzakelijk zijn in verband met de in artikel 80a aangebrachte wijzigingen. Inhoudelijk wordt in de bepalingen van de artikelen 80b en 80c echter geen wijziging gebracht.

Artikel III

De in artikel 1 opgenomen definitie van bromfietsen wordt ook in die zin aan de wegenverkeersrechtelijke bromfietsdefinitie aangepast dat onder bromfietsen niet langer mede bepaalde voor het vervoer van een invalide ingerichte voertuigen worden begrepen. In de voor deze voertuigen geldende voorschriften wordt overigens geen wijziging gebracht aangezien bedoelde voertuigen in het nieuwe derde lid van artikel 1 met bromfietsen worden gelijkgesteld.

Artikel IV

Artikel IV bevat enkele overgangsbepalingen. Aan de eigenaren van een snorfiets die ingevolge die thans geldende voorschriften is voorzien van een gele plaat, wordt tot 1 januari 1986 de gelegenheid geboden de gele plaat door een oranje plaat te laten vervangen (eerste lid). Evenzo worden de eigenaren van een bromfiets die is voorzien van twee gele vlakken, tot 1 januari 1986 in de gelegenheid gesteld op het voertuig gele of oranje platen te laten aanbrengen (tweede lid).

Artikel V, tweede lid

De in het derde lid van artikel 80a WVR vervatte verplichting dat bromfietsen moeten zijn voorzien van de gele of oranje plaat, wordt ten aanzien van bromfietsen op drie wielen eerst van kracht met ingang van 1 januari 1986. Aldus worden de eigenaren van een driewielige bromfiets waarop thans geen gele plaat behoef te zijn aangebracht, gedurende enige tijd in de gelegenheid gesteld hun voertuig van de gele plaat te laten voorzien (er zijn momenteel geen driewielige bromfietsen die zijn goedgekeurd voor een maximumsnelheid van 20 km per uur en waarop bijgevolg de oranje plaat zou moeten worden aangebracht).

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. F. Scherpenhuizen