

---

## 547

### **Besluit van 9 oktober 2002, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met het verplicht stellen van bepaalde gezichtsveldverbeterende voorzieningen voor bedrijfsauto's**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 28 juni 2002, nr. HDJZ/AWW/2002-1020, Hoofddirectie Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 21, 22 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;  
De Raad van State gehoord (advies van 30 augustus 2002, nr. 09.02 0279/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 oktober 2002, nr. HDJZ/AWW/2002-2367, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Voertuigreglement<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 3.3.32 wordt een lid toegevoegd, luidende:

8. In afwijking van het zesde lid mogen bedrijfsauto's die in gebruik worden genomen na 14 oktober 2002, zijn voorzien van een breedtespiegel die voor wat betreft verstelbaarheid, afmetingen en gezichtsveld voldoet aan de bij regeling van Onze Minister vastgestelde eisen.

B

Aan artikel 5.3.45, vijfde lid, wordt een zin toegevoegd, luidende:

Deze verplichting geldt niet indien het voertuig is voorzien van een breedtespiegel waarmee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.3.45a, eerste lid.

C

Na artikel 5.3.45 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **Artikel 5.3.45a**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 5.3.45 dienen voor het vervoer van goederen bestemde bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, te zijn voorzien van een gezichtsveldverbeterende voorziening die de bestuurder een beter zicht verschaft op de weggebruikers die zich rechts van het voertuig bevinden.
2. Het eerste lid geldt niet voor bedrijfsauto's die in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen zijn geregistreerd.
3. Onze Minister stelt regels vast omtrent het bepaalde in het eerste lid.

### **ARTIKEL II**

<sup>1</sup> Stb. 1994, 450, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 23 juli 2002, Stb. 412.

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 Staatscourant van 10 december 2002 nr. 238.

1. Artikel I, onderdeel A, treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 15 oktober 2002.

2. Artikel I, onderdelen B en C, treedt in werking met ingang van 1 januari 2003.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 9 oktober 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer

Uitgegeven de *veertiende* november 2002

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

## NOTA VAN TOELICHTING

Met dit besluit zijn in artikel 5.3.45a, eerste lid, van het Voertuigreglement voor zware bedrijfsauto's, bestemd voor het vervoer van goederen (verder vrachtauto's genoemd), gezichtsveldverbeterende voorzieningen verplicht gesteld die de bestuurders van deze voertuigen vooral een beter zicht dienen te bieden op de kwetsbare weggebruikers die zich rechts van deze voertuigen bevinden.

De afgelopen jaren hebben er relatief veel ongevallen plaatsgevonden als gevolg van aanrijdingen met rechts afslaande vrachtauto's waarbij voetgangers en (brom)fietsers betrokken zijn geraakt. In belangrijke mate kunnen deze ongevallen worden toegeschreven aan het beperkte zicht dat de bestuurders van deze vrachtauto's hadden op het gebied rechts van hun voertuigen (de zogeheten «dode hoek»). De gevolgen van deze aanrijdingen zijn vaak zeer ernstig.

Voorzieningen die extra zicht bieden op het gebied rechts van de vrachtauto, zoals bepaalde spiegels en camera/monitor-systemen dat doen, waren tot nu toe niet verplicht gesteld. Alleen de spiegels die richtlijn 71/127/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 maart 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende achteruitkijkspiegels van motorvoertuigen (PbEG L 68; verder richtlijn 71/127/EEG genoemd) voorschrijft, waren tot nu toe verplicht gesteld. Met de spiegels die deze richtlijn voorschrijft blijft er dus een gebied rechts van het voertuig bestaan dat de bestuurder niet geheel kan overzien, de genoemde «dode hoek». Een onderzoek van TNO («Zichtveldverbeterende systemen voor vrachtwagens» van 29 oktober 1999, nr. 99.OR.NT.004.1/LKU) heeft aangetoond dat er voor de bestuurder van een vrachtauto effectieve middelen zijn die deze «dode hoek» aanzienlijk reduceren. Deze gezichtsveldverbeterende systemen bestaan uit diverse soorten spiegels en camera's/monitoren. Uit het onderzoek blijkt ook dat zulke voorzieningen snel de benodigde informatie bieden aan de bestuurder zonder dat dit leidt tot een extra belasting. De spiegels zijn er in de vorm van een extra (bolle) spiegel, gemonteerd aan de buitenzijde vóór op de cabine van de vrachtauto, een naar buiten en automatisch weer naar binnen draaiende hoofd- of breedtespiegel, of een spiegel geplaatst in de cabine tegen de stijl aan de rechtervoorzijde. De camera/monitor-systemen bestaan uit een op een lage of hoge positie gemonteerde camera aan de rechterbuitenzijde van de vrachtauto, met een in de cabine geplaatste monitor, bij voorkeur op een zichtlijn naar de hoofd- en breedtespiegel.

Recente ongevallen waarbij de «dode hoek» tussen een vrachtauto en een kwetsbare weggebruiker in het geding was, hebben voor veel maatschappelijke onrust gezorgd. Alhoewel de voorzieningen die de «dode hoek» reduceren al langere tijd bestaan en ook bekend zijn bij de doelgroep, zijn er nog teveel vrachtauto's die rondrijden zonder deze voorzieningen. De initiatieven die de wegtransportbranche zelf heeft genomen om door middel van voorlichting de branchegenoten ertoe te bewegen vrijwillig een dergelijke voorziening op de voertuigen aan te brengen hebben onvoldoende resultaat gehad. Ook het verstrekken van subsidie door de overheid via de Subsidieregeling zichtveldverbeterende systemen bedrijfsauto's (Stcrt. nr. 180, 18 september 2000) heeft onvoldoende mogen baten. Gezien het maatschappelijke belang en omdat het bovendien twijfelachtig is dat op basis van vrijwilligheid ooit alle vrachtauto's zouden worden uitgerust met zo'n voorziening, is ervoor gekozen om deze verplicht te stellen.

Bovenstaande beweegredenen hebben er daarnaast toe geleid dat Nederland in communautair verband sterk heeft aangedrongen op het opnemen van genoemde voorzieningen in de communautaire voertuigregelgeving. Dit communautaire traject zal evenwel nog enige tijd in beslag nemen en daardoor pas op langere termijn effect sorteren. Op 26 maart 2002 heeft Nederland dan ook in de EG-Transportraad aangekondigd hierop niet te willen wachten en op korte termijn al maatregelen te willen treffen. Daarbij is door Nederland wel aangegeven dat deze maatregelen beperkt blijven tot de nationaal geregistreerde voertuigen. Met het bepaalde in het tweede lid van artikel 5.3.45a van het Voertuigreglement wordt in dat laatste voorzien.

De specifieke technische eisen waaraan de spiegels en de camera's/monitoren moeten voldoen om te voldoen aan het bepaalde in het eerste lid van artikel 5.3.45a van het Voertuigreglement staan, op basis van het derde lid van dit artikel, omschreven in de Regeling permanente eisen. Om zo veel als mogelijk duidelijkheid te scheppen omtrent de voorzieningen die voldoen aan deze eisen, is daarbij geregeld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de voorzieningen in de Staatscourant bekend maakt die in ieder geval voldoen aan de gestelde eisen.

Aan artikel 3.3.32 van het Voertuigreglement is een achtste lid toegevoegd, opdat bij de eerste keuring van een vrachtauto voor de toelating tot de weg, de eisen die richtlijn 71/127/EEG stelt voor een breedtespiegel, er niet aan in de weg staan dat een bepaald soort breedtespiegel, waarmee tevens de «dode hoek» wordt gereduceerd, niet zou zijn toegestaan. Laatstgenoemde breedtespiegels stemmen op het punt van de verstelbaarheid, de afmetingen en het gezichtsveld niet overeen met de eisen die richtlijn 71/127/EEG hierover stelt. Naar verwachting zal een komende wijziging van richtlijn 71/127/EEG wel in deze spiegels voorzien. Vooruitlopend daarop worden deze breedtespiegels vanaf 15 oktober 2002 voor nieuwe voertuigen evenwel al toegestaan, omdat zij immers een beter gezichtsveld bieden dan de al voorgeschreven breedtespiegels. De alternatieve technische specificaties voor deze breedtespiegels op het punt van de verstelbaarheid, de afmetingen en het gezichtsveld staan omschreven in de Regeling toelatingseisen.

In verband met deze breedtespiegel die tevens de «dode hoek» reduceert, is in artikel 5.3.45, vijfde lid, gesteld dat de verplichting tot het voeren van de (al eerder voorgeschreven) breedtespiegel niet geldt als er aan de vrachtauto een breedtespiegel is aangebracht waarmee aan de eis van artikel 5.3.45a, eerste lid, wordt voldaan. Het voorschrijven van beide breedtespiegels is immers niet nodig.

De verplichting tot het voeren van de genoemde gezichtsveldverbeterende voorzieningen treedt in werking op 1 januari 2003. Deze datum is, gezien de maatschappelijke urgentie en het afdoende beschikbaar zijn van de genoemde voorzieningen, zowel wenselijk als haalbaar geacht. De Subsidieregeling zichtveldverbeterende systemen bedrijfsauto's wordt in verband hiermee met ingang van diezelfde datum ingetrokken. Het subsidieplafond van deze regeling is overigens bij besluit van 7 mei 2002 ingetrokken (Stcrt. nr. 92), wat inhoudt dat allen die nog vóór 1 januari 2003 tot aanschaf van de bedoelde gezichtsveldverbeterende voorziening overgaan, van de subsidiemogelijkheden gebruik kunnen maken.

Het ontwerpbesluit is op 6 mei 2002 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen [notificatienummer 2002/170/NL] ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998

betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). In dat verband is een beroep op dringende redenen gedaan zoals bedoeld in artikel 9, zevende lid, van richtlijn nr. 98/34/EG. Daarbij is aangegeven dat, vanwege het relatief hoge aantal ernstige ongevallen waarbij sprake was van een «dode hoek»-situatie, niet langer kon worden gewacht met het verplicht stellen van de genoemde voorzieningen. Tevens heeft melding plaatsgevonden aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie, ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994/235). Verder is het ontwerpbesluit overeenkomstig artikel 2b, tweede lid (oud), Wegenverkeerswet 1994 op 3 mei 2002 overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal. Dit heeft niet geleid tot een reactie.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer