

Vergaderjaar 2008–2009

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 128

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2008

In deze brief wil ik aangeven welke maatregelen ik op korte en langere termijn wil nemen om het aantal dodehoekslachtoffers verder terug te brengen. De aanleiding tot het nemen van extra maatregelen is dat het aantal dodehoekongevallen de laatste jaren weer op het niveau van vóór 2002 is. De SWOV is vorig jaar in nauw overleg met mijn ministerie een diepgaand onderzoek gestart naar de toedracht van dodehoekongevallen, om te analyseren welke factoren (kenmerken) een rol spelen bij het optreden van dodehoekongevallen en van welk type maatregelen (op basis van dit onderzoek) het meeste effect kan worden verwacht. Dit onderzoek is onlangs afgerond en gepubliceerd. Ik heb van het onderzoek kennis genomen en de opmerkingen en aanbevelingen meegenomen in mijn afweging.

Uitgangspunt bij de keuze van de maatregelen is het «Strategisch plan verkeersveiligheid», (brief 29 398, nr. 120H) dat onlangs in uw Kamer is besproken. Hierin heb ik aangegeven dat ik binnen de huidige randvoorwaarden (vrijheid van mobiliteit voor alle groepen weggebruikers en geen buitenproportionele investeringen in infrastructuur) de meest effectieve maatregelen wil nemen om in de wereldtop verkeersveiligheid te blijven. Bovenop de generieke aanpak focus ik mij op de kwetsbaren en op groepen die een hoger ongevalsrisico hebben. Naast het feit dat de dodehoekaanpak vanuit de strategie logischerwijs een belangrijk aandachtspunt blijft, wil ik toch vooral gewoon voorkomen dat er nog fietsers omkomen bij dit soort vreselijke ongevallen. Dát is de belangrijkste reden dat het terugdringen van het aantal dodehoekslachtoffers een belangrijk aandachtspunt blijft in het beleid.

Ik zeg met nadruk «blijft», want de afgelopen jaren heb ik al vele maatregelen genomen om het aantal dodehoekslachtoffers verder terug te dringen. Ik noem u een aantal maatregelen:

- Communicatie en voorlichting naar chauffeurs en fietsers. Onlangs heb ik deze nog versterkt zoals ik ook heb gemeld in antwoord op

vragen van lid Duyvendak (vergaderjaar 2007–2008, Aangangsel der Handelingen, nr. 1602)

- Verplichte nascholing voor chauffeurs met daarin ook aandacht voor kijkgedrag.
- Het stimuleren van de aanleg van spiegelfafstelplaatsen
- De steeds verder gaande verplichting van extra spiegels (of camera's) op vrachtauto's, van de dodehoekspiegel in Nederland tot de verplichte voorzichtspiegel voor alle nieuwe Europese vrachtwagens vanaf 2007. Recentelijk is daar de verplichting van grote breedtespiegels en trottoirspiegels voor alle bestaande Europese vrachtwagens vanaf 2000 bijgekomen.
- In 2006–2007 heb ik onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de nieuwe voorzichtsysteem.

De visie verkeersveiligheid, de discussies met de belangenorganisaties TLN, EVO, KNV, VERN, Fietsersbond, VVN alsmede het SWOV-onderzoek en de discussies die hierover zijn gevoerd bieden mij genoeg aanknopingspunten om verdere maatregelen te formuleren.

Ik waardeer het onderzoek dat de SWOV gedaan heeft. Het is zeer gedetailleerd uitgevoerd en heeft tot waardevolle informatie geleid. Helaas blijkt dat deze ongevallen heel vaak zonder specifieke aanleiding plaatsvinden. De ongevallen vinden plaats op zowel kruisingen als rotondes, met en zonder verkeersregelinstantaties (soms zelfs met aparte groenfasen voor fietsers). Fietsers en chauffeurs zijn meestal ter plekke bekend, de betrokken fietsers luisteren bijna nooit naar Ipods, de weersomstandigheden zijn niet extreem. Uit het onderzoek blijkt dat 68% van de ongevallen nog steeds het «klassieke» dodehoekongeval is; het probleem is dus met de komst van de dodehoekspiegel zeker nog niet opgelost, zoals de SWOV ook opmerkt.

Binnen de strategie verkeersveiligheid past het extra beschermen van de kwetsbare doelgroepen (zoals fietsers) volgens op hen toegespitste specifieke methoden. Het ware mooi als het onderzoek ook dergelijke specifieke maatregelen voor een specifieke groep vrachtwagens zou geven. Ik vind het jammer dat het onderzoek geen specifieke maatregelen heeft kunnen opleveren voor bepaalde groepen vrachtauto's of bepaalde categorieën fietsers, waardoor nu toch weer noodzakelijkerwijs alle vrachtauto's (ook die auto's die nooit in de binnenstad komen) op dezelfde wijze worden benaderd. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt van proportionaliteit. Tegelijkertijd kan, aangezien het «ei van Columbus» als maatregel niet bestaat, wel degelijk dankbaar gebruik worden gemaakt van de aanknopingspunten die het onderzoek biedt.

Ik kom tot de maatregelen die ik voornemens ben te nemen.

Voor de lange termijn stelt de SWOV als strategische maatregel voor om de infrastructuur conform de visie Duurzaam Veilig in te richten. In de visie verkeersveiligheid is aangegeven dat Duurzaam Veilig één van de drie pijlers is waar onze visie op steunt. We zullen wel in elke situatie moeten bezien welke infrastructurele oplossing de meest effectieve is, want ik stel vast dat 42% van de slachtoffers op vrijliggende fietspaden valt (al is het in het rapport terecht aangegeven dat dat niet op een hoge betrokkenheid hoeft te duiden, maar ook te maken kan hebben met de frequentie waarmee ze vóórkomen). Feit is wel dat bijna alle dodehoekongevallen in de bebouwde kom plaatsvinden, waar de lokale wegbeheerder verantwoordelijk is voor de infrastructuur.

Voor de korte termijn ben ik van mening dat het essentieel is om continu aandacht aan het onderwerp te geven in de media. Daarom zal in 2009 in

Postbus 51 zendtijd de dode hoek een onderwerp zijn, zodat alle weggebruikers worden geïnformeerd over hun handelingsperspectief. Kennis van de dode hoek en aandacht voor het onderwerp lijken een belangrijke rol te spelen bij het voorkomen van dodehoekongevallen.

Vanzelfsprekend zal ik ook via andere kanalen de communicatie en voorlichting naar fietsers, vrachtautochauffeurs en transporteurs voortzetten. Ik zal in overleg met de Fietsersbond treden om te komen tot een gedragscode voor fietsers, zoals ook het onderzoeksrapport van de SWOV aangeeft. Ik wil daarnaast samen met de brancheorganisaties van transporteurs, de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland bekijken hoe we de voorlichting en communicatie naar deze groepen zo effectief mogelijk vorm kunnen geven, gezien de noodzaak om aan zowel fietsers als chauffeurs de mogelijkheden aan te geven om dodehoekongevallen te voorkomen.

In het NMB zal ik de in het SWOV rapport genoemde infrastructurele maatregel onder de aandacht brengen, opdat lokale wegbeheerders de mogelijkheden kunnen bekijken om op kruisingen die daarvoor in aanmerking komen de stopstrepen en haaiantanden voor gemotoriseerd verkeer naar achteren te verplaatsen, zodat vrachtautochauffeurs direct zicht op de fietsers voor zich hebben.

De SWOV concludeert dat de chauffeur meer middelen moet hebben om de «nacontrole» goed uit te voeren. Ik ben dat helemaal met hen eens. Ik zal dan ook aan de brancheorganisaties van transporteurs en de rijopleiders deze voorgestelde maatregel voorleggen met de vraag of het nodig is om deze in de opleiding en/of nascholing verder uit te werken. Ik deel echter niet de conclusie dat een verplichting van de voorzichtspegel voor vrachtauto's die de voorzichtspegel nu nog niet hebben de meest effectieve manier is om die nacontrole te doen. De belangrijkste reden hiervoor is dat elke nieuwe vrachtauto sinds begin 2007 al met die spiegel wordt verkocht. In de case-control studie die onderdeel van het SWOV-rapport uitmaakt is aangegeven dat reeds 17% van de vrachtauto's met deze voorzichtsysteem is uitgerust. Bovendien zullen de milieuzones (die ook kunnen leiden tot eerder vervangen van een oude vrachtauto) ervoor zorgen dat juist in de binnensteden als eerste de vrachtauto's met voorzichtspegel zullen rijden. Nieuwe vrachtauto's zijn qua constructie zodanig ingericht dat de voorzichtspegel daar op de meest logische plek geplaatst kan worden. Hieraan gelinkt is het punt dat het niet voldoende is om extra spiegels toe te voegen; dit moet geflankeerd worden door het opleiden van chauffeurs, zodat zij in de praktijk de meerwaarde van de voorzichtsysteem inzien. Ik wil nu vooral focussen op het correct gebruiken van de voorzichtsysteem en nacontrole door te zien of hier in de (na)scholing extra aandacht aan kan worden besteed.

Overigens deel ik de conclusie dat de chauffeur wel extra hulp nodig heeft bij het detecteren van fietsers op het moment van rechts afslaan. Ik heb recentelijk informatie gekregen dat de sensoren en systemen voor het detecteren van kwetsbare verkeersdeelnemers de laatste tijd een grote sprong hebben gemaakt. Ik ben door verschillende fabrikanten geïnformeerd over hun systemen, alsmede door universiteiten en onderzoeksinstituten over de stand van zaken van biomassadetectie en radardetectie. Ik ben van mening dat deze innovatieve systemen een effectievere manier zijn om de chauffeur te ondersteunen in diens rijtaak. Ik wil derhalve zo snel mogelijk met alle experts en stakeholders komen tot een 3 stappen-onderzoek:

1. Inventariseren van de mogelijke manieren om middels sensoren en systemen kwetsbare verkeersdeelnemers (vooral in de dode hoek, maar ook vóór de (vracht)auto) te detecteren.

2. Definiëren van de gewenste vervolgacties na het detecteren van een kwetsbare verkeersdeelnemer. Het gaat dan om mogelijkheden te bekijken van: (1) signalen aan de kwetsbare verkeersdeelnemers, (2) signalen aan de (vracht)auto chauffeurs en (3) mogelijk autonome (noodstop) acties door het voertuig zelf.
3. Het uitvoeren van een praktijkproef met verschillende systemen

De laatste maatregel is ingegeven door het feit dat ik het noodzakelijk acht dat we met alle partijen al het mogelijke doen om dodehoekongevallen te voorkomen. Ik wil dan ook (in navolging van het dode hoek platform Amsterdam) de mogelijkheden onderzoeken om tot een nationaal platform Dode Hoek te komen, dat alle mogelijke kennis op dit gebied verzamelt. Hierin kunnen onder andere belangenverenigingen, experts en andere professionals op dit gebied kennis delen die tot een nog verdere reductie van dodehoekslachtoffers kan leiden.

Tenslotte is mij door uw Kamer ook gevraagd om een uitspraak te doen over het LISA systeem. Ik heb de SWOV gevraagd dit in haar onderzoek mee te nemen. In algemene zin meent de SWOV dat aanvullende signalering aan de zijkant van de vrachtwagen in de vorm van extra zijknipperlichten zou kunnen worden aangebracht. Het meeknipperen van de zijmarkeringslichten (zoals de LISA momenteel gebruikt) is een praktische oplossing: Er hoeven dan geen extra richtingsaanwijzers aan de zijkant van het voertuig te worden aangebracht. De oplossing heeft echter ook een aantal mogelijke nadelen. Zo zijn de zijmarkeringslichten in principe niet ontworpen voor een knipperende functie en worden daar niet op getest (in de bedrading van de zijmarkeringslichten wordt hier ook geen rekening mee gehouden). Bovendien is aan het aantal zijmarkeringslichten geen maximum gesteld. Een teveel aan knipperende zijmarkeringslichten zou wel eens de aandacht van andere weggebruikers kunnen afleiden. In internationaal verband (bij de UN/ECE) wordt momenteel (mede op instigatie van Nederland) een voorstel behandeld om de knipperende verlichting aan de zijkant van (langere) voertuigen zodanig aan te passen dat deze beter zichtbaar is voor andere verkeersdeelnemers, waaronder fietsers. De basis van het voorstel is het toestaan van extra richtingsaanwijzers aan de zijkant van (langere) voertuigen. Wellicht worden ook andere mogelijkheden meegenomen. Ik wil deze mogelijke besluitvorming echter niet afwachten en zal daarom de regelgeving aanpassen zodat het meeknipperen van de zijmarkeringslichten voorlopig wordt toegestaan. Ik wil er echter wel op wijzen dat als in UN/ECE-verband nieuwe regelgeving hieromtrent wordt vastgesteld, dit in de praktijk kan betekenen dat andere oplossingen zullen worden voorgesteld.

Wat betreft het geluidssignaal van het LISA systeem is het mij helaas niet mogelijk om met het onderzoek van de SWOV én de eerdere onderzoeken van de TU Delft een eenduidige conclusie te trekken over de verkeersveiligheidseffecten van het waarschuwen van fietsers door middel van een geluidssignaal. Ik wil daarom nu zelf in het hierboven aangekondigde onafhankelijke onderzoek de effecten van het waarschuwen van fietsers (bijvoorbeeld door geluidssignalen) meenemen. Ik krijg hiermee duidelijkheid over de effecten van systemen die chauffeur en/of fietser waarschuwen zoals de LISA en kan hierna een gefundeerd oordeel vellen.

Afsluitend: Ik meen met deze maatregelenmix, die is gericht op zowel gedrag, voertuig als infrastructuur, binnen de grenzen van de proportionaliteit de meest effectieve maatregelen te nemen om het aantal dodehoekongevallen terug te dringen. Ik zal vanzelfsprekend de ontwikkeling van de aantallen slachtoffers nauwgezet blijven monitoren om het effect van deze maatregelen te kunnen evalueren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings