

Vergaderjaar 2011–2012

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 326

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juni 2012

In mijn brief van 27 januari 2012 (kamerstuk 29 398, nr. 315) heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de resultaten van de proef met het snelheidsslot en de snelheidsmonitor en de mogelijkheden om dergelijke systemen in te zetten voor de verkeersveiligheid. Hierbij bied ik u het eindrapport van deze proef aan.¹) Achtergrond is de gedachte dat het inzetten van techniek de aanpak van grove verkeersovertreders kan versterken.

Praktijkproef

In 2011 is een praktijkproef gehouden met een snelheidsslot en een snelheidsmonitor. Doel was inzicht verkrijgen in de verkeersveiligheidsaspecten en de randvoorwaarden voor de inzet van deze beide systemen voor grove verkeersovertreders. Het snelheidsslot is een technisch systeem waarbij een auto continu wordt begrensd op de ter plaatse geldende snelheidslimiet. Een snelheidsmonitor is een systeem dat in de auto in eerste instantie visuele en auditieve feedback geeft bij overschrijdingen van de snelheidslimiet. Daarnaast analyseert het systeem de overtredingen en kan deze, volledig autonoom, maar wel met een waarschuwing vooraf, overgaan in een tijdelijk snelheidsslot.

Met de ingewonnen data, zowel kwantitatief geregistreerd door de systemen als kwalitatief met interviews en enquêtes, is een goed beeld verkregen van de effecten op de verkeersveiligheid en de randvoorwaarden voor de inzet van een snelheidsslot en een snelheidsmonitor voor grove verkeersovertreders.

Beide systemen hebben overschrijdingen van de snelheidslimiet tijdens de praktijkproef aanzienlijk teruggedrongen. Dit zorgt voor een vermindering van de kans op een (ernstig) ongeval. Er is echter geen blijvende gedragsverandering te zien. Alle deelnemers vallen na de proef weer terug in hun oude gedrag, er treedt geen leereffect op. Bovendien zijn de technische systemen nog niet rijp voor implementatie. De Europese

aanbesteding van de techniek heeft geresulteerd in maar één aanbieder. Alhoewel de systemen in het algemeen voldoende hebben gewerkt zijn deze niet fraudebestendig en niet generiek toepasbaar. De systemen werkten alleen in voertuigen die waren voorzien van een elektronisch gaspedaal en dit is circa 50% van de huidige voertuigvloot. Ook kan de begrenzer onder andere met de cruisecontrole relatief eenvoudig worden omzeild en kunnen verkeerde snelheidslimietbepalingen flink afbreuk doen aan de effectiviteit, geloofwaardigheid en acceptatie van het systeem. De bestaande digitale snelhedenkaarten bevatten op dit moment onvoldoende correcte statische limieten en zouden daarnaast met dynamische limieten moeten worden aangevuld.

Conclusies

Inzetten op vrijwillige registratie rijgedrag

Omdat er geen blijvende gedragsverandering is te zien en de techniek nog doorontwikkeld moet worden biedt het concept van een snelheidsslot op dit moment geen handvat voor de aanpak van grove verkeersovertreders. Het is wel al mogelijk om bestaande in-car techniek, die het rijgedrag alleen registreert, in te zetten bij het bevorderen van de verkeersveiligheid. Daarom ben ik nauw betrokken bij initiatieven in de lease- en verzekeringssector. Ik evalueer in de leasesector een proef waarbij het rijgedrag wordt gekoppeld aan financiële consequenties voor de bestuurder. Voor de verzekeraars laat ik onderzoek doen naar het verband tussen rijgedrag en verkeersveiligheid (schades).

Aanpak grove overtredders blijft belangrijk

Omdat ik de aanpak van grove verkeersovertreders belangrijk vind is in de afgelopen jaren het strafrecht en bestuursrecht met diverse maatregelen en sancties uitgebreid en worden maatregelen en sancties aangescherpt.

De Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG) is bedoeld voor bestuurders die zich tijdens één rit herhaaldelijk bewust risicovol in het verkeer gedragen, of zich schuldig maken aan een zeer zware snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom. Uit de evaluatie van de EMG blijkt dat tweederde van de kandidaten vanwege snelheidsovertredingen een EMG krijgen opgelegd. Dit is de reden dat de EMG wordt toegespitst op deze doelgroep, onder ander door aandacht te besteden aan de risico's van te hard rijden. Door meer maatwerk wordt een positieve gedragsverandering verwacht.

Met betrekking tot de beginnende bestuurder wordt naar aanleiding van de wens van uw Kamer in 2013 de norm verlaagd voor het schorsen van het rijbewijs naar twee in plaats van drie verkeersdelicten. Bij deze verkeersdelicten gaat het bijvoorbeeld om ernstige snelheidsovertredingen of bumperkleven.

Alcohol en verkeer gaan niet samen. Daarom heb ik naast de Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer nu ook de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer voor de ervaren bestuurder ingevoerd. Daarnaast is de recidiveregeling ernstige alcoholdelicten sinds juni 2011 in werking. Deze recidiveregeling wordt per 1 januari 2013 uitgebreid met drugsdelicten. In december 2011 is het alcoholslotprogramma in werking getreden voor grove alcoholovertreders. Bestuurders moeten minimaal twee jaar lang met een alcoholslot in de auto rijden en daarnaast zijn zij verplicht een begeleidingsprogramma te volgen.

Tenslotte blijf ik zoeken naar andere mogelijkheden om grove verkeers-overtreders aan te pakken. In dit kader doet de SWOV voor mij onderzoek om inzicht te krijgen in achterliggende oorzaken van automobilisten die veelvuldig bij ongevallen betrokken zijn en/of veelvuldig zware verkeers-overtredingen begaan. Dit onderzoek moet handvatten bieden om maatregelen zo goed mogelijk te laten aansluiten op de specifieke kenmerken van de nader te onderscheiden veroorzakerdoelgroepen.

Met betrekking tot de aanpak van veelplegers op de weg heeft mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie uw Kamer toegezegd te kijken hoe er meer zicht kan worden gekregen op deze groep. Op dit moment is hij aan het onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om hen uit de anonimiteit te halen, bijvoorbeeld door de inzet van de wijkagent. Zoals hij uw Kamer heeft toegezegd wordt u hierover medio 2012 nader geïnformeerd.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus