

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 587

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 maart 2018

Een groot deel van Nederland werd op 18 januari jl. getroffen door een uitzonderlijk zware storm die voor veel overlast heeft gezorgd. Ik ben geschrokken dat ondanks de waarschuwingen er toch veel vrachtwagens gekanteld waren. Een ongeluk met een omwaaiende vrachtwagen is op de eerste plaats een gevaarlijk incident voor de chauffeur zelf, en een kostbare aangelegenheid voor het transportbedrijf maar ook de medeweggebruikers kunnen gevaarlijke gevolgen hiervan ondervinden. Ik heb meteen contact gezocht met de transport- en logistieke sector om te bezien welke maatregelen iedereen kan nemen om dit in de toekomst te voorkomen. Hierbij zijn ook alle ideeën van burgers en organisaties die mij hebben bereikt meegenomen.

Gevolgen van de storm

Op 18 januari hebben 66 incidenten op de Rijkswegen plaatsgevonden waarbij één of meerdere vrachtwagens betrokken zijn geweest. Hierbij gaat het zowel om omgewaaide vrachtwagens als ook overige incidenten met vrachtauto's. Vooral vrachtwagens met een lage beladingsgewicht hebben bij deze omstandigheden een verhoogd risico om te kantelen, zeker op laagvlaktes waar de wind vrij spel heeft. Het merendeel van de omgewaaide vrachtwagens was dan ook leeg, of bijna leeg. Bij de gekantelde vrachtwagens gaat het om voertuigen met zowel een Nederlands als ook niet Nederlands kenteken.

Uitkomsten gesprek met de sector

Met TLN en evofenedex als vertegenwoordigers van de transport- en logistieke sector heb ik intensief gesproken over mogelijke maatregelen om dit soort incidenten in de toekomst zo veel mogelijk te voorkomen. In de media werd veelal een verbod als maatregel genoemd. Samen met TLN en evofenedex ben ik echter van mening dat een algeheel verbod om tijdens code rood te gaan rijden met een lege wagen disproportioneel is.

Een dergelijk verbod is praktisch erg moeilijk uitvoerbaar omdat waarschuwingen geen harde norm kennen, vaak regionaal zijn en op het tijdstip dat de waarschuwingen worden afgegeven altijd al chauffeurs onderweg zullen zijn. Vanwege bovengenoemde aspecten werd tijdens het gesprek een preventieve aanpak als meest kansrijk geduid, bijvoorbeeld het stimuleren van de veiligheidscultuur binnen de wegvervoerketen. Immers de hele wegvervoerketen is verantwoordelijk om dit soort ongelukken te voorkomen: zowel chauffeur en transportonderneming als ook opdrachtgever van de rit.

Stimuleren veiligheidscultuur binnen wegvervoerketen

Afgelopen jaar is door een aantal partners in een distributieketen een nieuw instrument, de Safety Deal «Vertrouwen op veiligheid», ontwikkeld waarbij het handelen bij weeralarm binnen de wegvervoerketen expliciet is meegenomen. Hierbij zijn afspraken gemaakt over een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor veilig werken in de logistieke keten met de gedragingen die daar in de praktijk bij passen, zoals het naleven van de rij- en rusttijden, en elkaar daarop aan kunnen spreken. De hele keten committeert zich aan de afspraken en is daarmee verantwoordelijk voor veilige werkomstandigheden voor de chauffeur. Hierbij wordt ook geregeld dat een opdrachtgever of werkgever de chauffeur niet mag dwingen om te gaan rijden bij extreem weer. In september 2017 is de eerste Safety Deal afgesloten binnen één distributieketen tussen de retailer, diverse transportbedrijven en de verzekeraar. Ik vind het dan ook van groot belang dat zoveel mogelijk bedrijven in de verschillende wegvervoerketens een Safety Deal sluiten. Het moet de norm worden om tijdens extreem weer het handelen naar de omstandigheden te laten prevaleren boven levertijden. Ik heb TLN en evofenedex verzocht en zij hebben mij verzekerd hun achterban te stimuleren om Safety Deals af te sluiten, of vergelijkbare afspraken te maken, door bedrijven hierover actief te informeren door publicaties in magazines en op websites.

Om concrete handelingsperspectieven te kunnen geven aan bedrijven zullen TLN en evofenedex de storm met hun achterban uitgebreid evalueren. Zij zullen nog dit voorjaar praktische handvatten geven aan bedrijven bij code geel, oranje en rood en de verschillende weersomstandigheden die daaraan gekoppeld zijn, zodat zij goed voorbereid zijn op extreem weer en weten welke maatregelen ze kunnen nemen.

Communicatie richting weggebruiker

Het KNMI heeft als overheidsinstituut de veiligheidstaak om weerwaarschuwingen uit te geven. Het KNMI waarschuwt als het weer een risico is – code geel, oranje, rood – om bij te dragen aan een veilig en bereikbaar Nederland. Rijkswaterstaat (RWS) heeft voorafgaand aan het weeralarm code rood op donderdagochtend 18 januari op woensdagmiddag de code oranje afgegeven. Hierin is door RWS al vroegtijdig aandacht gevraagd voor de rijomstandigheden en extra alertheid voor voertuigen met aanhanger en het vrachtverkeer. Naast het verspreiden van het weerbericht langs de gebruikelijke kanalen, zoals ANP, RWS verkeersapp en twitter, komen er voortdurend meer mogelijkheden om de communicatie met de chauffeurs te verbeteren. Denk hierbij aan in-car technologie waarmee alle chauffeurs informatie geïntegreerd op hun boordcomputer, navigatiesysteem of mobile device kunnen krijgen. Ik werk daarom in het partnership Talking Traffic samen met marktpartijen¹ aan het uitbreiden van de informatievoorziening via deze kanalen, ook op het gebied van weersomstandigheden. Afgesproken is dat deze marktpartijen vanaf het

¹ <https://www.partnershiptalkingtraffic.com/>

tweede kwartaal 2018 adviezen doorgeven aan hun gebruikers en klanten op basis van de data die door KNMI en RWS worden aangeleverd. Actuele informatie over lokale omstandigheden, zoals het weer, kan op deze manier eenvoudig getoond worden aan alleen die weggebruikers voor wie het relevant is. Hiernaast zijn in de EU verordening 886/2013 voor Safety Related Traffic Information (SRTI) op Europees niveau afspraken gemaakt over het ontsluiten van data over verkeersonveilige situaties, waaronder extreem weer. Iedere publieke en private partij in Nederland die over dergelijke gegevens beschikt moet dit kenbaar maken via de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW). Overheden dienen deze gegevens om niet ter beschikking te stellen. De weerwaarschuwing van 18 januari jl. is door de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW) verspreid via het real-time data SRTI kanaal, zodat alle providers deze data konden afnemen en doorgeven aan weggebruikers.

Ik wil bezien of er nog andere kanalen zijn om de weerwaarschuwing nog beter bij met name vrachtwagenchauffeurs te krijgen. Daarom zal RWS samen met de transport- en logistieke sector en de ANWB bekijken via welke andere mediakanalen vrachtwagenchauffeurs bereikt kunnen worden en hoe de boodschap het beste geformuleerd kan worden. Hiernaast is RWS in gesprek met de Belgische en Duitse collega's om van elkaar te leren hoe met weggebruikers het beste gecommuniceerd kan worden, zodat ook bezien kan worden hoe buitenlandse chauffeurs zo optimaal mogelijk benaderd kunnen worden.

Ik heb veel reacties ontvangen waarin werd voorgesteld om naar weggebruikers via Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) boven de weg in verschillende talen te communiceren. Uit ervaringen die RWS heeft opgedaan met tekstkarren, waarop in verschillende talen informatie werd aangeboden blijkt dat het afwisselend laten zien van dezelfde tekst in verschillende talen het verkeer afleidt. Ik vind dit vanuit oogpunt verkeersveiligheid niet wenselijk.

Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA)

Naast het voorkomen van ongevallen is het ook belangrijk om de afhandelingsduur van incidenten zo kort mogelijk te houden, zodat het fileleed beperkt blijft. In dit kader is door het Verbond van Verzekeraars, de brancheorganisaties Transport Logistiek Nederland (TLN), evofenedex, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en Rijkswaterstaat (ook namens de overige wegbeheerders) het samenwerkingsverband STIMVA opgericht. Doel is het verbeteren van de afhandeling van incidenten met vrachtauto's en te bezien hoe incidenten voorkomen kunnen worden. Daarom heb ik de STIMVA partijen gevraagd om bij hun eerstvolgende overleg hun expertise in te brengen bij het formuleren van concrete handelingsperspectieven voor chauffeurs en bedrijven bij weeralarm en hun bevindingen aan mij terug te melden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga