

Vergaderjaar 2014–2015

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 464

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 mei 2015

Ik informeer u hierbij mede namens mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie over een aantal verkeer- en vervoerdossiers. Hiermee geef ik invulling aan een aantal toezeggingen die ik uw Kamer eerder heb gedaan.

De meeste onderwerpen in deze brief hebben te maken met verkeersveiligheid. In relatie tot de doelstellingen van verkeersveiligheid heeft u op 30 april de brief ontvangen over het aantal verkeersdoden in 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 463). Daarnaast ontvangt u voor de zomer een reactie op de 18 maatregelen uit het rapport: opschakelen naar meer verkeersveiligheid van de SWOV.

Campagnes

In 2015 zet ik weer campagnes in voor veilig smartphone gebruik in het verkeer, BOB en het voorkomen van snelheidsovertredingen. Bob en «Aandacht op de weg» krijgen nieuwe spotjes. De spotjes voor Snelheid (snelheidsweter) worden dit jaar herhaald. Gezien het succes van de Fietsmodus voor jonge fietsers wordt deze actie in 2015 twee maal gehouden. Wederom in samenwerking met KPN, Vodafone, T-Mobile en Ziggo. Samen met hen richt ik de communicatie op schoolgaande jongeren. Zo voorkomen we dat het appen op de fiets (Kamerstuk 29 398, nr. 428), en later in de auto, een gewoonte wordt.

Bellen en appen op de fiets

Tijdens het Algemeen Overleg verkeersveiligheid van 9 oktober 2014 heb ik u toegezegd te kijken naar de internationale ervaringen met een verbod op bellen en appen op de fiets. In het kort zijn dit de bevindingen:

Regelgeving

In het verdrag van Wenen is in 2006 een artikel 8.6 opgenomen dat luidt: «Domestic legislation should lay down rules on the use of phones by drivers of vehicles. In any case, legislation shall prohibit the use by a driver of a motor vehicle or moped of a hand-held phone while the vehicle is in motion.»

In Denemarken en veel Zuidelijke Europese landen is dit overgenomen zonder de inperking van gemotoriseerd vervoer. Daardoor geldt het dus ook voor fietsers. In de andere Scandinavische landen, Engeland en Ierland is handheld bellen op de fiets niet verboden. In Ierland staat in de wet «cyclists should never use a mobile Phone when cycling and pedestrians should be careful when using one». Hier heeft de wetgeving een adviserende functie («should») en kan er niet op gehandhaafd worden. Opvallend genoeg is in Zweden de regelgeving in 2013 verruimd. Deze luidt «Tijdens het rijden mag de bestuurder van een motorvoertuig een mobiele telefoon en andere communicatiemiddelen gebruiken zolang het rijgedrag daardoor niet negatief beïnvloed wordt». Hier worden bestuurders dus op hun eigen verantwoordelijkheid aangesproken. Aanleiding hiervoor is dat de smartphone ook op positieve wijze in het verkeer gebruikt wordt en hier ruimte voor moet zijn.

Handhaving

Er zijn geen cijfers bekend over handhaving of effectiviteit van een verbod van bellen of appen op de fiets. De inschatting van de geconsulteerde personen in de betreffende landen is dat er geen of nauwelijks handhaving plaatsvindt. Ook in landen met een hoge fietsdichtheid wordt, zelfs bij specifieke acties gericht op fietsers, niet op handheld gebruik van de telefoon gelet. In Duitsland wordt een enkele keer beboet voor handheld gebruik van de telefoon op de fiets. De Duitse politie geeft aan dat dit erg lastig is omdat iemand op heterdaad betrapt moet worden en dat spraakbewegingen geconstateerd moeten zijn.

Wat betekent dit nu voor ons? Ik ben geen voorstander van regelgeving die niet of erg moeilijk handhaafbaar is. Op basis van de gegevens uit andere Europese landen zie ik dan ook geen aanleiding om onze regelgeving te veranderen. Wij zetten in Nederland serieus in op gedragsverandering op een positieve manier. Op 23 september 2014 heb ik een convenant getekend met KPN, T-Mobile, Vodafone en Ziggo. Ik trek samen met deze providers op met de campagne Aandacht op de Weg waar ook de Fietsmodus een belangrijk onderdeel van is. In de laatste maanden van 2014 is ruim 700.000 km gefietst met die Fietsmodus aan. De providers hebben voor 2015 hun inbreng flink opgevoerd door meer middelen en capaciteit vrij te maken en gaan dit jaar dus nog zwaarder inzetten op de Fietsmodus. Er komen zowel in het voorjaar als najaar acties om scholieren te stimuleren om de Fietsmodus te gebruiken en daarmee prijzen te winnen. Ook zullen de telecomproviders zich binnenkort beraden over wat zij, naast het meewerken aan de campagne, nog meer kunnen doen aan verantwoord smartphone gebruik.

Naast de providers zetten ook andere marktpartijen zich in voor verantwoord smartphone gebruik in het verkeer. Een goed voorbeeld is dat een app, vergelijkbaar met de Fietsmodus maar dan voor automobilisten, onlangs in New York de gouden Edison Award gekregen heeft. Een prestigieuze prijs voor maatschappelijk nuttige innovaties. Deze app belooft automobilisten die rijden zonder hun smartphone te gebruiken met beloningen vanuit marktpartijen. De producent verwacht de komende jaren in Nederland 600.000 gebruikers te hebben. Ik heb VVN gevraagd

om deze app toe te voegen aan de toolbox die zij maken voor werkgevers waarmee zij verantwoord smartphonegebruik kunnen stimuleren bij hun werknemers. Deze app is één van de voorbeelden van marktpartijen die het probleem van smartphones in het verkeer willen tegengaan.

Ook Team Alert en VVN zetten zich in voor verantwoord smartphone gebruik. Dit gebeurt onder andere door verkeersveiligheidsessies op scholen waarbij smartphone gebruik een belangrijk thema is. Tot slot spelen de verzekeraars nog een rol. Zij kijken per ongeval welk gedrag bijgedragen heeft aan het ontstaan van het ongeval en bepalen zo de aansprakelijkheidsverdeling. Smartphonegebruik wordt ook meegenomen in deze overwegingen. Een verbod op smartphonegebruik op de fiets zal dit niet veranderen.

Alles overziend vind ik dat de huidige koers in Nederland vooralsnog de beste optie is omdat ik meer geloof in gedragsbeïnvloeding dan een verbod. Deze koers verdient de kans om zich te bewijzen.

Rode kruizen

Tijdens het AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid dat heeft plaatsgevonden op 12 februari 2015 heeft het lid Bashir voorgesteld om 100 flitscamera's verspreid door het land achter matrixborden te hangen die vastleggen wanneer iemand een rood kruis negeert en passeert (Kamerstuk 29 398, nr. 458). Ik heb hierop toegezegd dat zal worden gezien wat de mogelijkheden zijn om camera's te gebruiken om te controleren of weggebruikers rode kruizen negeren.

Samen met mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie heb ik het voorstel van het lid Bashir serieus bekeken. Het resultaat hiervan is dat we vraagtekens hebben bij de juridische houdbaarheid van het voorstel. Bij het opleggen van een boete of andere straf voor het negeren van een rood kruis is het van belang dat wordt vastgesteld of er geen sprake is van een rechtvaardigingsgrond (situatie ter plekke, overig verkeer etc.). Het is de vraag of dit is vast te stellen aan de hand van «flitscamera's». Een camera kan immers slechts een klein deel van de rijstrook zien (maximaal 50 meter na een bord). Ook zouden, om na te gaan of er sprake is van een rechtvaardigingsgrond voor het negeren van een rood kruis bij het CJIB alle foto's/beelden handmatig moeten worden uitgelezen; bij automatisch uitlezen wordt namelijk niet geconstateerd of er sprake is van een rechtvaardigingsgrond. Dit kost veel capaciteit. Daarnaast zie ik nog een aantal andere praktische bezwaren. Doordat de camera's een beperkt bereik hebben, wordt het overgrote deel van de rijstroken niet gecontroleerd. Ook moeten de camera's communiceren met het rode kruis. De camera mag immers alleen overtredingen constateren op het moment dat het rode kruis aanstaat. Dit is een ingewikkelde constructie die storingsgevoelig is. Ten slotte moet de weg worden afgesloten op het moment dat de camera's achter de borden worden bevestigd. Dit gaat ten koste van de doorstroming. Zeker indien het de bedoeling is om de camera's steeds op andere plekken te hangen.

Ik deel wel het belang dat uw Kamer hecht aan preventie en bestraffing van roodkruis negatie. Er zijn dan ook in de afgelopen periode meerdere acties genomen om het negeren van een rood kruis tegen te gaan. Zo heeft Rijkswaterstaat in overleg met de nationale politie de afspraak gemaakt dat de handhaving op het negeren van rode kruizen geïntensiveerd wordt en zijn beide partijen overeengekomen dat de handhaving van de maximumsnelheid bij wegwerkzaamheden wordt geïntensiveerd. Rijkswaterstaat heeft langs trajecten waarvan bekend is dat regelmatig rode kruizen worden genegeerd bebording geplaatst met een boodschap

die gericht is op het tegengaan van dit onwenselijk gedrag van weggebruikers. Daarnaast is op 1 januari 2015 de aanpak van de veelplegers in het verkeer gestart. Bestuurders die feiten plegen die onder deze aanpak vallen, worden geconfronteerd met afdoening in het strafrecht en met het strafvorderingbeleid ten aanzien van veelplegers in het verkeer van het Openbaar Ministerie dat ziet op hogere sancties. Het negeren van een rood kruis is zo'n feit dat vanaf 1 januari via het strafrecht wordt afgedaan. Daarnaast is met ingang van 2 februari jl. een experiment gestart voor de duur van één jaar om in de regio Rotterdam weginspecteurs een buitengewone opsporingsbevoegdheid toe te kennen (BOA status) ten aanzien van het negeren van een roodkruis en verkeerd vluchtstrook gebruik. Hiermee zullen ook de weginspecteurs van Rijkswaterstaat in deze periode daar kunnen optreden tegen roodkruisnegatie.

Omdat al veel maatregelen worden genomen om het negeren van een rood kruis tegen te gaan, wil ik de uitkomst van de genoemde maatregelen eerst afwachten alvorens ik eventuele aanvullende maatregelen neem.

Contourmarkering

Tijdens het VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid van 11 maart 2015 heeft uw Kamer mij vragen gesteld over het SWOV rapport over contourmarkeringen van vrachtwagens (Handelingen II 2014/15, nr. 62, item 3). Retroreflecterende contourmarkering is belijning (vaak in de vorm van plakstrippen of verf) die wordt aangebracht op de randen van vrachtauto's. Retroreflecterend houdt in dat het licht reflecteert in dezelfde richting als de lichtbron, zoals ook verkeersborden retroreflecterend – en daardoor nog beter zichtbaar in het donker – zijn. Door deze markering op de randen van vrachtauto's aan te brengen worden de contouren van de vrachtauto (en daarmee de vrachtauto zelf) beter zichtbaar voor andere verkeersdeelnemers.

Contourmarkering is goed voor de verkeersveiligheid. Vrachtauto's mogen dus nu al vrijwillig contourmarkering voeren en contourmarkering is verplicht gesteld voor nieuwe vrachtauto's vanaf 2011. Ik verwacht (gezien de omlooptijd van vrachtauto's die tussen de 10 en 20 jaar ligt) dat rond 2025 alle vrachtauto's contourmarkering hebben. Vanzelfsprekend zal dan ook pas het positieve effect op verkeersveiligheid maximaal zijn. Versneld en verplicht invoeren van contourmarkering op bestaande vrachtauto's («retrofit») zal die tijd verkorten, waardoor het maximale effect eerder bereikt wordt. De SWOV heeft berekend dat als in 2015 alle vrachtauto's al contourmarkering zouden hebben, dat we dan over de jaren heen 8 doden besparen; ongeveer 3 in 2015, en de jaren daarna steeds minder, want het positieve effect van de retrofit verplichting van contourmarkering neemt snel af als je het later invoert omdat elk jaar nieuwe vrachtauto's op de weg komen die sowieso contourmarkering moeten hebben.

Een retrofit verplichting van veiligheidssystemen acht ik alleen gerechtvaardigd als er een structureel kosten-baten voordeel is. Hoewel SWOV aangeeft dat er maatschappelijk een licht voordeel is, is de KBA voor het bedrijfsleven niet positief: De totale kosten voor de sector worden geschat op ongeveer 31 miljoen euro. Bovendien neemt de meerwaarde van verplichte retrofit snel af zoals ik hierboven aangaf. Ik wil dus niet overgaan op het verplicht retrofit invoeren van contourmarkering, maar hoop dat de sector gebruik maakt van de aanwezige middelen om vrijwillig deze bijdrage te leveren aan verkeersveiligheid.

Cabotage

Zoals door de Staatssecretaris van IenM op 28 mei 2014 tijdens het algemeen overleg Transportraad toegezegd zal de Kamer in het voorjaar van 2015 worden geïnformeerd over het nader onderzoek naar de cabotageactiviteiten in Nederland en over de handhaving hiervan in Nederland en andere EU-lidstaten (Kamerstuk 21 501-33, nr. 495). Ik kan u melden dat Panteia in 2014 in opdracht van mij dit onderzoek heeft opgestart en dat de ILT in dit kader een groot aantal controles uitvoert. Dit is nodig om een meer onderbouwd beeld te krijgen van de in Nederland uitgevoerde cabotage. In de praktijk is het voorbereiden, uitvoeren en terugkoppelen van deze specifieke cabotagecontroles zeer tijdsintensief. Het kost dan ook meer tijd om de benodigde gegevens te verzamelen en te analyseren. Ik verwacht u over de resultaten van dit onderzoek na de zomer te kunnen informeren.

Pilot Elektrisch rijden A2

Tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2014 heb ik toegezegd te verkennen wat de mogelijkheden zijn voor een proef om op (een deel van) de A2 waar een snelheidslimiet van 100 km/uur geldt, voor volledig elektrisch voertuigen (EV's) een snelheid van 130 km/u toe te staan. Een proef om op (een deel van) de A2 voor EV's een snelheid van 130 km/u toe te staan heeft op basis van de huidige inzichten onvoldoende meerwaarde. Snelheidsverhoging voor EV's kent weinig perspectief op een bredere toepassing op het autosnelwegennet omdat elektrisch rijden alleen een positief effect heeft op luchtkwaliteit en niet op geluid en verkeersveiligheid.

Van de snelwegen waar verhogen naar 130 km/u nu niet mogelijk is, is er namelijk maar een beperkt aantal wegvakken waar de luchtkwaliteit de enige beperkende factor is. Door de te verwachten verbetering van de luchtkwaliteit zal dat aandeel de komende jaren nog verder afnemen. Op de overige snelwegen met een lagere maximumsnelheid spelen ook beperkingen vanwege verkeersveiligheid of geluidsknelpunten en deze worden niet opgelost met elektrisch rijden.

Qua organiseren en uitvoeren van de handhaving heeft een mogelijke proef op de A2 nogal wat voeten in de aarde. Op een deel van het traject zullen dubbele onderborden geplaatst moeten worden (100 km/u, alleen tussen 6–19 uur, uitgezonderd EV's). In het verleden is gebleken dat het toepassen dergelijke dubbele onderborden tot onduidelijkheid bij weggebruikers leidt. Ook vraagt een proef op de A2 voor de handhaving een aantal fundamentele aanpassingen in de systemen voor de trajectcontrole. Daarnaast heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) op mijn verzoek literatuuronderzoek gedaan, waaruit blijkt dat een exclusief hogere maximumsnelheid voor EV's naar verwachting een beperkte bijdrage zal leveren aan het vergroten van de waardering van EV's (zie: <http://www.pbl.nl/onderwerpen/mobiliteit/publicaties/snelhedenbeleid-voor-elektrische-voertuigen>).

Vanuit het streven om elektrisch rijden te bevorderen heb ik het PBL gevraagd om de bevindingen uit het literatuuronderzoek nader te onderbouwen met een marktonderzoek, waarbij representatieve doelgroepen kunnen worden bevroegd. Bij dit onderzoek worden ook andere beleidsopties gericht op het stimuleren van elektrisch rijden, voor zover deze binnen mijn beleidsruimte liggen, betrokken. Ik ben voornemens om u voor het einde van het jaar te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek.

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