



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
t.a.v. de heer mr. T.H.J. Joustra
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070- 456 00 00
F 070 456 11 11

Ons kenmerk

ILT-2013/17608

Uw kenmerk

OvV-12501911

Datum 6 juni 2013
Betreft Reactie op aanbevelingen rapport
'Vrachtwagenongevallen op snelwegen'

Geachte heer Joustra,

Bij uw brief van 29 november 2012 heeft u het rapport "Vrachtwagenongevallen op snelwegen" aangeboden. In het rapport doet u vier aanbevelingen aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en één aanbeveling heeft u zowel aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu als aan het Ministerie van Veiligheid en Justitie gericht. In deze brief geef ik een reactie op deze aanbevelingen. Voor zover uw aanbevelingen ook de Minister van Veiligheid en Justitie aangaan, is deze reactie ook namens de Minister van Veiligheid en Justitie.

In uw rapport heeft u uitgebreid de factoren onderzocht die een rol kunnen spelen bij vrachtwagenongevallen op snelwegen. Uw analyse draagt bij aan het verder inzicht in het ontstaan ervan. De verkeersveiligheid op snelwegen in Nederland is nu al relatief hoog en er is al sprake van een dalende trend is in het aantal ernstige slachtoffers bij ongevallen op snelwegen waar vrachtwagens bij betrokken zijn.

Ik ondersteun uw standpunt dat de transportsector een belangrijke rol heeft in de verbetering van de verkeersveiligheid. De naleving van regelgeving en het verbeteren van de bewustwording van de risico's van vermoeidheid en verminderde alertheid is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de betrokken partijen in de sector zelf.

In mijn gesprek met de voorzitter van Transport en Logistiek Nederland (TLN) heb ik hierover van gedachten gewisseld. Door mijn ministerie is het traject "Koers op Veilig" ontwikkeld. Dit traject bestaat onder meer uit een website met hulpmiddelen voor ondernemers om veiligheidsmaatregelen te nemen en het instellen van een netwerk waarbij ondernemers een inspanningsverplichting aangaan en worden begeleid bij de implementatie van veiligheidsmaatregelen. Een vermoeidheidsscan maakt onderdeel uit van dit traject. Vanuit mijn ministerie is dit initiatief gefinancierd en bij gebleken succes zou de sector de verantwoordelijkheid hiervoor overnemen. Met de voorzitter van TLN heb ik afgesproken dat hij de verdere ontwikkeling van een veiligheidscultuur voor eigen rekening van TLN(leden) voor zal leggen aan het bestuur van TLN. Ik heb er goede hoop op dat zij hun inspanningen op het gebied van veiligheidscultuur zullen vergroten.

In het vervolg van deze brief zal ik ingaan op de aanbevelingen die u aan mijn departement en aan dat van Veiligheid en Justitie hebt gericht.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
ILT-2013/17608

Aanbeveling aan de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Veiligheid en Justitie.

Aanbeveling 2

Gezamenlijk toezicht

Realiseer gezamenlijk toezicht door NIWO, Inspectie Leefomgeving en Transport en politie, zodat de naleving van de rij- en rusttijdenregelgeving en de Arbeidsomstandighedenwetgeving wordt gewaarborgd.

In uw rapport legt u een sterke nadruk op de vermoeidheid van de vrachtwagenchauffeur. Vermoeidheid kan inderdaad een belangrijke factor zijn in het kader van de verkeersveiligheid. Het is echter ook een factor die zich slechts in beperkte mate vanuit de rijksoverheid laat beïnvloeden door regelgeving op het gebied van arbeids- en rusttijden en handhaving hiervan. Zo wordt vermoeidheid ook veroorzaakt door activiteiten van de chauffeur in zijn vrije tijd.

De sector heeft daarom vooral zelf mogelijkheden om maatregelen te treffen ter voorkoming van vermoeidheid bij chauffeurs, met name op het vlak van planning werkzaamheden en bewustwording bij bedrijven van gevolgen van vermoeidheid.

Het toezicht op de naleving van de rij- en rusttijdenregelgeving wordt gezamenlijk uitgevoerd door de ILT en de politie. Er zijn Europese richtlijnen over het aantal uit te voeren inspecties. Bij de samenwerking tussen ILT, de politie en de RDW ligt het accent momenteel op de arbeidsintensieve bestrijding van manipulatie van de tachograaf en de daarin opgeslagen gegevens. Handhaving van de rij- en rusttijden heeft naar verwachting ook een positieve invloed op het tegengaan van vermoeidheid in het verkeer. Vermoeidheid is echter vooral een subjectief begrip en laat zich daardoor niet in handhaafbare normen vatten. Het is voor de genoemde instanties dan ook niet mogelijk op het aspect vermoeidheid zelf te handhaven.

Ter vergroting van de bewustwording op het gebied van vermoeidheid zijn er ook door mijn Ministerie in het recente verleden de nodige voorlichtingsactiviteiten ontwikkeld. Indien er in de toekomst weer dergelijke initiatieven zijn ter bewustwording van de gevolgen van vermoeidheid en verminderde alertheid in het verkeer, zal de ILT bij toezichtinspecties hieraan medewerking verlenen.

Daarnaast is de ILT in gesprek met de I-SZW om te bezien of structureel toezicht op arbowetgeving op effectieve wijze kan worden meegenomen tijdens haar administratiecontroles bij transportondernemingen. Ook op die manier zou een bijdrage kunnen worden geleverd aan de vermindering van de arbeidsrisico's in het wegvervoer. De ILT zal hierbij toezien op de beschikbaarheid en volledigheid van de Risico-inventarisatie &- evaluatie (RI&E) en de toetsing ervan door een gecertificeerde arbodienst of arbodeskundige. Deze controles zijn risicogestuurd aan de hand van informatie uit controles en analyse op risico's op overtredingen.

Bij transportbedrijven met wie de ILT een convenant af gaat sluiten benadrukt zij het belang om aandacht te hebben voor vermoeidheidsmanagement indien hun

chauffeurs soms langere tijd van huis zijn. Met name wordt daarbij gewezen op het belang van voorlichting aan chauffeurs over vermoeidheidsrisico's in het verkeer en op een goede roosterplanning. De inrichting van een vermoeidheidsmanagementsysteem kan deel uitmaken van een convenant.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
ILT-2013/17608

Naast deze intensieve samenwerking tussen ILT en politie met betrekking tot toezicht en handhaving ziet de NIWO toe op de vervulling van de voorwaarden die gelden voor de communautaire vergunning voor het beroepsgoederenvervoer. Deze worden door de NIWO elke vijf jaar opnieuw getoetst, in het kader van de vereiste verlenging. Om aan de eis van vakbekwaamheid te voldoen moet de onderneming beschikken over een vervoersmanager die in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid. Een vervoersmanager beschikt daarmee over kennis van onder meer de voorschriften inzake de rij- en rusttijden en arbeidsomstandigheden. Op dit moment is er – anders dan voor de chauffeurs – geen verplichte nascholing voor vervoersmanagers. De Europese Verordening verzet zich hier evenwel niet tegen. Ik zal met de transportsector overleggen teneinde vast te stellen of een dergelijke nascholing kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Tussen de inspectie en het NIWO zijn voorts intensieve contacten indien in het kader van handhaving is geconstateerd dat een bedrijf niet langer aan de vergunningsvoorwaarden voldoet en een intrekkingprocedure kan worden gestart. Ook met andere partners, zoals politie en het Openbaar Ministerie onderhoudt het NIWO voor dit doel intensieve contacten om de benodigde informatie snel en doeltreffende uit te wisselen.

Aanbevelingen aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanbeveling 3

Voertuigveiligheid

Bepleit in Europees verband maatregelen voor het verminderen van botsagressiviteit van vrachtwagens en ter voorkoming van vrachtwagenongevallen.

Het is een feit dat het verschil in massa tussen vrachtwagens en het overige verkeer ernstige gevolgen kan hebben in geval van een ongeluk. In het recente verleden zijn op dit terrein in EU-verband al diverse maatregelen getroffen, zoals onder andere een verplichte Advanced Emergency Breaking System en LDWA.

Daarnaast heeft de Europese Commissie vorige maand een aanpassing van richtlijn 96/53f EG (maten en gewichten van vrachtwagens) voorgesteld. Deze aanpassing maakt het mogelijk om vrachtwagens aan de voor- en achterkant uit te rusten met voorzieningen die de schade bij aanrijdingen beperken (bijvoorbeeld door het aan kreukelzones). Voorts steun ik internationale ontwikkelingen op het gebied van voertuigvoorzieningen die de veiligheid kunnen verhogen, ook in combinatie met GPS-systemen en reisinformatie.

Aanbeveling 4

Weginrichting

- a. *Vergroot het zelfverklarende karakter van de weginrichting door het verbeteren van de informatievoorziening boven de weg en het ontwikkelen van een stilstand-detectiesysteem;*
- b. *Stel vast bij welke verkeersintensiteit het omslagpunt ligt waarbij spitsstroken*

onveilig worden dan diezelfde weg zonder spitsstroken was geweest. Besluit niet tot de aanleg van nieuwe spitsstroken tot dit omslagpunt is bepaald. Neem maatregelen om de semipermanente spitsstroken te vervangen door reguliere wegbreiding voordat het omslagpunt is bepaald. Heroverweeg in dit licht ook het permanente karakter van de structurele spitsstroken.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
ILT-2013/17608

In uw rapport stelt u dat de informatievoorziening boven de weg op dit moment onvoldoende prikkel is voor de weggebruiker om zijn gedrag effectief aan te passen. In het algemeen functioneert het systeem naar behoren. Ik erken dat de situatie voor wat betreft de naleving nog niet optimaal is. Zoals u weet spreek ik de transportsector ook aan op zijn verantwoordelijkheid en ondersteun ik de handhavinginspanning van de politie. Tevens zal ik in het kader van de Europese harmonisatie de komende jaren tijdens regulier onderhoud en binnen de financiële kaders meer en meer de rode rand laten aanbrengen, met nadruk op die wegvakken waar de naleving van de maximumsnelheden op de matrixborden boven de weg voor de veiligheid het belangrijkste is.

Uw advies bevestigt de ernst van het risico dat veroorzaakt wordt door stilvallende voertuigen op spitsstroken. Rijkswaterstaat houdt zich al geruime tijd bezig met het vinden van een geschikt detectiesysteem voor stilvallende voertuigen dat tegen realistische kosten geïmplementeerd kan worden. RWS zal daarom ook doorgaan met het onderzoeken en zo mogelijk beproeven van kansrijke en betaalbare detectiesystemen. Indien hieruit blijkt dat invoering van een stilstanddetectiesysteem grote voordelen biedt bij het verbeteren van de verkeersveiligheid ben ik bereid hiertoe technische maatregelen te overwegen. Een afweging van de kosten en het te verwachten voordeel zullen onderdeel uitmaken van mijn afweging.

In de praktijk blijken er op trajecten waar spitsstroken zijn aangelegd minder kop-staartbotsingen plaats te vinden dan op trajecten waar geen spitsstroken zijn. Door de aanleg van spitsstroken lijkt de verkeersveiligheid dus verbeterd. Ik zie dan ook geen aanleiding om met de aanleg van spitsstroken te stoppen.

Uit een evaluatie van het verruimen van de openingstijden van de spitsstroken lijkt het aantal ongelukken nog verder af te nemen. Bovendien wordt de veiligheid op de spitsstroken voortdurend door Rijkswaterstaat gemonitord. Indien hieruit naar voren komt dat de veiligheid in het geding is, zal ik maatregelen in overweging nemen. Voorshands zie ik echter geen aanleiding om een dergelijk omslagpunt vast te stellen.

Aanbeveling 5

Vrachtwagenparkeerplaatsen

Zorg dat er voldoende vrachtwagenparkeerplaatsen op de juiste locaties worden gerealiseerd, zodat vrachtwagenchauffeurs in staat zijn de rij- en rusttijdenregelgeving na te leven. Ga daarbij uit van de capaciteitsbehoefte zoals weergegeven in het Uitvoeringskader Verzorgingsplaatsen (Rijkswaterstaat, november 2011).

Het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen dat u in uw rapport signaleert is een bekend knelpunt, dat zich voornamelijk op enkele corridors voordoet. In mijn brief aan de Tweede Kamer van 25 november 2011 (Kamerstuk 33 000 A nr. 20) heb ik € 25 miljoen ter beschikking gesteld om juist langs die internationale corridors de capaciteit van parkeer- en rustplaatsen uit te breiden. Het maatregelenpakket dat

op basis hiervan is uitgewerkt, wordt in 2014 door Rijkswaterstaat gestart. Daarnaast zal ik met marktpartijen en decentrale overheden in met name in de grensstreken in overleg treden om te bezien welke rol zij kunnen spelen bij het oplossen van de nog resterende knelpunten met betrekking tot de capaciteit van parkeer- en rustplaatsen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
ILT-2013/17608

Aanbeveling 6

Nascholing

Zorg ervoor dat verkeersveiligheid een verplicht onderdeel wordt van de nascholing in het kader van de richtlijn vakbekwaamheid (code 95).

Ik onderken het belang van een goede nascholing. De EU-richtlijn 2003-59 (vakbekwaamheid beroepschauffeurs) stelt in artikel 7 dat de nascholing de chauffeurs in de gelegenheid stelt de voor hun werk essentiële kennis te actualiseren, waarbij speciale nadruk wordt gelegd op verkeersveiligheid en rationeel brandstofgebruik.

Momenteel staat het transportbedrijven vrij om te kiezen uit een cursusaanbod dat door CBR/CCV is getoetst op de onderwerpen die in bijlage 1 van de richtlijn zijn aangegeven. Er geldt alleen een verplichting om in het kader van de nascholing eens in de vijf jaar een praktijktraining van zeven uur te volgen.

Een belangrijk deel van het huidige aanbod aan praktijkcursussen richt zich al op veilig weggedrag en veilig manoeuvreren. Ik ben bereid om met CBR/CCV en de sector te overleggen of ook een (verplichte) praktijkcursus hier iets substantieels aan zou toevoegen.

Zoals bij aanbeveling 2 al aangegeven ben ik, gezien het belang van het op peil houden van vakbekwaamheid, tevens bereid om met de transportsector te overleggen of ook een (verplichte) nascholing van vervoersmanagers zou kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ik vertrouw met deze informatie van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen