

Vergaderjaar 1995–1996

22 100

Meerjarenplan verkeersveiligheid

Nr. 43

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 26 oktober 1995

Tijdens het nota-overleg verkeersveiligheid van 13 maart 1995 (22 100, nr. 37) werd onder andere motie 22 100, nr. 31 ingediend. Hierin werd mij verzocht een pilot-project te starten waarin geëxperimenteerd kan worden met de intelligente (d.w.z. extern aangestuurde) **snelheidsbegrenzer voor personenauto's**. Dit omdat door flexibele beïnvloeding van de snelheid veel ongevallen voorkomen zouden kunnen worden.

Ik heb inmiddels een voorbereidend onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden om een dergelijk pilot-project uit te voeren. Daarin komt onder andere het volgende naar voren.

Voordelen van de intelligente snelheidsbegrenzer zijn dat hij binnen het SVV en NMP past, een kansrijke optie is binnen snelheden- en voertuig-beleid, en binnen Duurzaam Veilig een brug kan slaan tussen een statisch wegaanbod en variatie in omgeving. Zo kan bespaard worden op snelheidsremmende infrastructurele voorzieningen als verkeersdrempels, wegversmallingen en asverschuivingen, hetgeen ook de hinder voor bussen en hulpverleningsvoertuigen vermindert.

Daarnaast spelen echter de volgende factoren een rol:

- Gebleken is dat een geschikte extern aangestuurde variabele snelheidsbegrenzer voor personenauto's nog niet bestaat en dus vooralsnog niet in een praktijksituatie kan worden getest.

- Om tot invoering te komen is een voertuigeis noodzakelijk. Voertuigeisen kunnen alleen in Europees verband worden gesteld, hetgeen betekent dat de intelligente snelheidsbegrenzer in Europees verband zal moeten worden opgepakt.

Voorwaarden voor een pilot-project zijn derhalve:

- dat eerst een variabele extern aanstuurbare snelheidsbegrenzer en de bijbehorende weg-voertuig-communicatie worden ontwikkeld en de technieken op laboratorium-schaal worden getest;

- dat er in Europees verband draagvlak voor het concept wordt gevonden en daarmee de bereidheid financieel deel te nemen aan bovengenoemd traject, gezien de kosten ervan (inclusief een beperkte praktijkproef enige tientallen miljoenen guldens).

Daarom ben ik van oordeel dat een Nederlandse solo-actie niet aan de orde is maar dat een en ander in internationaal kader moet worden opgepakt.

Ik kan u dan ook op dit moment geen pilot-project toezeggen, maar wel dat ik alle mogelijke moeite zal doen het onderwerp zo spoedig mogelijk in Europees verband op de (onderzoeks)agenda te krijgen. Bovendien biedt het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie in 1997 kansen om hier vervolgens een extra impuls aan te geven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink