

Vergaderjaar 2003–2004

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2004

Om de trend naar minder verkeersslachtoffers voort te kunnen zetten dient aan verkeersveiligheid een hoge prioriteit te worden toegekend. Dit vereist continue aandacht, samenwerking en soms ingrijpende (grote en kleine) maatregelen. Alleen op die manier is een verdere verbetering van de verkeersveiligheid te bereiken en kunnen de gevolgen van verkeersongevallen, te weten het menselijke leed en de hoge maatschappelijke kosten, worden beperkt.

1 Inleiding en Leeswijzer

Hierbij informeer ik u, mede namens de Minister van Justitie, over de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid op de weg. De Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft om deze brief gevraagd ter voorbereiding op het algemeen overleg over verkeersveiligheid dat op 13 oktober 2004 zal worden gehouden. In het afgelopen jaar hebben wij al verschillende malen met elkaar gesproken over verkeersveiligheid en ik ben blij dat al kort na het zomerreces dit zeer belangrijke onderwerp weer op de agenda staat.

In de Nota Mobiliteit, waarvan deel 1 binnenkort aan de Kamer zal worden aangeboden, wordt het totale verkeer- en vervoerbeleid in onderlinge samenhang gepresenteerd. Verkeersveiligheid is daarvan een onderdeel. Een verdere uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid volgt na de Nota Mobiliteit.

Verkeersveiligheid is al lange tijd speerpunt van beleid. In deze brief ga ik daar nader op in. Ook ga ik in op de bijzondere bijdrage die Nederland dit half jaar als voorzitter van de Europese Unie aan de verkeersveiligheid zal leveren. Tevens geef ik een reactie op de openstaande moties en toezeggingen op het gebied van verkeersveiligheid.

In bijlage 1 bij deze brief wordt uitgebreid ingegaan op de specifieke maatregelen die al zijn ingezet ter verbetering van de verkeersveiligheid,

of die in de komende periode nog zullen worden ingezet om de doelstelling voor 2010 te kunnen halen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in maatregelen op de gebieden gedrag, voertuig en infrastructuur. Gezamenlijk dragen die bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid van zowel het personenverkeer als het goederenvervoer. Voor de financiële onderbouwing van de voorgestelde maatregelen verwijs ik naar de begroting 2005, die binnenkort aan u wordt gepresenteerd.

2. Verkeersveiligheid is Topprioriteit

In het algemeen overleg van 29 juni 2004 over de hoofdlijnen van de Nota Mobiliteit heb ik aangegeven dat verkeersveiligheid voor mij topprioriteit heeft. De dood van een naaste of het moeten dragen van zwaar letsel na een ongeval grijpt immers diep in in de levenssfeer van mensen. Daarnaast heeft verkeersonveiligheid ook grote consequenties op andere terreinen. De gevolgen voor de economie (de kosten lopen in de miljarden, arbeidspotentieel gaat verloren en ongevallen zijn een belangrijke oorzaak van files), volksgezondheid (ziekenhuis, nazorg, revalidatie, medicijnen) en sociale voorzieningen (arbeidsongeschiktheidsuitkeringen) zijn aspecten die het belang van voortdurende aandacht voor dit onderwerp mede onderstrepen. Het Centraal Plan Bureau kent aan investeringen in de verkeersveiligheid dan ook een hoge kosteneffectiviteit toe.

Elke dode en elke zwaargewonde is er één te veel. De hoofdlijn van het veiligheidsbeleid is dan ook een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Dat is al geruime tijd ons motto; niet voor niets behoort Nederland al jarenlang tot de top van meest veilige landen van de Europese Unie. Die plaats aan de top wil ik behouden. De doelstelling is ambitieus, met name voor de langere termijn. Kansen om nog een flinke stap voorwaarts te zetten, liggen vooral in verbetering van de voertuigtechnologie. Ik wil mij in Europees verband inspannen om maximale resultaten voor de verkeersveiligheid te behalen. Dat verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft blijkt verder uit het feit dat ik – ondanks de noodzaak om te bezuinigen – op mijn begroting voor de komende jaren extra geld heb gereserveerd voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid, oplopend van circa € 28 mln per jaar in 2005 tot bijna € 80 mln per jaar in 2007 en volgende jaren.

Het is de afgelopen decennia gelukt het aantal verkeersslachtoffers fors terug te dringen: het aantal doden is sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw teruggelopen van ruim 3000 per jaar naar 1088 in 2003. Een forse daling dus, maar daarmee zijn we er nog niet. Het menselijke leed en de maatschappelijke kosten zijn nog steeds te hoog. De dalende trend in aantallen slachtoffers moet worden voortgezet.

Zoals aangegeven in mijn brieven van 21 april 2004¹ en 8 juni 2004² is het aantal verkeersdoden in 2003 helaas 2% hoger dan in 2002. Deze algemene stijging en de in bovenstaande brieven genoemde opvallende specifieke stijgingen baren mij grote zorg en vragen nadere aandacht. Maar ik benadruk nogmaals dat bij een eenmalige stijging nog geen sprake hoeft te zijn van een trendbreuk. De afgelopen periode is het vaker voorgekomen dat er een stijging optrad, zoals in 1999 en in 1994/1995 zelfs twee jaar achtereen. De meerjarige trend bleef echter dalend. De stijging in 2003 hoeft dus niet te wijzen op een breuk in deze trend, maar het geeft wel aan dat een actief verkeersveiligheidsbeleid absoluut noodzakelijk blijft om de hieronder aangegeven doelstellingen te kunnen realiseren. Zodra de cijfers over 2004 beschikbaar komen, zal ik u die vanzelfsprekend doen toekomen.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 4.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 7.

3. Nationale Doelstelling 2010 en 2020

De nationale doelstelling voor 2010 is dat er per jaar in Nederland niet meer dan 900 doden en 17 000 ziekenhuisgewonden vallen in het verkeer. En voor 2020 is mijn inzet dat er nog maximaal 640 doden en 13 500 ziekenhuisgewonden per jaar vallen. Een gezamenlijke aanpak en inspanning van Rijk, provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen is daarbij een belangrijke voorwaarde om deze doelstellingen te kunnen realiseren.

Uit berekeningen van de AVV is gebleken dat de doelstelling voor 2010 haalbaar is met de beschikbare middelen en de voorgenomen maatregelen. Zonder aanvullend beleid zal de dalende trend na 2010 echter omslaan in een stijgende trend; als we na 2010 geen extra maatregelen nemen, zullen we in 2020 uitkomen op circa 1025 doden en 17 500 ziekenhuisgewonden. Dit betekent dat er ook na 2010 een krachtige impuls gegeven moet worden om de dalende lijn vast te houden en de doelstelling van maximaal 640 doden en 13 500 ziekenhuisgewonden in 2020 te behalen. Deze doelstelling kan alleen worden gerealiseerd onder twee voorwaarden:

- er moet ook na 2010 ten minste € 80 mln per jaar (prijspeil 2003) beschikbaar blijven voor lokale en regionale maatregelen, zodat kan worden doorgegaan met de duurzaam veilige aanpak op lokaal en regionaal niveau en
- het moet in Europees verband lukken om op het gebied van voertuigtechnologie verregaande verbeteringen te realiseren.

4. Integrale en Effectieve Aanpak

De doelstellingen voor 2010 en voor 2020 kunnen worden gehaald door op verschillende fronten maatregelen te nemen. In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw werden op rijksniveau veel regels ingevoerd ter verbetering van de verkeersveiligheid. Aansprekende voorbeelden zijn de invoering van de gordelplicht en de alcohollimiet. In de tweede helft van de jaren negentig is het Startprogramma Duurzaam Veilig uitgevoerd, waarbij de nadruk lag op infrastructurele maatregelen op het onderliggend wegennet. Beide impulsen hebben geleid tot een forse daling in het aantal slachtoffers. Op dit moment staan wij voor een verdere verbreding van de aanpak: maatregelen op het gebied van gedrag en voertuig krijgen een zwaarder accent en private partijen (maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven) zullen een grotere rol moeten gaan spelen.

De inzet is om te komen tot maatregelpakketten waarmee de doelstellingen voor 2010 en 2020 kunnen worden gehaald. Kernpunt bij de te nemen maatregelen is dat ik steeds dié maatregelen voorsta, die het meest effectief zijn, ofwel die tegen de minste kosten de grootste bijdrage zullen leveren aan de reductie van het aantal doden en ziekenhuisgewonden. Dit is niet altijd gemakkelijk. Soms is het moeilijk om voldoende draagvlak te verkrijgen voor maatregelen, bijvoorbeeld omdat ze te zeer ingrijpen in de persoonlijke levenssfeer van de burger. In andere gevallen blijken maatregelen op gespannen voet te staan met andere beleidswensen, zoals vermindering van de administratieve lasten. Daarom kunnen niet alle mogelijke maatregelen daadwerkelijk worden omgezet in beleidsvoornemens en monden niet alle beleidsvoornemens uit in regelgeving, ook al dragen ze nog zo goed bij aan de doelstelling van verlaging van het aantal doden en gewonden. Soms moeten voorgenomen maatregelen geheel vervallen. Dit doet zich des te vaker voor naarmate er meer maatregelen zijn genomen: de maatregelen met het meeste effect en met het meeste draagvlak zijn al genomen. Wat resteert zijn veelal maatregelen die «pijn» doen, en waarvoor het dus moeilijker is om voldoende

draagvlak te verwerven, en kleinere maatregelen. Maar voor al deze maatregelen geldt dat ze bijdragen aan de nationale doelstelling. Daar gaat het om. Ze vormen onderdeel van een groter geheel en dragen hun steentjes bij. Ook met kleine stappen kun je thuis komen.

5. Nederlands Voorzitterschap van de Europese Unie

Verkeersveiligheid en daaraan gerelateerde onderwerpen krijgen uiteraard ook tijdens het Nederlandse EU voorzitterschap bijzondere aandacht. Zo komt, om te beginnen, verkeersveiligheid uitgebreid aan de orde in de tweede ministeriële bijeenkomst, eind oktober 2004 in Verona. Dit is een vervolg op de conferentie die tijdens het Italiaanse voorzitterschap vorig jaar in die plaats is georganiseerd. Toen reeds werd aangegeven dat dit jaar een vervolg daarvan werd beoogd. Ik heb met mijn Italiaanse collega afgesproken vanuit het voorzitterschap een belangrijke inbreng te leveren aan de inhoud van die bijeenkomst. Voor zover relevant komen mede na afstemming met mijn ambtgenoten van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden en Justitie aan de orde:

- verkeershandhaving, inclusief ervaringen van werkzame aanpakken en de wenselijkheid te komen tot uitwisseling van gegevens van verkeers-overtreders in het buitenland;
- de relatie tussen voertuigveiligheid, visie, verantwoordelijkheden en rol van industrie en overheden daarbij, een onderwerp dat aandacht verdient om te voorkomen dat visies en wensen teveel uit elkaar gaan lopen en onduidelijk is wat van elkaar wordt verwacht; en
- infrastructuur en financieringsbeleid en instrumenten om de verkeersveiligheid te verhogen.

Daarnaast beoog ik op Europees niveau een politiek akkoord te bereiken over de «derde rijbewijs richtlijn» (zie daarover § 2.3.7 van bijlage 1). Als derde actie noem ik de informele bijeenkomst van ministers verantwoordelijk voor transport, telecom en energie, die in november in Rotterdam wordt gehouden, en waar de Elektronische Voertuig Identificatie (EVI, zie ook § 3.12 van bijlage 1) aan bod komt.

Tevens is vermeldenswaard dat er over de verplichtstelling van de dodehoekspiegel op bestaande vrachtwagens overleg plaats vindt op Europees niveau. In overleg met België, Denemarken, Duitsland en Luxemburg wordt bezien of het mogelijk is gezamenlijk een oproep te doen aan de Europese Commissie om voort te maken met de voorbereiding van een voorstel om het zicht van vrachtwagenchauffeurs aan de rechterzijde van hun voertuig te verbeteren.

Op deze wijze wordt het Nederlands voorzitterschap benut om verkeersveiligheid in de hele EU op een hoger niveau te brengen. Daarmee kom ik mijn toezegging na, die ik op 19 april 2004, tijdens de begrotingsbehandeling, aan de Eerste Kamer heb gedaan.

6. Moties en Toezeggingen en Bijlagen

In bijlage 1 bij deze brief wordt uitgebreid ingegaan op de stand van zaken op de verschillende onderdelen van het verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij komen ook de reacties op moties en toezeggingen aan de orde. Concreet verwijs ik u alvast naar de paragrafen 2.2.1 en 2.2.2 (slachtoffers door drank en drugs), 2.3 (bromfietsleeftijd), 2.7 (maximumsnelheid bussen), 3.7 (APK), 3.11 (kentekening brom-/snorfiets) en 3.14 (automatische voertuiggeleiding) van bijlage 1. In bijlage 2 wordt nader ingegaan op het puntenrijbewijs naar Duits voorbeeld en een aanpak volgens de lijn «2 x geel = rood». In bijlage 3 wordt inzicht gegeven in een aantal uitgevoerde evaluatiestudies. Over enkele moties en toezeggingen ontvangt u separate

brieven. Een totaaloverzicht van reacties op moties en toezeggingen is opgenomen in bijlage 4 bij deze brief.

7. Ten slotte

Met de voorliggende brief plus bijlagen heb ik u een overzicht gegeven van de stand van zaken op het gebied van de verkeersveiligheid. Hieruit blijkt dat op vele fronten maatregelen in uitvoering zijn of worden voorbereid. Ik ben er van overtuigd dat het met een gezamenlijke inspanning van overheden (zowel op internationaal, nationaal, regionaal als lokaal niveau), maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven mogelijk moet zijn om de doelstelling voor 2010 te realiseren.

Hoogachtend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Inleiding/leeswijzer

Om de in de brief genoemde doelstelling voor 2010 te bereiken zijn maatregelen nodig. In deze bijlage wordt een opsomming gegeven van de stand van zaken op de verschillende beleidsdossiers.

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

1. Samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid;
2. Gedragsgericht verkeersveiligheidsbeleid;
3. Voertuiggericht verkeersveiligheidsbeleid;
4. Infrastructuurgericht verkeersveiligheidsbeleid;
5. Monitoring en evaluatie van beleidsonderwerpen.

1. SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID**1.1 Algemeen**

Zoals in de brief is aangegeven is de verkeersveiligheid in de afgelopen decennia fors verbeterd. Dit is voor een belangrijk deel te danken aan het consequent toepassen van de principes van het concept Duurzaam Veilig in alle beleidsonderdelen (mens, voertuig, weg) en de bereidheid en inzet van vele partijen om hun steentje bij te dragen. Uitgangspunt is dat de verkeersdeelnemers feilbaar en kwetsbaar zijn en dat het gedrag van de verkeersdeelnemer en de inrichting van het verkeerssysteem (weg, wegomgeving, voertuig, werkomgeving) daarop is afgestemd.

Ook in de komende periode zal dit beleid in hoofdlijnen worden gecontinueerd en waar mogelijk versterkt. Het streven naar een hoger verkeersveiligheidsniveau begint bij het vasthouden van het bestaande veiligheidsniveau. Beleidsmatig houdt dat in: doorgaan met zaken als het inbedden van verkeersveiligheid in het wegenbeheer, veiligheidseisen aan voertuigen, het onderwijs, de rijopleiding, publieksvoorlichting en als sluitstuk een adequate verkeershandhaving.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het belang van de goede samenwerking (§ 1.2) en op tot stand brengen van een breed gedragen verkeersveiligheidsakkoord (§ 1.3).

1.2 Belang van goede samenwerking

Samenwerking met en tussen de andere overheden is van cruciaal belang voor het welslagen van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit vindt plaats in internationaal verband binnen de EU en in nationaal verband door samenwerking met de decentrale overheden: provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen. Maar ook de samenwerking met de maatschappelijke partijen, inclusief het bedrijfsleven, is van wezenlijk belang voor een verkeersveiliger Nederland.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor een samenhangend verkeersveiligheidsbeleid op het (inter)nationale en regionale niveau. Daarnaast is het ministerie ook wegbeheerder van het hoofdwegennet.

De decentrale overheden (provincies, WGR-plusregio's) regisseren in dit geheel het verkeersveiligheidsbeleid in de regio's, inclusief de verantwoordelijkheid voor het onderliggende wegennet. Dit sluit aan bij de afspraken en bij de bevoegdheden die de decentrale overheden hebben als het gaat om ruimtelijke inrichting en verkeer. Dit is ook logisch gelet op het feit dat

de meeste verkeersslachtoffers vallen op het onderliggend wegennet. Om de decentrale partners optimaal in staat te stellen hun verkeersveiligheidsbeleid in te richten zal de financiële bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor regionaal verkeersveiligheidsbeleid vanaf 2005 onderdeel vormen van de brede doeluitkering verkeer- en vervoer.

Tevens zal aan de regionale overheden een maatregelenwijzer ter beschikking worden gesteld waarin de kennis van de verkeersveiligheid bij het goederenvervoer is gebundeld. Er is namelijk gebleken dat de kennis over maatregelen die decentrale overheden kunnen nemen om de verkeersveiligheid van met name het goederenvervoer te verbeteren zeer verspreid is.

1.3 Verkeersveiligheidsakkoord

Op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2004 is door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de suggestie gedaan om te komen tot een breed verkeersveiligheidsakkoord waarin in 2005 door betrokken partijen wordt aangegeven op welke wijze zij bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Dit voorstel zal waar mogelijk worden ondersteund. Hier ligt een kans de gewenste verbreding te realiseren om zoveel mogelijk (ook private) partijen te betrekken bij de verbetering van de verkeersveiligheid.

2. GEDRAGSGERICHT VERKEERSVEILIGHEIDBELEID

2.1. Algemeen

Een belangrijke sleutel tot meer verkeersveiligheid is een veilig verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Het overgrote deel van de ongevallen en slachtoffers is namelijk (mede) het gevolg van menselijk handelen, vaak onopzettelijk (inschattingfouten, onvermogen), maar ook wel opzettelijk handelen. Het gedragsbeleid richt zich zowel op preventieve als repressieve maatregelen.

Een eindbeeld van het gedragsdeel van het verkeersveiligheidsbeleid is dat elke verkeersdeelnemer:

- weet wat er in het verkeer van hem of haar wordt verwacht: gedrag dat in overeenstemming is met de geldende verkeersregels en dat is afgestemd op het verkeersbeeld (beheerst, risicomijdend, sociaal overkomend en in voorkomende gevallen goed omgaand met aanwezige risico's);
- in staat is dit gedrag te vertonen en
- dit gedrag ook altijd en overal daadwerkelijk wil vertonen en vertoont.

Duidelijk is dat dit eindbeeld nooit geheel zal kunnen worden gerealiseerd: mensen zijn immers niet perfect, mensen hebben emoties en mensen maken fouten; dat is van alle tijden. Het aandeel van het vertonen van «gewenst gedrag» kan echter wel (steeds verder) worden verhoogd.

Verkeersgedrag wordt zoals bekend voor een substantieel deel bepaald door de infrastructurele en ruimtelijke omgeving en de eigenschappen van het voertuig. Maar gedrag hangt ook samen met kennis, inzicht, vaardigheden, ervaring, motivatie en gedrag van verkeersdeelnemers (onder andere waarden en normen en een voorbeeldfunctie van anderen). Het gewenste gedrag wordt bij voorkeur bereikt vanuit een eigen «intrinsieke» motivatie (besef dat dit het juiste gedrag is) en indien nodig «extrinsiek» gemotiveerd (bijvoorbeeld door handhaving). Internalisering van veilig gedrag dient dus het primaire doel te zijn van het gedragsdeel van het

verkeersveiligheidsbeleid. Er zijn echter situaties en personen te bedenken waar de gewenste intrinsieke motivatie niet werkt, nog niet werkt of niet meer werkt als motor voor veilig verkeersgedrag. In die gevallen is het zaak om extrinsiek te motiveren tot het gewenste gedrag, dus via contracten, belonen, straffen etc.

Het gaat hierbij beleidsmatig om het stellen van zinvolle en logische gedragsregels en daarnaast het bevorderen van:

- bekendheid met de regels bij de verkeersdeelnemer en bereidheid deze (gegeven de verkeerssituatie) toe te passen;
- voldoende verkeersinzicht en risicoherkenning bij de verkeersdeelnemer;
- voldoende rijvaardigheid (inzicht in het bij de situatie passende gedrag en beheersing van het voertuig om dat gedrag ook te vertonen: «kalibratie»);
- voldoende rijgeschiktheid om aan het verkeer deel te nemen;
- respect voor en inlevingsvermogen in de medeweggebruiker;
- risicomijdend en (in voorkomende gevallen) risicomanagend gedrag.

Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende onderwerpen:

- rijgevaarlijke middelen (§ 2.2);
- rijbewijsaangelegenheden (§ 2.3);
- puntenstelsel (§ 2.4);
- verkeerseducatie (§ 2.5);
- publieksvoorlichting (§ 2.6);
- snelheid (§ 2.7);
- veiligheidscultuur binnen bedrijven (§ 2.8)
- verkeershandhaving (§ 2.9);
- agressie in het verkeer (§ 2.10)
- vermoeidheid (§ 2.11).

2.2 Rijgevaarlijke middelen (alcohol, drugs en medicijnen)

De SWOV heeft in 2000 en 2001 een studie uitgevoerd naar het effect van alcohol-, drugs-, en geneesmiddelengebruik op het letselrisico van bestuurders¹. Gebleken is dat 25–30% van alle verkeersdoden het gevolg is van alcoholgebruik, alleen alcohol (15%) of in combinatie met drugs (13%). Van alle verkeersdoden wordt circa 10% veroorzaakt door uitsluitend drugsgebruik.

2.2.1 Alcohol

Het aantal verkeersdoden ten gevolge van het gebruik van alcohol, al of niet in combinatie met drugs, ziet er voor de afgelopen 5 jaar als volgt uit: 332 (1999), 326 (2000), 303 (2001), 298 (2002) en 303 (2003). Uit dit overzicht kan worden geconcludeerd dat het aantal verkeersdoden in 2001 een sprong naar beneden heeft gemaakt. Verder blijkt uit onderzoek dat in 2003 het aantal verkeersdeelnemers dat rijdt met alcohol is gedaald tot onder de 4%. Jarenlang was dat 4,3% en nu is het gedaald tot 3,9%. Daarbij was de daling in aantal overtreders het sterkst bij 18–24 jarigen. Desondanks blijft dit een onaanvaardbaar hoog percentage. Daarom wordt voortgegaan met aanscherping van de regelgeving op dit gebied.

De Raad van State heeft in juli 2004 een advies uitgebracht over het wetsvoorstel, waarin voor beginnende bestuurders een verbod is neergelegd om bij een alcoholgehalte dat hoger ligt dan 0,2 promille een motorrijtuig te besturen en waarvoor een rijbewijs is vereist. Onder beginnende bestuurders wordt verstaan: bestuurders die nog geen vijf jaar hun rijbewijs hebben. Het wetsvoorstel zal nog dit jaar aan uw Kamer worden

¹ SWOV, R-2002-14.

aangeboden. Thans geldt nog voor alle verkeersdeelnemers de grens van 0,5 promille.

De huidige educatieve maatregel alcohol (de EMA) en de vorderingsmaatregel worden thans onderzocht op hun effectiviteit. De resultaten van dit onderzoek worden verwacht in december van dit jaar. De Tweede Kamer zal over de resultaten van dit onderzoek worden geïnformeerd.

Verder heeft de Tweede Kamer op 13 juli 2004¹ een brief ontvangen over de mogelijkheden van het zogenaamde alcoholslot en een daaraan gekoppeld Alcoholslotprogramma (ASP). Hierin werd aangegeven dat invoering van een ASP een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Tevens werden verschillende opties voor inpassing genoemd. Het heeft na nadere analyse van de verschillende mogelijkheden van inpassing mijn eerste voorkeur te bezien of en op welke wijze het ASP effectief en coherent kan worden ingebed in de huidige EMA. Immers, het gaat bij de ASP om een programma dat erop is gericht om de alcoholmisbruiker weer op een verkeersveilige manier naar een volwaardig rijbewijs te leiden. Het programma past naar het zich laat aanzien goed in het EMA en het vorderingenbeleid. Overigens dient het ASP goed aan te sluiten op het strafrecht waar de alcomobilist eveneens mee van doen heeft, maar dient het hiermee geen overlap te vertonen. Bij de nader uit te werken inpassingvoorstellen zullen tevens de resultaten van de evaluatie van de huidige EMA en de vorderingen worden betrokken. Nadere voorstellen kunnen derhalve in het voorjaar van 2005 tegemoet worden gezien. Daarnaast zal worden bezien of en op welke wijze aanvullende educatie wenselijk is in het geval van bestuurders van wie het rijbewijs als gevolg van het in voorbereiding zijnde puntenstelsel ongeldig is geworden. Het puntenstelsel komt hierna in § 2.4 nog aan bod.

2.2.2 Drugs en medicijnen

Bij brief van 13 oktober 2003² is in overleg met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangegeven dat – gelet op de juridische, praktische en financiële bezwaren – ervoor is gekozen de voorgestane wetswijziging rond drugs en medicijnen pas in procedure te brengen op het moment dat er een goedwerkende speekseltest voorhanden is. De verwachting was, zo gaven wij aan, dat het nog vijf tot tien jaar zou duren voordat de speekseltesten zo ontwikkeld zijn dat zij de op de lijst voorkomende drugs en geneesmiddelen goed en snel kunnen detecteren. Vooralnog zijn er geen ontwikkelingen die aanleiding geven deze lijn te verlaten.

Op dit moment wordt onderzocht hoe het kennisniveau van politie en rechtelijke macht op het terrein van drugs en geneesmiddelen in het verkeer kan worden vergroot, opdat men op basis van de bestaande wetgeving beter kan beoordelen of dergelijke middelen gebruikt zijn. Onlangs heeft een eerste gedachtewisseling plaatsgehad met de ANWB, 3VO, het Nederlands Huisartsengenootschap en de Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie over de manier waarop de voorlichting aan artsen en apothekers zou kunnen plaatsvinden over het gebruik van geneesmiddelen die rijveilig zijn.

2.3 Rijbewijsaangelegenheden

Het rijbewijs vormt een basis voor veel educatief beleid. Het «rijbewijs-huis» staat op dit moment volop in de aandacht. Op 10 maart 2004 heeft ook een algemeen overleg plaatsgevonden³. Op tal van onderdelen vindt vooral in het kader van het nieuwe rijbewijsbeleid groot onderhoud dan wel uitbouw plaats. De doelstelling is tweeledig: verbetering van de

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 12.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 8.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398 en 29 200 XII, nr. 3.

verkeersveiligheid, met name onder beginnende bestuurders en verbetering van de dienstverlening aan de ruim 9 miljoen rijbewijshouders in Nederland. Naar verwachting zal het nieuwe rijbewijshuis in 2007 in gebruik kunnen worden genomen.

2.3.1 Rijexamen en rijopleiding

Het eerste onderdeel van het nieuwe rijbewijsbeleid is de verbetering van het rijexamen en de rijopleiding. Het CBR is gevraagd om een nieuw rijexamen te ontwikkelen, waarbij de nadruk ligt op het toetsen van verkeersinzicht en risicoperceptie. Het doel is om niet alleen vaardige, maar vooral ook veilige bestuurders af te leveren. Deze kwaliteitsverbetering van het examen zal doorwerken in de rijopleiding. Daarbij zal worden gewaakt dat de toegankelijkheid van het rijbewijs gewaarborgd blijft. Het slagingspercentage voor het rijexamen is daarvoor een indicatie, maar geen beleidsdoel op zichzelf.

Het niveau van de rijopleiding wordt voor een belangrijk deel bepaald door de rij-instructeur. Bij brief van 29 juni 2004¹ over de herziening van de Wet Rijonderricht motorvoertuigen 1993 (WRM) is een aantal voorstellen voorgelegd om de kwaliteit van de rij-instructie te verbeteren. In het kort:

- afschaffing van de VMBO-vooropleidingseis, maar wel een aanbieding van een geschiktheids-assessment aan de beginnende kandidaat;
- het B-certificaat zal dienen als basiscertificaat, de overige certificaten (A, C, D, F, maar ook specifieke deelcertificaten als theorie-instructie) vormen een mogelijke uitbouw daarvan;
- meer competentiegerichte examinering, waarbij ook een stage onderdeel van het examen zal uitmaken;
- hernieuwde invoering van de verplichte stage voor rij-instructeurs;
- de applicatietoets zal worden vervangen door een verplicht te volgen applicatiecursus.

In het antwoord op de vragen van het lid Hofstra² is verwoord dat het de bedoeling is het Versneld Bijzonder Examen (VBE) voor buitenlandse rijbewijsbezitters, die in Nederland wonen, per 31 maart 2005 af te schaffen. Dit relatief makkelijke rijexamen, louter bedoeld om vast te stellen of bezitters van een buitenlands rijbewijs op een verantwoorde manier aan het Nederlandse verkeer kunnen deelnemen, wordt op grote schaal misbruikt. De politie heeft zelfs vastgesteld dat het VBE doelwit is van criminele activiteiten. In overleg met het CBR is ervoor gekozen om het VBE te vervangen door het reguliere rijexamen. Dit betreft overigens alleen in Nederland woonachtige houders van buitenlandse rijbewijzen die niet omwisselbaar zijn voor een Nederlands rijbewijs. De bestaande omwisselingmogelijkheden, zoals die voor rijbewijzen uit de EU-landen, Liechtenstein, IJsland en Noorwegen, blijven onveranderd.

De implementatie van de Rijopleiding In Stappen (RIS) verloopt voorspoedig. Inmiddels zijn zo'n 850 rij-instructeurs bijgeschoold tot RIS-instructeur. Bijna 1000 aspirant-bestuurders zijn volgens de RIS-methode opgeleid. Zij presteren beduidend beter op het rijexamen: hun slagingspercentage ligt 26% boven het gemiddelde.

Sinds kort wordt binnen de RIS een «truckeruurtje» aangeboden. Toekomstige automobilisten worden zo in de gelegenheid gesteld tijdens hun rijopleiding een uur mee te rijden op een vrachtwagen om zich bewust te worden van de beperkingen die het rijden in een vrachtauto met zich mee brengt. Dit is een initiatief van de brancheorganisatie voor de eigen rijders in het goederenvervoer over de weg, de Vereniging Eigen Rijders Nederland (VERN), in samenwerking met het Verkeersveiligheidscentrum

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 10.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, Aanhangsel 2939, 1392.

Rozendom (VCCR) en de rijsschoolhouders die zijn aangesloten bij de FAM (Federatie Autorijschool Management).

Bovendien zal binnen de voor de komende jaren geplande brede voorlichtingscampagnes van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook aandacht worden besteed aan voldoende afstand houden van vrachtwagens.

2.3.2 Ervaringsmodule

Een andere manier om de rijopleiding op een hoger niveau te brengen is de toevoeging van een «ervaringsmodule». Aspirant-bestuurders die in het kader van hun rijopleiding meer kilometers rijden, bijvoorbeeld onder begeleiding van een ervaren bestuurder, veroorzaken na het verkrijgen van hun rijbewijs minder ongevallen. Er wordt onderzocht of de toevoeging van een «ervaringsmodule» aan de rijopleiding in Nederland te realiseren is. Daartoe is samen met het ministerie van Defensie een project gestart. Begin 2005 worden de eerste resultaten verwacht.

2.3.3 Nascholing voor (beginnende) bestuurders

Verschillende Europese landen hebben goede ervaringen opgedaan met een verplichte nascholing voor beginnende bestuurders. Een half jaar na het behalen van het rijbewijs volgt een extra veiligheidskursus. Nederland neemt met een eigen proefproject deel aan een Europees onderzoek op dit gebied. Eind dit jaar worden de resultaten verwacht. Als deze uitwijzen dat de nascholing een kosteneffectieve maatregel is om de veiligheid onder beginnende bestuurders te verhogen kan invoering worden overwogen.

In het kader van de verplichte periodieke bijscholing van beroepschauffeurs die voortvloeit uit de richtlijn 2003/59/EC (reeds gemeld in de brief van 16 april 2003¹) worden de mogelijkheden onderzocht van een simulatietraining voor beroepschauffeurs, met name voor vrachtwagenchauffeurs. Hierbij worden risicosituaties waarmee chauffeurs op de weg kunnen worden geconfronteerd in een simulator trainingsprogramma vormgegeven.

De eerste fase van dit onderzoek is inmiddels afgerond en het heeft aangetoond dat het trainen van risicosituaties op een simulator zeer goed mogelijk is. Metingen in de simulator geven aan dat het beoogde effect, naast verbetering van de verkeersveiligheid, ook vermindering van het brandstofverbruik positief lijkt te zijn. De tweede fase van dit onderzoek, dat momenteel wordt uitgevoerd, behelst het vergelijken van de simulatorresultaten met de praktijk. Daarbij wordt gekeken of en in hoeverre het in de simulator vertoonde gedrag overeenkomt met het gedrag van de chauffeurs in de werkelijkheid met als doel de werkelijke effecten van de training op de verkeersveiligheid te kunnen bepalen. Verder wordt ook gekeken hoe lang het geleerde in stand blijft. Het totale onderzoek zal binnenkort worden afgerond. De vertegenwoordigende organisaties in de sector (EVO, TLN, KNV, ANWB) zijn intensief bij het onderzoek betrokken. Op basis van de resultaten van het onderzoek zal een keuze worden gemaakt over de wijze waarop de verplichte bijscholing in 2008 zal worden vormgegeven.

Een van onderdelen uit het maatregelpakket veilig bestelverkeer (zie de brief van 8 juni 2003² waarin de Tweede Kamer is geïnformeerd over de stijging van de betrokkenheid van bestel- en vrachtauto's en het maatregelpakket voor veilig bestelverkeer is toegelicht, betreft de rijstijltraining. Deze is ontwikkeld om de rijvaardigheid van bestuurders van bestelauto's op peil te brengen. In de training wordt geleerd verkeersveilig

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 600 XII, nr. 108.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 7.

om te gaan met de specifieke eigenschappen van bestelauto's, veilig te parkeren en veilig te laden en te lossen en risico's in te schatten. Een positief aspect is dat het bedrijfsleven deze maatregel uit het opgestelde maatregelpakket «veilig bestelverkeer» zelf heeft opgepakt. Op deze manier wordt gezamenlijk gewerkt aan een op de praktijk geënte verbetering van de verkeersveiligheid.

2.3.4 Uitbreiding van rijbewijs- of certificaatplicht

Het tweede onderdeel van het nieuwe rijbewijsbeleid is de uitbreiding van de rijbewijs- of certificaatplicht, zodat alle bestuurders van motorrijtuigen in de toekomst over de vereiste kennis en vaardigheden beschikken voor een veilige verkeersdeelname. Dit betreft in eerste instantie bromfietzers. In het Actieplan Jonge Bromfietzers¹ is opgenomen dat het de bedoeling is een bromfietserijbewijs in te voeren. Daarnaast wordt gewerkt aan regelgeving rond de veiligheid van het gebruik van brommobielen, zoals het invoeren van een verplicht brommobielcertificaat met een minimumleeftijd van 18 jaar, dat is te verkrijgen op basis van een toets met theoretische en praktische componenten. Overigens had in 2001 70% van de bromfietzers een bromfietscertificaat en inmiddels is dit percentage opgelopen tot 90.

Het streven is op gericht om op termijn alle langzame motorrijtuigen (land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid) te voorzien van een kenteken en van alle bestuurders van deze voertuigen een proeve van bekwaamheid te vereisen. Als start wordt een certificaat voor langzame motorrijtuigen ingevoerd dat is te verkrijgen op basis van een theorie-examen. Dit garandeert dat bestuurders van deze voertuigen over de vereiste regelkennis beschikken. Houders van een rijbewijs B worden hiervan vrijgesteld. Voor het rijden met de trekker wordt een trekkercertificaat vereist. Om dit te verkrijgen moet men naast het bovengenoemde theorie-examen ook een praktijkexamen behalen. Houders van een rijbewijs C en/of D worden hiervan vrijgesteld, alsook alle huidige trekkerbestuurders. Het bestaande trekkercertificaat voor jeugdigen komt te vervallen.

2.3.5 Nieuw rijbewijsdocument

Het derde onderdeel van het nieuwe rijbewijsbeleid betreft het rijbewijsdocument. De RDW is verzocht om de invoering van een nieuw rijbewijsdocument van plastic op bankpasformaat voor te bereiden. Dit document zal duurzamer, fraudebestendiger en makkelijker in het gebruik zijn dan het huidige papieren rijbewijs. De invoering is voorzien voor begin 2006.

2.3.6 Medische rijgeschiktheid

Het vierde onderdeel van het nieuwe rijbewijsbeleid betreft de medische geschiktheid voor het rijbewijs. Op 29 juni 2004² heeft de Tweede Kamer de volgende wijzigingsvoorstellen ontvangen:

- invoering van een individuele meldingsplicht inzake medische ongeschiktheid;
- invoering van een door de huisarts bevestigde «eigen verklaring» bij de eerste aanvraag van een rijbewijs en bij elke rijbewijsvernieuwing vanaf 70 jaar (en afschaffen van de verplichte keuring bij elke rijbewijsvernieuwing boven de 70 jaar);
- invoering van een ogentest bij elke rijbewijsvernieuwing vanaf 45 jaar;
- daar waar mogelijk in de huidige Regeling eisen geschiktheid 2000 een persoonlijke invulling geven;
- opleiding en aanstelling speciale keuringsartsen.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 14.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 10.

Deze voorstellen behoeven een zorgvuldig implementatietraject, alsmede wijziging van wetgeving. Zoals reeds gemeld, is de invoering van bovenstaande voorstellen voorzien op 1 januari 2007.

Naar aanleiding van een uitspraak van het Europese Hof van Justitie van juli 2003 moet Nederland haar systeem van medische keuringen voor vrachtwagen- en buschauffeurs aanpassen. Volgens de huidige regelgeving is een medische keuring vereist bij de eerste aanvraag van een «groot rijbewijs» en na het bereiken van de leeftijd van 70 jaar. In de toekomst moeten houders van een rijbewijs C (vrachtwagen) en D (bus) bij iedere verlenging van hun rijbewijs een medische keuring ondergaan. De betreffende wijziging van het Reglement rijbewijzen, met een voorziene invoeringsdatum van 1 oktober 2004, is in juni in de publiciteit gebracht. Tevens is de vervoersbranche op dat moment rechtstreeks geïnformeerd. Desondanks hebben verschillende branchepartijen onlangs aangegeven meer voorbereidingstijd nodig te hebben. Om de branche hierin tegemoet te komen is besloten om de invoeringsdatum uit te stellen naar 1 januari 2005.

2.3.7 Implementatie EU-regelgeving

De wetgeving in de Europese Unie op het gebied van rijbewijzen is bijna volledig geharmoniseerd. In het afgelopen jaar werd de richtlijn 2000/56 EG in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd¹.

Zoals in de brief staat vermeld, wordt tijdens Nederlandse EU-voorzitterschap aandacht besteed aan de «derde rijbewijs richtlijn». Vooral de beoogde administratieve geldigheidsduur van 10 jaar van het document voor categorie A en B (motor en auto) stuit op weerstand van verschillende landen, die een dergelijke beperking nog niet kennen. Maar beperking van de geldigheidsduur en daarmee een geleidelijke uitfasering van 135 verschillende rijbewijsmodellen binnen de EU is wel een belangrijke stap naar verbetering van handhaving en minder fraudegevoeligheid van het document. Daarnaast zal een politiek akkoord over het rijbewijsdossier ook een stap zijn naar onder meer de invoering van een rijbewijs voor bromfietsen; uitbreiding van het beginsel van de geleidelijke toegang tot rijbewijzen voor de zwaarste typen voertuigen, invoering van minimum-eisen voor de basiskwalificatie en nascholing van examinatoren.

De huidige EU regelgeving kent voor de rijbewijscategorie B+E geen beperkingen op de grootte van het getrokken voertuig. Van deze «maas» in de wetgeving wordt gebruik gemaakt door het ontwikkelen van kleine trekkende voertuigen die zijn afgeleid van bestelwagens met een eigen gewicht van minder dan 3 500 kg en waarachter steeds grotere aanhangers worden gekoppeld. Daarbij ontstaan combinaties met een lengte tot 16 meter en een totaal gewicht van circa 12 ton, waaronder dubbeldeks autotrailers, die geschikt zijn voor het vervoer van een vijftal personen- en/of bestelauto's. Deze mogen met een BE rijbewijs worden bestuurd.

Bij de discussies rond de derde rijbewijs richtlijn is door Nederland onder de aandacht van de overige lidstaten gebracht dat er risico's kleven aan het fenomeen van deze zogenaamde BE-trailers (de Tweede Kamer is hier eerder over geïnformeerd²). Het BE rijbewijs is daarvoor nooit bedoeld en de exameneisen zijn daar ook niet op afgestemd. De onderhandelingen in Brussel hebben veel steun opgeleverd voor het standpunt dat aan het gebruik van deze combinaties hogere rijbewijzeisen moeten worden verbonden. De inzet is er op gericht om het rijbewijs C1+E in de EU voor dergelijke combinaties verplicht te stellen. Voor de invoering van het C1 rijbewijs voor bestelauto's met een laadvermogen van meer dan 1000 kg is in Europees verband helaas vooralsnog onvoldoende steun gevonden.

¹ Staatsblad 352 van 4 september 2003.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 29 398, nr. 7.

2.4 Puntenstelsel rijbewijzen

Op 15 juni 2004¹ heeft de Tweede Kamer in een algemeen overleg met de ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat gesproken over de invoering van een puntenstelsel voor rijbewijzen. Daarbij is aangegeven dat er een systematiek wordt nagestreefd waarbij het puntenstelsel strafrechtelijk wordt ingekaderd. De bestuurder die binnen vijf jaar na een strafrechtelijke afdoening opnieuw een ernstig verkeersdelict begaat, verliest het rijbewijs. Het systeem is voor ernstige verkeersdelicten bedoeld. Dit puntenstelsel laat de administratiefrechtelijke afdoening van lichte verkeersfeiten op basis van de Wet Mulder in tact.

De Ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat bereiden een wetsvoorstel voor waarin een puntenstelsel voor rijbewijzen volgens deze systematiek wordt uitgewerkt. De uitkomsten van het in juni 2004 gehouden algemeen overleg zullen daarbij worden betrokken. Het wetsvoorstel zal binnenkort in consultatie kunnen worden gegeven en het kan naar verwachting in de loop van 2005 bij de Tweede Kamer worden ingediend.

Tijdens het algemeen overleg is toegezegd om de Tweede Kamer te informeren over een door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer uitgevoerde verkenning met de titel «Aanpak overtredende motorvoertuigbestuurders: puntenrijbewijs of 2 x geel = rood»². De samenvatting van deze verkenning als bijlage 2 bijgevoegd.

Uit deze verkenning kan worden afgeleid dat het in Nederland beoogde systeem waarin iemand bij het tweede ernstige verkeersdelict het rijbewijs kwijtraakt effectiever is en dat het minder kosten met zich brengt dan de puntenstelsels zoals deze in enkele omringende landen gelden.

2.5 Verkeerseducatie

Educatie wordt gericht op scholieren, op (kandidaten voor) het rijbewijs en op specifieke doelgroepen als alcomobilisten. Daarbij gaat het in de eerste plaats om de vraag wat de leerdoelen zijn. Momenteel worden de leerdoelen (de kennis, vaardigheden, attitude en gedrag waarover verkeersdeelnemers in elke leeftijdsfase zouden moeten beschikken) zodanig in kaart gebracht en geformuleerd, dat nog dit jaar voor Nederland dezelfde leerdoelen per doelgroep ontstaan. Diverse organisaties, zoals de decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en natuurlijk de scholen, kunnen hier vervolgens mee aan de slag gaan.

In aanvulling op het verkeersonderwijs op scholen wordt momenteel gewerkt aan een programma ter verbetering van de risicoperceptie bij jongeren. Met het oog hierop is in samenwerking met de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, 3VO en Team Alert een projectplan opgesteld. Uitgangspunt daarbij is om jongeren in de leeftijdsklasse van 12 tot 15 jaar beter bewust te maken van de risico's die zij lopen in het verkeer. De intekening voor een wedstrijd om mee te doen is in mei tot en met augustus 2004 op alle scholen voor voortgezet onderwijs uitgezet. Indien een voldoende aantal scholen en schoolvestigingen mee zal doen (minimaal 100) zal de wedstrijd in september 2004 starten.

Dit jaar zal voor het tweede jaar financieel worden bijgedragen aan items over verkeersveiligheid in de Nationale Kinderkrant, die op een groot aantal scholen voor primair onderwijs verschijnt.

Ook wordt sinds 1998 financieel bijgedragen aan «Veilig op Weg», een gezamenlijk project van Transport en Logistiek Nederland (TLN) en 3VO. Basisschoolkinderen worden door middel van theorie- en praktijklessen

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 11.

² Aanpak overtredende motorvoertuigbestuurders: puntenrijbewijs of 2 x geel = rood?, Rijkswaterstaat, 4 maart 2004.

voorgelicht over hoe zij veilig om kunnen gaan met vrachtwagens in het verkeer. Tijdens deze lessen wordt onder meer aandacht besteed aan de dode hoek van vrachtwagens.

Om de kennis van de verkeersregels onder verkeersdeelnemers op te frissen hebben de Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid en het ministerie van Verkeer en Waterstaat in december 2003 de brochure «Verkeersborden en verkeersregels in Nederland» uitgebracht. Met hetzelfde doel is in april van dit jaar in het kader van de Europese week van de verkeersveiligheid het Nationaal Verkeersexamen op de televisie uitgezonden, waarbij de kijkers thuis konden meedoen. Het is de bedoeling om dit examen jaarlijks op de televisie te herhalen als onderdeel van de jaarlijkse Nationale Week van de Verkeersveiligheid.

2.6 Publieksvoorlichting

Publiekscampagnes zijn een essentieel instrument bij het stimuleren van veilig verkeersgedrag en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers omdat hiermee het effect van bestaande en voorgenenomen maatregelen wordt vergroot.

2.6.1 Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid

Sinds 2003 wordt een strategische campagnebenadering gehanteerd die voortvloeit uit het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV)¹. Het MPCV vormt het kader voor de campagneaanpak tot 2010. Uitgangspunt is meerjarige samenwerking tussen de betrokken partners (Rijk, decentrale overheden, politie, Openbaar Ministerie en maatschappelijke organisaties) zodat de inzet van landelijke massamediale voorlichting, de regionale acties en de verkeershandhaving tijdens de campagneperiodes optimaal op elkaar zijn afgestemd. Onderdeel van het MPCV is een systematische monitoring van het procesverloop en gedragsmatige effecten.

De aanpak van het meerjarenprogramma concentreert zich op vier kernthema's:

- rijden onder invloed van alcohol;
- gebruik van beveiligingsmiddelen in de auto;
- agressief (ervaren) rijgedrag;
- gebruik van verlichting en reflectie door fietsers.

Over deze thema's wordt jaarlijks in periodes van ca. 2,5 maand campagne gevoerd aan de hand van vaste communicatieformats. Het doel is de beïnvloeding van kennis, houding, risicoperceptie, gedragsintentie en het feitelijk gedrag van verkeersdeelnemers. Onderdelen van de aanpak zijn een gemeenschappelijke communicatiestijl («Daar kun je mee thuis komen»), een gezamenlijke campagnekalender en een faciliteringsregeling voor decentrale overheden en politiekorpsen.

Omdat de campagnes bijdragen aan respect en verdraagzaamheid tussen weggebruikers heeft het MPCV prioriteit als een activiteit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het nationale waarden- en normendebat.

2.6.2 Jaarlijkse campagnekalender

De implementatie van het MPCV begint merkbaar vruchten af te werpen. De overkoepelende communicatiestijl («Daar kun je mee thuis komen») kent een breed draagvlak bij partners en publiek en wordt inmiddels breed toegepast in de landelijke en regionale communicatie. Alle betrokken publieke en private partners (overheden, politie, Openbaar Ministerie en

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200, hoofdstuk XII, nr. 2.

maatschappelijke organisaties) volgen in hun planning de jaarlijkse, landelijke campagnecalender. De beoogde brede allianties voor structurele meerjarige samenwerking bij campagnes krijgen steeds meer vorm. Naast de vaste campagnethema's vindt vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook facilitering plaats van de regionale communicatie, met name bij snelheidsgedrag (30km-toolkit, borden voor het onderliggende wegennet) en het helmgebruik door bromfietzers (borden voor het onderliggende wegennet, campagne Team Alert).

2.6.3 Postbus 51 campagnes

De verkeersveiligheidcampagnes scoren bij de Postbus 51 campagnes zeer hoog qua bereik (steeds ruim boven de 90%), waardering (ruim boven de benchmark) en effecten op kennis, houding, risicoperceptie en gedragsintenties.

Dit blijkt uit de recent verschenen jaarrapportage over de Postbus 51-campagnes van 2003 van de Rijksvoorlichtingsdienst. Hoog scoren met name de aspecten duidelijkheid, het informatieve karakter en een niet-irritante, en niet-betuttelende aanpak.

Uit vergelijkend onderzoek van de Rijksvoorlichtingsdienst komt «BOB» naar voren als een van de meest succesvolle overheidscampagnes ooit. De combinatie van voorlichting en handhaving heeft tevens geleid tot een daling van het alcoholgebruik in het verkeer (zie § 2.2.1). In 2003 is deze campagne bekroond met een zilveren Effie.

De fietsverlichtingcampagne heeft in 2004 een Effie-nominatie opgeleverd (zie ook § 3.9).

Tevens is het gordelgebruik de afgelopen jaren door een combinatie van voorlichting en handhaving toegenomen, zowel voorin (van 72% in 1998 naar 86% in 2003) als op de achterbank (van 40% in 1998 naar 63% in 2003). Zo is ook «Goochem het Gordeldier» zeer goed aangeslagen en wordt dit waarschijnlijk het centrale concept in een pan-Europese campagne gericht op beveiliging van kinderen in de auto, die in 2005 van start zal gaan. Hiervoor is op verzoek van de Europese Commissie en in samenwerking met het Belgisch Instituut Verkeersveiligheid een consortium van tien deelnemende landen opgericht.

2.6.4 Het nieuwe rijden

Naast de specifiek op verkeersveiligheid gerichte publiekscampagnes is het ministerie van Verkeer en Waterstaat recent ook een publiekscampagne gestart rond «Het Nieuwe Rijden». Hoewel deze campagne primair een milieudoelstelling heeft, zal het voorgestane type rijgedrag ook positief doorwerken op de verkeersveiligheid.

2.7 Snelheid

Te hoge snelheid blijft één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid.

Het bevorderen van de juiste snelheidskeuze is dan ook een belangrijk aandachtspunt in het verkeersveiligheidsbeleid. Belangrijk is in dat kader een integrale aanpak met maatregelen zowel op het gebied van infrastructuur, voertuig als gedrag.

In regio's met een verkeershandhavingsplan (zie § 2.9) is er een afname van de gemiddelde snelheid op het onderliggend wegennet geconstateerd, te weten een halvering van het percentage van overtredingen op wegen met extra verkeerscontroles en een daling met 10–15% op wegen in de omgeving van gecontroleerde wegen.

Verder kan worden gemeld dat 1 mei 2005 nog steeds haalbaar is als invoeringsdatum van de maximumsnelheid voor 100 km/u voor bussen die aan de eisen voldoen¹.

Op dit moment wordt de haalbaarheid onderzocht van een zekere flexibilisering van het huidige snelhedenbeleid op autosnelwegen. Hierbij wordt enerzijds gekeken naar de mogelijkheid om op een aantal wegvakken de snelheid te kunnen verhogen van 100 naar 120 km/h. Anderzijds wordt bezien of een snelheidsverlaging rondom de stedelijke gebieden een bijdrage kan leveren aan de verbetering van de leefomgeving. De resultaten van het onderzoek, waarin ook de verkeersveiligheid wordt meegenomen, zijn in het najaar van 2004 bekend en deze zullen in deel 3 van de Nota Mobiliteit worden verwerkt.

Op de langere termijn kan de intelligente snelheidsassistent (zie § 3.14) een rol gaan spelen bij het aspect van snelheidsbeheersing. Over dit onderwerp vindt in EU-verband onderzoek en overleg plaats.

2.8 Veiligheidscultuur binnen bedrijven

Kenmerkend voor zakelijke rijders is dat deze ook te maken hebben met opdrachtgevers en veelal een organisatie (management en planner). Deze zijn van grote invloed op het rijgedrag van bestuurders en dat biedt daarmee ook aanknopingspunten om maatregelen te nemen. Bedrijven kunnen zeer effectieve maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren en het is de moeite waard om dit te stimuleren. Een voorbeeld van een goede maatregel in de praktijk is dat een aantal bedrijven een verbod heeft uitgevaardigd voor haar personeel om te bellen tijdens het rijden.

2.8.1 Veiligheidscultuur bij beroepsgoederenvervoer

Voor het beroepsgoederenvervoer worden reeds twee concrete producten ontwikkeld, namelijk een safety scan en een handboek safety culture.

De safety scan is een applicatie waarmee transportondernemers zelf een advies op maat kunnen genereren over maatregelen die voor hun specifieke situatie geschikt zijn en waarmee zij het aantal schades, het aantal ongevallen en daarmee ook de kosten kunnen reduceren. Maatregelen als rijstijltraining, snelheidsbegrenzer, driverrecorder en management-activiteiten, die gericht zijn op het vergroten van veiligheid, worden hiermee gestimuleerd. De applicatie zal in november 2004 voor iedereen beschikbaar zijn.

In het handboek safety culture wordt aangegeven hoe een vervoerder gevaren kan herkennen, vermijden, voorkomen en beheersen. Het proces van het identificeren van risico's, het opstellen van doelstellingen en het evalueren van de geïmplementeerde verbeteringen wordt met behulp van het handboek stapsgewijs doorlopen. Hiermee kan een bedrijf een adequaat veiligheidsbeleid opstellen en implementeren.

2.8.2 Certificering bestelverkeer

Samen met de branche wordt een inventarisatie gemaakt van de mogelijkheden van certificering van die vervoerders die zich extra inspinnen voor verkeersveiligheid. De gedachte is dat gecertificeerde vervoerders zich positief kunnen onderscheiden op de markt.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 139.

2.9 Verkeershandhaving

Handhaving vormt het – uiterst belangrijke – sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid. Actuele beleidsthema's zijn de aanpak van recidivisten (zie ook § 2.4), de optimalisering van de regionale verkeershandhaving, de start van de aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid (handhaving op klachtlocaties) en de invoering van de bestuurlijke boete voor fout parkeren en stilstaan en voor enkele lichte verkeersovertredingen.

Bij brief van 13 oktober 2003¹ is aangegeven dat wordt beoogd de handhaving-inspanning op hetzelfde peil te houden als in 2002.

Bij alle 25 regionale politiekorpsen loopt naast de reguliere handhaving door de politie een regionaal project verkeershandhaving. Dat zijn projecten waarbij het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie de politiekorpsen sinds 1999 faciliteert om, als aanvulling op de normale sterkte, een team van 28 mensen in te richten en dat zich uitsluitend met verkeershandhaving bezig houdt. De planmatige aanpak is kenmerkend: er worden ongevalanalyses gemaakt en op basis daarvan wordt bepaald waar en op welke manier de politie gaat controleren. Bovendien worden vooraf afspraken gemaakt over het aantal uren dat het regioteam controles uitvoert. De controles van de regioteams concentreren zich steeds op de vijf HelmGRAS-speerpunten: *helm, gordel, rood licht, alcohol en snelheid*.

Een ander kenmerk van een regioplan is het uitgangspunt dat verkeersveiligheid niet alleen een zaak van justitie en politie is. Om handhaving en infrastructuur goed op elkaar af te stemmen zijn ook de wegbeheerders betrokken bij de planvorming en uitvoering. Het ziet er vooralsnog naar uit dat de inzet van de regionale verkeershandhavingsteams structureel van karakter is. Voorlopig zijn de financiële middelen in ieder geval ingeboekt tot 2010.

Zoals is vermeld in antwoord op kamervragen over de handhaving in 30-kilometerzones² wordt na de zomer een pilot gestart die aandacht besteedt aan de problematiek van meer subjectieve aard. Het gaat hierbij om «probleem» locaties waar met regelmaat wordt geklaagd over het verkeersgedrag. De nadruk ligt op locaties binnen de bebouwde kom met een probleem dat gerelateerd is aan het overtreden van de maximumsnelheid. De pilot heeft tot doel een invulling te geven aan verkeershandhaving op klachtlocaties waarvan burgers zeggen dat deze onveilig zijn, maar waar het aanwezig overtreddinggedrag niet tot aantoonbare verkeersonveiligheid heeft geleid (de zogenaamde subjectieve onveiligheid). In dat kader kunnen ook klachten worden ingebracht die betrekking hebben op het overtreden van de maximumsnelheid in 30- kilometerzones.

Conform het kabinetsstandpunt over Interdepartementaal BeleidsOnderzoek (IBO) – Verkeershandhaving uit 2001 vindt ter verbetering van de samenwerking tussen de strafrechtelijke en bestuurlijke kolom een aantal pilots plaats in de regio's Zeeland en Utrecht. De best practices uit deze pilots worden in 2005 geëvalueerd.

Daarnaast is naar aanleiding van de besluitvorming over IBO-Verkeershandhaving uit 2001 een wetsvoorstel opgesteld over de invoering van een bestuurlijke boete voor het fout parkeren en stilstaan, alsmede een aantal lichte verkeersdelicten. Het doel van dit wetsvoorstel is te bewerkstelligen, dat wegbeheerders beter dan tot dusverre het geval is een integraal parkeerbeleid kunnen voeren. Het is de bedoeling dat de wegbeheerders de boeteopbrengsten mogen behouden. Het voorstel is onlangs voor

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200, XII, nr. 8.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, Aanhangsel van de Handelingen 1700, nr. 3603.

advies naar de Raad van State gezonden en het zal na ommekomst aan u worden toegezonden.

2.10 Agressie in het verkeer

Tegengaan van agressief verkeersgedrag, met name door bestuurders van motorvoertuigen, is een aandachtspunt in het verkeersveiligheidsbeleid. Zowel bij de weggebruikers als bij de handhavers bestaat de indruk dat dit maatschappelijk onaanvaardbare gedrag de laatste jaren toeneemt. Als agressief ervaren gedrag (zoals te weinig afstand houden, excessief hard rijden en gevaarlijk inhalen) lokt vaak als reactie weer andere riskante gedragingen uit.

Door dat actiereactiepatroon ontstaat het risico van een neerwaartse spiraal die ten koste gaat van verkeersveiligheid, zowel objectief (ongevallen en slachtoffers) als subjectief (gevoelens van onveiligheid en angst). Een effectieve bestrijding van dit gedrag vereist een multidisciplinaire benadering met een samenhangend pakket maatregelen. Samenwerking tussen wegbeheerders, politie, justitie, opleidingsinstellingen en maatschappelijke organisaties is daarbij een randvoorwaarde. Te weinig afstand houden of bumperkleven is de grootste bron van ergernis en een belangrijke ongeval- en fileoorzaak.

Sinds eind jaren '90 is dit probleem aangepakt door middel van een gecombineerde inzet van handhaving door middel van opvallende en onopvallende surveillance en voorlichting door onder andere periodiek herhaalde campagnes (zie § 2.6 en 2.9).

In het Landelijk Kader Nederlandse Politie hebben de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties afgesproken dat de politiekorpsen er gezamenlijk voor zorgen dat het aantal uit staandehoudingen voortgekomen boetes en transacties over het jaar 2006 toeneemt met minimaal 180 000 ten opzichte van het aantal over het jaar 2002. Het gaat hierbij om het optreden tegen «kleine» ergernissen en overlast in het publieke domein zoals agressief verkeersgedrag.

2.11 Vermoeidheid

Vermoeidheid speelt een belangrijke rol bij het ontstaan van ongevallen in het verkeer, ook bij het ontstaan van ongevallen waarbij het beroepsgoederenvervoer betrokken is. Uit literatuuronderzoek is gebleken dat vermoeidheid onder vrachtwagenchauffeurs in Nederland naar schatting jaarlijks gepaard gaat met 18 tot 44 verkeersdoden en 120 tot 300 ziekenhuisgewonden.

De oorzaken van het ontstaan van vermoeidheid zijn zeer divers. Uit door TNO uitgevoerd onderzoek is gebleken dat het ontstaan van vermoeidheid bij vrachtwagenchauffeurs ook kan liggen in hun privé-leven.

Om kennis over en bewustzijn van bijvoorbeeld het belang van een goede slaap te vergroten, worden voorlichtingsbrochures ontwikkeld voor chauffeurs en werkgevers, die ook in opleidingen en bijscholingen zullen worden gebruikt. Deze zijn eind 2004 gereed voor verspreiding.

3. VOERTUIGBELEID OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID

3.1 Algemeen

Innovatieve voertuigtechnologie wordt steeds belangrijker voor het terugdringen en beheersen van de verkeersonveiligheid. De mobiliteit neemt immers toe en mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding – nog zonder hulp van ICT middelen – nemen af. De bijdrage van voertuigbeleid aan de verbetering van de verkeersveiligheid zal dan ook steeds groter moeten worden. Er is nog volop ruimte voor de ontwikkelingen van nieuwe technologieën die elk geleidelijk in het gehele wagenpark zullen worden ingevoerd. Zo waren ABS en airbags eerst nog (dure) opties; nu zijn er bijna geen nieuwe auto's zonder deze voorzieningen te koop. Vanuit de voertuigtechnologie wordt er langs twee verschillende lijnen gewerkt aan de vergroting van de veiligheid. Ten eerste is dit het beperken van de gevolgen van een ongeval, de passieve veiligheidsvoorzieningen.

Op dat punt is er de afgelopen jaren grote vooruitgang geboekt, mede onder invloed van het Euro NCAP programma (zie § 3.2). De tweede lijn is die van de actieve veiligheidssystemen, gericht op het voorkomen van een ongeval. In de komende decennia is hier steeds meer van te verwachten. In de huidige nieuwe voertuigen zijn bijvoorbeeld steeds vaker geavanceerde elektronische remsystemen te zien. Daarnaast zullen de komende jaren steeds meer systemen op de markt komen die de bestuurder ondersteunen bij zijn gewone rijtaak en die, in de verdere toekomst, deze gedeeltelijk zullen kunnen gaan overnemen.

De voertuigindustrie opereert op een mondiale markt. Ook de regelgeving met eisen aan voertuigen heeft een sterk internationaal karakter; deze wordt in de European Commission for Europe van de Verenigde Naties (UN-ECE) en in de EU vastgesteld. De ruimte die lidstaten in de EU nog hebben voor eigen voertuigbeleid is daarmee zeer beperkt. Hiermee wordt bijgedragen aan onder meer eerlijker concurrentie verhoudingen, kostenbesparingen, zowel voor de industrie als voor de consument, en het sneller doorwerken van innovaties.

De ruimte voor nationale regelgeving is dan wel gelimiteerd, maar in het traject voorafgaande aan definitieve besluitvorming kan Nederland, net als ieder andere speler, de inhoud van regelgeving zoveel mogelijk proberen te beïnvloeden: door eigen expertise, al dan niet gesteund door onderzoek instellingen en resultaten van onderzoek, door het zoeken van gelijkgezinde opvattingen op expertise niveau en uiteindelijk in de politieke stellingname. Ook in het internationale agenderingsproces van onderwerpen bestaan er mogelijkheden. Voorts hebben overheden ook mogelijkheden tot stimulering van de invoering van bepaalde voertuigmaatregelen, zoals de subsidie voor de dode hoek spiegel, de BPM-kortingsregeling en consumentenvoorlichting via het Euro NCAP testprogramma.

Achtereenvolgens zal nader worden ingegaan op de volgende onderwerpen:

- European New Car Assessment Programme (§ 3.2);
- kinderbeveiligingsmiddelen (§ 3.3);
- maatregelen voor vrachtoertuigen (§ 3.4);
- verbod radardetectoren (§ 3.5);
- gehandicaptenvoertuigen (§ 3.6);
- APK (§ 3.7);
- optische en geluidssignalen (§ 3.8);
- fietsverlichting (§ 3.9);
- verlichting overdag voor motorvoertuigen (§ 3.10);

- kentekening van voertuigen (§ 3.11);
- elektronische voertuigidentificatie (§ 3.12);
- botscompatibiliteit (§ 3.13);
- intelligente voertuigen (§ 3.14);
- fietsdiefstal (§ 3.15);
- vervoer van personen in aanhangers (§ 3.16);
- implementatie EU-richtlijnen (§ 3.17).

3.2 European New Car Assessment Programme (Euro NCAP)

Euro NCAP is en blijft naast wetgeving een van de belangrijkste instrumenten voor de verbetering van de veiligheid van personenvoertuigen. In 1996, in het begin van Euro NCAP, was een beoordeling van drie sterren gewoon; nu krijgen steeds meer auto's de maximale score van vijf sterren. Aangezien een ster meer de overlevingskans van de inzittenden met 9% verhoogt, betekent dit een aanzienlijke verkeersveiligheidswinst. Inmiddels zijn vele nieuwe modellen getest sinds de start van het programma. Het betreft hier met name de populaire auto's uit het middensegment. Het testprotocol wordt voortdurend aangepast aan nieuwe ontwikkelingen. Sinds enige tijd worden gordelherinneringssytemen meegeteld voor de totaalscore en op termijn zullen ook anti-whiplash stoelen en actieve veiligheidsvoorzieningen worden meegewogen. Daarnaast zal binnen enige tijd ook de kinderveiligheid (voor auto's geleverd met kinderzitjes) apart worden getest.

3.3 Kinderbeveiligingsmiddelen

Er wordt nu gewerkt aan de implementatie van de richtlijn die vooral aan het vervoer van kinderen in privé-voertuigen strengere eisen stelt (2003/20/EG). Voor kinderen tot 3 jaar wordt het gebruik van een kinderbeveiligingsmiddel verplicht en voor kinderen in de leeftijd van 3–18 jaar, die niet langer zijn dan 1,35 meter, wordt het nog slechts in enkele uitzonderingsgevallen toegestaan geen kinderbeveiligingsmiddel te gebruiken. De voorlichting over de nieuwe regelgeving start in mei 2005. De aanpassing van het RVV 1990 op dit punt zal naar verwachting in juli 2005 klaar zijn.

Net als auto's voldoen goedgekeurde kinderbeveiligingsmiddelen aan de wettelijke eisen, maar sommige voldoen daar maar ternauwernood aan en andere ruimschoots. Door verschillende testmethoden en criteria leverden testen van consumentenorganisaties soms moeilijk met elkaar in overeenstemming te brengen resultaten op. Daarom is door een aantal landen en organisaties besloten om, in navolging van Euro NCAP voor auto's, gezamenlijk criteria en testmethoden voor kinderbeveiligingsmiddelen te ontwikkelen en te gaan toepassen. Nederland neemt hieraan deel en betaalt mee aan het voorbereidende onderzoek. Ook de Europese Commissie steunt het project financieel.

3.4 Maatregelen voor vrachtvoertuigen

3.4.1 Dode hoek

Met de komst van de dodehoekspiegel en van camerasystemen is het zicht van chauffeurs verbeterd, waardoor het aantal verkeersdoden onder fietsers als gevolg van ongevallen met rechtsafslaande vrachtwagens aanzienlijk is gedaald: in de periode 1999–2001 vielen er als gevolg hiervan onder fietsers jaarlijks zeventien verkeersdoden, in 2002 waren dat er zes en in 2003 zeven.

De afstelling van de dodehoekspiegel is een aantal malen onderwerp van discussie geweest. De afstelling van deze spiegels is een verantwoordelijkheid van de chauffeur. Deze moet dan wel een mogelijkheid hebben om de spiegels zo optimaal mogelijk af te kunnen stellen. Het is een goede zaak dat een aantal partijen het initiatief heeft genomen om zogenaamde spiegelafstelplaatsen aan te leggen.

Ook het verkeerseducatieproject «Veilig op weg» (zie ook § 2.5), waarbij vrachtwagenchauffeurs aan kinderen in het primair onderwijs leren hoe zij veilig om kunnen gaan met de dode hoek, is een goed initiatief.

Zoals in de brief staat vermeld, wordt in overleg met België, Denemarken, Duitsland en Luxemburg bezien of het mogelijk is gezamenlijk een oproep te doen aan de Europese Commissie om voort te maken met de voorbereiding van een voorstel om het zicht van vrachtwagenchauffeurs aan de rechterzijde van hun voertuig te verbeteren.

3.4.2 Zijafscherming vrachtauto's

Over dit onderwerp is de Tweede Kamer separaat geïnformeerd¹.

3.4.3 Kantelproblematiek/maatregelen

Vrachtwagens die scharen of kantelen vormen een probleem voor de verkeersveiligheid en zijn ook een probleem voor de doorstroming van het verkeer, niet zozeer vanwege de frequentie waarmee deze ongevallen plaatsvinden, maar vooral vanwege de grote impact die een dergelijk ongeval kan hebben.

Bij kantelincidenten spelen de belading en de stabiliteit van het voertuig alsmede de eigenschappen van bochten en de snelheid waarmee de bochten worden genomen een rol. Begin 2003 is het handboek voor het beladen totstandgekomen. Het Korps Landelijke Politiediensten hanteert dit handboek als norm bij de handhaving. Tevens zijn door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in internationaal verband kantelstabiliteitseisen ingebracht.

Voor wat betreft de bochten is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke invoering van een nieuw bord dat een chauffeur waarschuwt voor kantelgevaar. Dit najaar wordt een praktijkproef gestart, waaruit moet blijken of een dergelijk waarschuwingsbord een effectief middel kan zijn om het aantal kantelongevallen te reduceren. Indien de effecten hiervan gunstig zijn, wordt overwogen over te gaan tot landelijke plaatsing van deze waarschuwingsborden voor bochten met een hoog kantelrisico.

3.4.4 Proef met Lane Departure Warning Assistant (LDWA)

In september 2003 werd de veldproef met de Lane Departure Warning Assistant afgerond met een manifestatie in Lelystad (zie ook § 6.2). LDWA is een systeem dat bestuurders automatisch een signaal geeft als hun voertuig onbedoeld de rijstrook dreigt te verlaten. Dit is een van de rijtaakondersteunende systemen waarvan op middellange termijn positieve verkeerseffecten worden verwacht. Met behulp van praktijkproeven wordt getracht de effecten van dergelijke rijtaakondersteunende systemen in de praktijk te testen. Verreweg de meeste (75%) vrachtwagenchauffeurs waren tevreden met het LDWA systeem doordat het systeem het rijcomfort verhoogde, men alerter werd tijdens het rijden en zich veiliger voelde.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 155.

Uit analyses is gebleken dat de huidige LDWA systemen bij volledige invoering een vermindering kunnen bewerkstelligen van ca 9% van het

aantal slachtoffers dat valt bij verkeersongevallen op 80, 100 en 120 km/u wegen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Ook kunnen zo'n 11% van de incidentele files als gevolg van ongevallen worden voorkomen. Door de hoge kosten van het systeem en de nog enigszins beperkte functionaliteit is algemene invoering nu nog niet aan de orde. De proef heeft wel heel duidelijk het potentieel van dit soort systemen aangetoond.

3.5 Verbod radardetectoren

Op 1 januari 2004 is het verbod op de aanwezigheid van radardetectoren in motorrijtuigen ingegaan.

Het uitvoeren van snelheidscontroles vormt een essentieel onderdeel van de inspanningen van de overheid om de bestuurders van motorrijtuigen ertoe te brengen de geldende snelheidslimieten na te leven. De toepassing van de apparaten waarop dit verbod zich richt zorgt voor een verminderde effectiviteit van deze controles en vormt aldus een gevaar voor de verkeersveiligheid. In de periode van 1 januari tot 1 augustus 2004 zijn door de politie inmiddels 2231 radardetectoren in beslag genomen.

Met de invoering van de desbetreffende wettelijke regeling wordt niet alleen de aanwezigheid van radarverkliekers in of aan een rijdend motorrijtuig verboden, maar ook het invoeren, te koop aanbieden, in voorraad hebben en afleveren van de apparaten. Juist door mede de handel te verbieden en hierop effectief te handhaven, wordt het probleem structureel aangepakt. De Voedsel en Waren Autoriteit oefent het toezicht hierop uit.

3.6 Gehandicaptenvoertuigen

Met de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de gemeenten en alle betrokken organisaties zal overleg worden gevoerd over de aanpassing van een aantal regels voor het gebruik van gehandicaptenvoertuigen. De hieruit resulterende aanpassingen zullen naar verwachting in de loop van 2006 kunnen worden ingevoerd.

Er zal onder andere rekening worden gehouden met zaken zoals de plaats op de weg en de daarbij behorende gedragsregels, de benodigde rijgeschiktheid, de rijvaardigheid voor verschillende soorten gehandicaptenvoertuigen en het beperken van het gebruik van gehandicaptenvoertuigen tot bestuurders die ook daadwerkelijk gehandicapt zijn.

3.7 APK

In de motie van het lid Hofstra¹ naar aanleiding van een algemeen overleg op 25 mei 2004² wordt de regering verzocht om inzake de Europese regels over APK-keuringen te streven naar:

1. kleinere verschillen tussen de APK-normen per lidstaat;
2. het over en weer kunnen laten keuren van elkaars voertuigen;
3. het gebruik van een alternatieve roetmetingsmethode voor dieselmotoren waarbij minder kans op motorschade ontstaat.

Ter uitvoering van deze motie kan het volgende worden opgemerkt.

Ad 1:

Hoewel «totale harmonisatie» in principe het doel was van de Richtlijn 77/143/EEG (nu vervangen door 96/96/EG) heeft de Europese Commissie afgezien van haar plannen om dit te realiseren. Het wordt onhaalbaar geacht, gezien de grote verschillen in systemen en in de inhoud van de

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 467, nr. 5.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 467 en 29 200 XII, nr. 3.

eisen. Wel wordt, via de gebruikelijke stapsgewijze aanpak, successievelijk een probleemgebied geregeld. Voorbeelden tot nu toe zijn de remprestaties en de uitlaatgaseisen (diesel en benzine). Aan deze aanpak zal de regering graag blijven meewerken.

Door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties wordt gewerkt aan detaillering van de technische eisen (de zogenaamde «Rule 2» bij het Verdrag van Wenen van 1997). De Europese Commissie heeft aangegeven mogelijkheden te zien om deze «Rule 2» na aanvaarding over te nemen in de APK-Richtlijn 96/96/EG, waarmee weer een stap gezet zou kunnen worden naar harmonisatie. Via de RDW is het ministerie van Verkeer en Waterstaat hierbij betrokken.

Ad 2:

Zowel op Europees niveau (Commissie, CITA) als door de RDW wordt gekeken naar deze optie. Het moet de mogelijkheid verschaffen om de auto in een ander land te laten keuren, op basis van de eisen uit het land van (kenteken)registratie. Dit zou dan bij een beperkt aantal aangewezen keuringsstations kunnen gebeuren. Momenteel is de RDW met Belgische autoriteiten bezig deze aanpak uit te werken. Vervolgens dient te worden gezien of dit ook met andere landen kan worden geregeld.

Ad 3:

Met het beschikbaar komen van de huidige generatie roetmeters is het mogelijk geworden de roetmeting in de voeren in de APK via een wijziging van de Europese richtlijn uit 1992. Inmiddels hebben we in ons land circa zeven jaar ervaring met de roetmeting; in sommige andere landen wordt deze methode reeds langer gebruikt. Bij invoering in ons land zijn in de eerste maanden zo'n 40 schadegevallen aangemeld. Er is toen niet aangetoond dat de schade door de meting werd veroorzaakt. Vaak was er sprake van (ernstig) achterstallig onderhoud. Het is juist de verdienste van deze keuring dat hierin grote verandering is opgetreden. Alleen al vanwege het risico dat een slecht onderhouden motor schade zou kunnen oplopen worden dieselmotoren tegenwoordig veel beter onderhouden. Verder worden er al jaren weinig schadegevallen meer gemeld.

De Europese Commissie is nu in overleg met de lidstaten om te kijken of bij de typekeuring ook op uitstoot van kleinere (roet) deeltjes kan en moet worden getest. Deze kleinere deeltjes zouden nog schadelijker zijn dan de wat grotere, waarop nu wordt gekeurd. Hiervoor wordt een andere meetmethode ontwikkeld. Mogelijk kan deze methode later ook in de APK worden benut.

3.8 Optische en geluidssignalen

Het advies van de interdepartementale werkgroep Optische en geluidssignalen is door TNO tegen het licht gehouden. Mede op basis van de aanbevelingen van TNO zullen het Voertuigreglement, het RVV 1990 en de Regeling optische en geluidssignalen worden aangepast. Het betreft onder anderen technische aanpassingen, aanpassing van gedragsregels en de selectie van diensten die voorrangssignalen mogen voeren. Naar schatting zal dit in het 4e kwartaal van 2005 gereed zijn.

3.9 Fietsverlichting

Er is een forse toename geconstateerd van het aandeel fietsen dat verlichting voert nadat in 2003 een landelijke campagne is gevoerd, namelijk een stijging van 15 procentpunt als nationaal gemiddelde met als uitschieter de politieregio Amsterdam-Amstelland (verdubbeling van 30 naar 60%).

Een werkgroep met vertegenwoordigers van de RAI, fiets- en fietsverlichtingsfabrikanten en het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt aan een voorstel voor de aanpassing van de wettelijke eisen aan fietsverlichting. Dit betreft de verplichting van een witte voorreflector voor op de fiets en nadere eisen aan de verlichting. Naar verwachting kan het voorstel begin 2005 in procedure worden gebracht.

3.10 Verlichting overdag voor motorvoertuigen

De Europese Commissie heeft een uitgebreid onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van het voeren van verlichting overdag. De reeds bestaande onderzoeksresultaten werden als onvoldoende doorslaggevend beschouwd. In de loop van dit jaar wordt de bekendmaking van de onderzoeksresultaten verwacht, alsmede aanbevelingen aan de lidstaten op basis hiervan en mogelijke plannen voor voertuigeisen.

3.11 Kentekening van voertuigen

Het rijden op een brom- of snorfiets is zeer onveilig. Terwijl de brom- en snorfietsen minder dan 1% van de mobiliteit voor hun rekening nemen, is bijna 10% van de verkeersdoden en bijna 20% van de verkeersgewonden een brom- of snorfietsers.

Eén van de maatregelen om hier verbetering in te brengen is het kentekenen van alle brom- en snorfietsen. Het kentekenen maakt de handhaving efficiënter. Dat leidt tot een beter verkeersgedrag van brom- en snorfietsers. Bovendien kan effectiever worden opgetreden tegen berijders van opgevoerde exemplaren. De SWOV verwacht een daling van de verkeersslachtoffers in deze categorie met 10%, of te wel jaarlijks 10 verkeersdoden en 300 ziekenhuisgewonden minder. Het kentekenen start op 1 september 2005. Op 1 januari 2007 moeten alle brom- en snorfietsen van een kenteken zijn voorzien. Het wetsvoorstel ligt thans voor advies bij de Raad van State.

Zoals in § 2.3.4 is aangegeven, wordt er naar gestreefd om op termijn alle langzame motorrijtuigen (land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid) te voorzien van een kenteken.

3.12 Elektronische Voertuigidentificatie

Elektronische Voertuigidentificatie (EVI) is een systeem dat elektronisch op afstand de identiteit van een voertuig vaststelt. Het kan daardoor als instrument dienen voor een hele reeks van toepassingen.

EVI is opgenomen in het Europe Action Plan waarover de regeringsleiders in 2000 een besluit hebben genomen. Maar daaraan is vervolgens vooral door het ministerie van Verkeer en Waterstaat hard aan getrokken om dit stevig op de agenda in Brussel te krijgen. En met succes.

Naast Nederland participeren ook het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België/Vlaanderen en Noorwegen in een studie van de Europese Commissie naar de haalbaarheid van EVI op Europees niveau. De studie is inmiddels afgerond en de resultaten tonen aan dat EVI een haalbare zaak lijkt en het waard is om een volgende stap naar een mogelijke introductie te zetten. Daarbij zijn de «heikele» punten die bij een afweging specifieke aandacht moeten krijgen (zoals met name privacy, veiligheid, acceptatie) op een rij gezet. Tevens geeft de studie enkele mogelijke invoerings-scenario's. De mogelijke toepassingen, inclusief soms daaraan verbonden consequenties zijn bewust niet aan de orde gesteld, om de discussie over de meest basale vorm van EVI niet hierdoor te laten afleiden. Ieder land moet voor zich zelf uitmaken welke rol het voor EVI ziet weggelegd en

waarvoor het EVI wil inzetten, maar nu al zal duidelijk zijn dat EVI een bijdrage kan leveren aan een efficiëntere handhaving en daarmee ook aan verkeersveiligheid.

Mogelijk komt EVI aan de orde in de informele ministeriële bijeenkomst van Transport, Telecom en Energie ministers die op 19 en 20 november 2004 in Rotterdam wordt gehouden als onderdeel van de discussie over ITS-toepassingen.

3.13 Botscompatibiliteit

De passieve veiligheid voor de inzittenden van het voertuig is de afgelopen jaren weliswaar sterk verbeterd, maar er is weinig vooruitgang geboekt in het verminderen van het letsel dat aan de botspartner wordt toegebracht. Voor eisen aan de voorkant van personenauto's om het letsel van aangereden voetgangers te beperken is vorig jaar een richtlijn aangenomen (2003/102/EG). Maar in geval van een botsing tussen een licht en een zwaar voertuig of tussen voertuigen met een laag en een hoog aangrijpingspunt komen de inzittenden van het lichtste en het laagste voertuig er slecht af. Zo vormen bijvoorbeeld Sports Utility Vehicles (SUV's), die zowel zwaar als hoog zijn, een flink risico voor andere auto's. Daarom wordt thans in opdracht van de Europese Commissie onderzocht op welke wijze dit probleem zou kunnen worden ondervangen (zie ook § 3.1).

3.14 Intelligente voertuigen

Stap voor stap worden voertuigen steeds intelligenter. Meestal zijn nieuwe voorzieningen op comfort gericht, denk aan navigatiesystemen of de (actieve) cruise control¹.

Deze voorzieningen hebben vaak ook een positief effect op de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt de installatie van intelligente actieve veiligheidsvoorzieningen en rijtaakondersteunende systemen steeds gebruikelijker. Vanwege het grote potentieel dat dit soort technologie voor het verkeer- en vervoersysteem heeft, zijn deze ontwikkelingen van groot belang. Daarom is dit onderwerp ook voor de VERONA 2 conferentie op de agenda gezet.

Om deze ontwikkelingen verder te stimuleren en om de voortgang te monitoren participeert het ministerie van Verkeer en Waterstaat in diverse onderzoeksprogramma's van de Europese Unie. Het gaat hier onder andere om onderzoek naar verbetering van zowel actieve als passieve veiligheidsvoorzieningen, de eisen aan de mens-machine interface en rijtaakondersteunende systemen zoals ISA of LDWA (zie ook § 3.4.4). Ook tijdens de VERONA 2 conferentie zal aan de orde komen hoe deze ontwikkelingen kunnen worden gestimuleerd (zie punt 5 in de brief). Hierbij kan ook worden verwezen naar een toezegging aan het lid Hofstra in het algemeen overleg op 19 februari 2004², namelijk dat de automatische voertuiggeleiding wordt ingebracht bij de discussie over veilige en intelligente voertuigen. De inbreng zal plaatsvinden in genoemde VERONA-conferentie. Deze toezegging wordt hiermee als uitgevoerd beschouwd.

Als onderdeel van het maatregelenpakket veilig bestelverkeer (zie ook § 2.3.3) wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor nationale invoering van systemen zoals de intelligente snelheidsassistent (ISA) voor bestelauto's. Indien het vooruitzicht daarvoor goed is, zal worden overwogen een gedegen proef te laten uitvoeren. Als uit het onderzoek blijkt dat de invoering van ISA voor het bestelverkeer op korte termijn moeilijk haalbaar lijkt, zullen de mogelijkheden van andere snelheidsbeperkende

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 2192, Aanhangsel.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 21 501-33 en 22 112, nr. 52.

maatregelen worden gezien om de snelheid van bestelauto's te beperken, zoals een toerental- en/of snelheidsbegrenzer.

3.15 Fietsdiefstal

Jaarlijks worden er in Nederland zo'n 750 000 fietsen gestolen. De kans op fietsdiefstal is voor veel mensen een reden om op een oude fiets te rijden. Deze keuze kan de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Ook is de kans op diefstal vaak een reden om de fiets voor sommige verplaatsingen thuis te laten.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat participeert in een publiek/privaat samenwerkingsproject voor de aanpak van fietsdiefstal. Trekker van dit project is het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Andere deelnemers zijn het ministerie van Justitie, de VNG, de Politie, de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, het Openbaar Ministerie, de ANWB, de RAI, de BOVAG, het Verbond van Verzekeraars en de Fietzersbond. De ambitie van het Rijk is om zodanige randvoorwaarden te creëren dat een effectieve aanpak door politie en decentrale overheden mogelijk is. Over de inzet van het Rijk en de voortgang van de aanpak is de Tweede Kamer geïnformeerd in het antwoord op vragen van het lid Gerkens¹ en in de brief die de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden heeft opgesteld in antwoord op vragen van de leden Gerkens, Dijksma en Duyvendak².

Belangrijk onderdeel van de aanpak is de realisatie van een diefstalregister bij de RDW. Met dit register kan de politie op basis van een framenummer of tagnummer nagaan of een fiets al dan niet gestolen is. Sinds 1 juli 2003 zijn alle politieregio's aangesloten op dit register. Er wordt nog gewerkt aan een koppeling van de bedrijfsprocesssystemen van de politie aan het register van de RDW, waardoor bij aangifte automatisch een diefstalsignaal bij de RDW wordt geplaatst. Naar verwachting is deze automatische koppeling begin 2005 gereed.

Een volgende stap is het openstellen van het register voor branche en publiek met name in het kader van de helingbestrijding. Het is de bedoeling dat bij invoering van een framenummer of tagnummer zichtbaar is of de betreffende fiets al dan niet als gestolen bekend staat. Op dit moment buigt het College Bescherming Persoonsgegevens zich over de privacyaspecten van dit voornemen.

Er is in de aanpak bewust gekozen voor registratie van gestolen fietsen in plaats van de registratie van alle fietsen, zoals soms wordt voorgesteld. Voor de aanpak van fietsdiefstal is diefstalregistratie voldoende. Een betrouwbare registratie van alle fietsen kan alleen in de vorm van kentekening. Dat is voor fietsen niet de meest voor de hand liggende oplossing. Het brengt veel administratieve handelingen en hoge kosten (vergelijkbaar met de kosten van kentekening van motorvoertuigen) voor de burger met zich.

Op initiatief van de branche bestaat er overigens al een vrijwillige registratie van nieuwe fietsen via het RAI Data Centrum (inmiddels al 2,5 miljoen geregistreerde fietsen). Er is een koppeling gelegd tussen dit register en het diefstalregister. Voor het diefstalregister kunnen deze gegevens uitsluitend gebruikt worden als extra check op de juistheid van de aangiftegegevens.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, aanhangsel 3459, 1635.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 2125, aanhangsel.

3.16 Vervoer van personen in aanhangers

Er wordt veel moeite gedaan om de veiligheid van inzittenden van motorvoertuigen te verhogen, onder andere in de vorm van kooiconstructies, autogordels, airbags en kinderbeveiligingsmiddelen. De eisen aan voertuigen en aan de kwaliteit en het gebruik van beveiligingsmiddelen worden in EU-verband steeds verder aangescherpt.

Tegen deze achtergrond is het vervoer van personen in aanhangwagens en ruimten die bedoeld zijn voor bagage of lading natuurlijk volledig uit den boze. Dit werd vorig jaar bevestigd door een gruwelijk ongeval waarbij enkele kinderen om het leven kwamen die op een aanhanger achter een trekker werden vervoerd. Er is geen uitgesproken Europese regelgeving op dit gebied, dus hieraan dient op nationaal niveau gestalte te worden gegeven, zoals bijvoorbeeld in België is gebeurd.

Op dit moment kan ook in Nederland tot op zekere hoogte tegen het vervoeren van personen in laadruimten en aanhangwagens worden opgetreden, namelijk op basis van Artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, het zogenaamde kapstokartikel, en wel als door de wijze van vervoer het verkeer in gevaar wordt gebracht of kan worden gebracht. In de praktijk komt dit er op neer dat, behoudens zeer aperte gevallen van onveilig vervoer, alleen kan worden opgetreden als er een ongeval met slachtoffers heeft plaatsgevonden.

Vooral uit preventief oogpunt bereid ik daarom een gericht verbod voor. Er wordt daarbij wel gezorgd voor een ontheffingsmogelijkheid, met name voor corso's en zogenaamde wegtreintjes. Dat zijn combinaties van een motorvoertuig en een of meer aanhangers die doorgaans op privé-terrein, zoals attractieparken, rijden maar soms ook (met ontheffing) gebruik maken van de openbare weg.

3.17 Implementatie EU-richtlijnen

Zoals gezegd is de voertuigwetgeving in de Europese Unie bijna volledig geharmoniseerd.

In het afgelopen jaar werden de onderstaande richtlijnen op gebied van voertuig in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd:

Richtlijn	inhoud	inwerkingtreding (publicatie)
98/77/EG	emissies (LPG/CNG)	19/12/03 (Stb. 517)
2002/7/EG	massa's en afmetingen	17/09/03 (Stb. 361)
2003/19/EG	massa's en afmetingen	01/10/03 (Stcr. 189)
2001/92/EG	veiligheidsruiten	31/10/03 (Stb. 416)
2002/24/EG	goedkeuring 2-/3-wielers	05/11/03 (Stb. 428)
2001/85/EG	bussen	02/12/03 (Stb. 484)
2001/11/EG	snelheidsbegrenzer APK	01/01/04 (Stb. 541)
2003/26/EG	uitlaatemissies	01/01/04 (Stcr. 225)
2003/27/EG	controle uitlaatemissies APK	01/01/04 (Stb. 518)
2001/56/EG	verwarming	25/02/04 (Stb. 60)
1999/37/EG	kentekenbewijs	01/06/04 (Stb. 219)
2003/102/EG	voetgangerbescherming	20/08/04 (Stb. 401)
2003/77/EG	goedkeuring 2-/3-wielers	04/09/04 (Stcr. 233)
2004/78/EG	verwarming	30/09/04 (Stcr. 138)

4. INFRASTRUCTUURGERICHT VERKEERSVEILIGHEIDBELEID OP HET HOOFDWEGENNET

4.1 Algemeen

Het hoofdwegennet valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. In het gehele infrastructuurbeleid wordt aandacht besteed aan het aspect veiligheid. Het hoofdwegennet is relatief veilig. De veiligheid staat echter onder druk. Vorig jaar is namelijk het aantal slachtoffers op het hoofdwegennet voor het eerst sinds jaren gestegen. Dit is een signaal om het veiligheidsbeleid een hogere prioriteit te geven.

In dit hoofdstuk zal achtereenvolgens ingegaan worden op:

- beheer en onderhoud (§ 4.2);
- benutting (§ 4.3);
- aanleg (§ 4.4);
- maatregelen gericht op de motorfiets (§ 4.5);
- overwegenbeleid (§ 4.6).

4.2 Beheer en onderhoud

In totaal wordt jaarlijks circa € 0,7 miljard aan beheer en onderhoud op het hoofdwegennet besteed. Het grootste deel van dit budget is bestemd voor instandhoudingmaatregelen. Hiermee wordt tevens bereikt dat het huidige (hoge) veiligheidsniveau van rijkswegen gehandhaafd blijft. Daarnaast is er een budget van enkele miljoenen euro's voor niet tracé/merplichtige maatregelen ter verbetering van de veiligheid. De bijdrage van instandhouding aan veiligheid is niet direct meetbaar, maar wel evident. Als instandhouding niet goed wordt gepleegd, zullen de negatieve effecten op de veiligheid merkbaar zijn. Doordat de instandhouding wel goed gebeurt, is het effect niet merkbaar.

Maatregelen die het grootste effect hebben op veiligheid zijn:

- het tijdig vervangen van de deklaag van de weg (voordat gaten in de weg komen, de stroefheid onvoldoende wordt en voordat de spoorvorming te diep wordt);
- het tijdig vervangen van de geleiderail (voordat roestvorming de functionaliteit aantast);
- het aanbrengen van onoverschrijdbare afzettingen (barrières) tijdens het onderhoud ten behoeve van de veiligheid van de wegwerkers, het aangeven van snelheidslimieten en aanbrengen van tijdelijke (gele) belijningen ten behoeve van de veiligheid van de automobilist;
- vervangen van kapotte verlichting;
- gladheidbestrijding;
- onderhoud van wegmarkeringen;
- onderhoud van verkeerssignaleringsystemen.

Recent is door Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen besloten tot invoering van zogenaamde essentiële herkenbaarheidkenmerken. Het gaat daarbij om as- en kantmarkering.

Op stroomwegen – niet zijnde autosnelwegen – is een dubbele asmarkering met een groene vulling het kenmerk (in uitzonderingsgevallen onderbroken) en een doorgetrokken kantmarkering.

Op gebiedsontsluitingswegen gaat het om een gewone dubbele asmarkering en een onderbroken kantmarkering.

Het kenmerk van erftoegangswegen is, dat er geen asmarkering en (facultatief) geen of een onderbroken kantmarkering is.

De idee is dat de weggebruiker aan de weg moet kunnen herkennen wat voor wegtype het betreft en welke snelheid daarop is toegestaan. Dit wordt gerealiseerd door per wegtype een kenmerkende belijning in te

voeren. Dit zal worden meegenomen met het periodieke onderhoud van de wegen. Om de invoeringstijd te verkorten wordt nog gezocht naar versnellingsmogelijkheden. De autosnelwegen voldoen nu reeds aan de criteria van herkenbaarheid.

In vervolg op een eerdere toezegging inzake een uitvoeringskader voor verlichting langs snelwegen heeft Rijkswaterstaat enkele studies en onderzoeken verricht naar verlichting, te weten een langdurige praktijkproef naar de praktische toepasbaarheid van dynamische verlichting, een uitgebreid onderzoek naar de effecten van verlichting op de gruttopopulatie, een proef met oriëntatieverlichting op de Utrechtse Heuvelrug, twee veldexperimenten naar de werkbelasting en het rijgedrag van weggebruikers tijdens duisternis. Dit heeft geleid tot een nieuw verlichtingsbeleid. Meer dan voorheen zal er rekening worden gehouden met factoren die de rijtaak verzwaren, zoals in geval van spitsstroken, waarbij de rijstroken in het algemeen minder breed zijn dan de reguliere rijstroken.

Daarnaast zal zowel bij de eerste aanleg van verlichting als bij vervanging van bestaande verlichting in het vervolg in plaats van conventionele verlichting, die alleen kan worden aan- en uitgeschakeld, een schakelregime van dynamische verlichting met de schakelniveaus van 100%, 20% en 0% worden toegepast. Naast duisternis zal dit regime worden gebaseerd op de omstandigheden ter plaatse: de actuele verkeersintensiteiten, de aanwezigheid van natuurgebieden, weersomstandigheden, werk in uitvoering en calamiteiten. Om kapitaalsvernietiging te voorkomen zal de vervanging van bestaande verlichting geschieden aan het eind van de levensduur van de bestaande verlichting. De toezegging kan hiermee als ingelost worden beschouwd.

4.3 Benutting

Met benuttingmaatregelen wordt de capaciteit van een bestaande weg vergroot. De gevolgen voor de verkeersveiligheid verschillen per maatregel. Zo is het effect van de verkeerssignaleringsystemen positief. Uitgegaan wordt van een reductie van 25% van het aantal ongevallen en een reductie van 45% van de secundaire ongevallen.

Een vrij recent ingevoerde maatregel betreft het inzetten tijdens de spits van de vluchtstrook of door herverdeling van de rijbaan een extra rijstrook te creëren aan de linkerzijde van de rijbaan, de zogenaamde spits- en plusstroken en de vorming van bufferstroken. In een aantal gevallen worden de bestaande rijstroken hiervoor versmald. Door de afname van de uitwijkruimte voor bestuurders en de versmalling van rijstroken neemt het veiligheidsrisico voor bestuurders toe. Tevens kan de bereikbaarheid voor hulpdiensten worden bemoeilijkt. Dit wordt gecompenseerd door het aanbrengen van signalering en pechhavens en, waar nodig, verlaging van de maximumsnelheid en intensivering van de handhaving. Daarnaast wordt voor alle Spoedwetprojecten een calamiteitenplan opgesteld. Tenslotte wordt er, omdat er nog weinig harde gegevens bekend zijn van de effecten van deze maatregelen, goed gemonitord. De eerste resultaten geven aan dat het aantal kop-staartbotsingen bij de inzet van spits- en plusstroken vermindert. De verwachting is dat het uitgangspunt, dat de veiligheid door de genoemde maatregelen niet mag verslechteren, gehaald zal worden.

4.4 Aanleg

De aanlegprojecten hebben alle ten doel om de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid te verbeteren. Het zwaartepunt is voor elke project anders.

De meeste aanlegprojecten hebben als primaire doelstelling de verbetering van de bereikbaarheid. Dit heeft een indirect positief effect op de veiligheid. Door de afname van het aantal files vermindert het aantal kop-staartbotsingen aan de achterkant van de files. Daarnaast neemt het sluiptverkeer op het onveiligere onderliggend wegennet af als de doorstroming op de veiligere hoofdwegen verbetert. Een voorbeeld is de A73 Venlo-Maasbracht, een nieuwe noord-zuid schakel in midden-Limburg. Dit project is primair vanuit bereikbaarheid opgezet. Nu maakt het verkeer nog gebruik van de N271 en N273. Op de N273 zijn tussen 1993 en 2000 34 verkeersdoden en 387 letselslachtoffers gevallen.

Een aantal projecten, dat tot en met 2010 wordt gerealiseerd, heeft als primaire doelstelling het verbeteren van de veiligheid. Dit betreft:

- N31 Zurlich-Harlingen; aanbrengen van een fysieke scheiding tussen de rijrichtingen;
- N31 Leeuwarden-Drachten; verbreding tot 2x2 stroken, aanleg aquaduct en voltooiing klaverblad;
- N37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens; voor een gedeelte ombouw tot autosnelweg en voor een gedeelte ombouw tot 2x2-strooks autoweg;
- N30 Rijksweg 12-Postweg: omleiding rond Ede;
- N50 Ramspol-Ens; vervanging van de Ramspolbrug;
- N9 Koedijk-De Stolpen; aanleg ontbrekend deel parallelweg en aanleg ongelijkvloerse kruisingen;
- A12 Den Haag-Gouda; benuttingsmaatregelen;
- A15 Europaweg; aanleg ongelijkvloerse kruisingen, aparte bruggen voor weg en spoor, aanleg Calandtunnel;
- A15 Hardinxveld-Giessendam-Sliedrecht; reconstructie aansluitingen en aanpassing onderliggend wegennet;
- N57 Veersedam-Middelburg; gedeeltelijke ombouw tot 2x1 strooks weg, aanleg parallelwegen en fietspaden, aanleg aquaduct;
- N61 Hoek-Schoondijke; fysieke scheiding rijrichtingen, aanleg parallelweg, gedeeltelijke verbreding, aanleg rotondes;
- A50 Eindhoven-Oss; aanleg autosnelweg;
- A59 Rosmalen-Geffen; ombouw van 2x2 strooks autoweg tot autosnelweg.

4.5 Maatregelen gericht op de motorfiets

4.5.1 Ongevalproblematiek motorrijders op autosnelwegen

Bij circa 2% van de ongevallen op autosnelwegen is een motorrijder betrokken. In overleg met de sector zijn de belangrijkste probleemvelden benoemd en mogelijke maatregelen geïnventariseerd ter verbetering van de veiligheid van motorrijders. De vijf meest belovende oplossingsrichtingen hadden enerzijds betrekking op het verbieden, weghalen of verplaatsen van objecten langs de weg en anderzijds op het aanpassen van de «opvangconstructie» langs de weg, waaronder het monteren van een extra plank onder de huidige geleiderailconstructie.

4.5.2 Vermijden van objecten in de wegberm

De ideeën met betrekking tot het zo veel mogelijk vermijden van objecten in de wegberm zijn uitgewerkt en ingebracht in een handboek. De ontwerper van een nieuwe weg krijgt daarmee aangereikt welke stappen hij dient te doorlopen om tot een optimaal – zo veel mogelijk obstakelvrij – ontwerp te komen voor motorrijders. De publicatie gaat onder andere in op het plaatsen van lichtmasten in de binnenbocht in plaats van in de

buitenbocht, het combineren van obstakels om de kans op aanrijding te verminderen en het aanbrengen van grondwallen in plaats van geleiderails.

4.5.3 Toepassen van motorvriendelijke geleiderail

Op het knooppunt Muiderberg (A1/A6) is een pilot gestart met een motorfietsvriendelijke geleiderail langs een verbindingsweg. Het betreft hier een extra plank onder een geleiderail langs een verbindingsweg met relatief veel ongevallen. Bij het volgen van die pilot is aandacht voor de montage van de constructie en het beheer en onderhoud, zowel de normale instandhouding als het herstel na aanrijdingen. Ook komen eventuele zaken aan de orde die de weggebruiker in het voorbij rijden opvallen of bij een aanrijding naar voren komen.

De pilot is nog niet afgerond, waardoor er nog geen definitieve resultaten te melden zijn. Bij de pilotlocatie is tot nu toe nog geen enkel ongeval geregistreerd waarbij een motorrijder de geleiderailconstructie heeft geraakt.

Vooruitlopend op de resultaten kan echter al wel worden gesteld, dat naast de vermeende voordelen bij een aanrijding door een motorrijder ook bepaalde nadelen kleven aan de hier toegepaste constructie. Zo kunnen de huidige maaimachines niet worden gehanteerd en is het lastiger schades te repareren. De beheer- en onderhoudskosten nemen hierdoor toe. Verder is in verband met de extra planken voor de motorrijders een zwaarder type geleiderail toegepast dan standaard is voor deze situatie. Een zwaarder type geleiderail geeft bij een aanrijding met een personenauto iets minder mee, waardoor mag worden verondersteld dat de letselkans voor inzittenden van personenauto's ook enigszins toeneemt.

4.5.4 Meest effectieve plaatsen bepalen voor eventuele motorfietsvriendelijke geleiderail

Om de meest effectieve plaats te bepalen voor eventuele motorvriendelijke geleiderail is een drietal situaties beschouwd en vergeleken. Dat betreft de toepassing van een dergelijke rail langs het totale hoofdwegennet (1), langs alleen alle verbindingswegen in de knooppunten (2) en langs alleen de krappe bogen in de verbindingswegen (3). Uit die vergelijking blijkt dat de effectiviteit van de rail in knooppunten duidelijk groter is dan de gemiddelde effectiviteit bij toepassing op het totale hoofdwegennet.

Het meest voor de hand ligt een toepassing in krappe bogen van verbindingswegen in knooppunten.

In Zweden zijn langs een groot deel van het wegennet zogenaamde cablebarriers geplaatst. Of dit ook in Nederland toepasbaar is, is niet zeker. Dit hangt onder meer samen met de intensiteit van het verkeer en de wegbreedte. De provincie Overijssel overweegt een proef. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de eventuele proef nauwlettend volgen. Een specifiek aandachtspunt is de veiligheid voor motorrijders.

4.6 Overwegenbeleid

Op 14 juli 2004¹ heeft de Tweede Kamer de Trendanalyse 2003 ontvangen waarin onder meer wordt ingegaan op trends in de veiligheid van de overwegen.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 26 699, nr. 6.

In het najaar van 2004 verschijnt de geactualiseerde tweede kadernota voor de railveiligheid *Veiligheid op de rails* waarin ook het overwegen-

beleid wordt geëvalueerd en geactualiseerd. Naast de uitkomsten van de trendanalyse wordt bij de actualisatie van het overwegenbeleid ook de motie Duyvendak c.s.¹ en de beantwoording van kamervragen van het lid Duyvendak c.s.² inzake het sluiten van spoorwegovergangen betrokken.

5. MONITORING EN EVALUATIE VAN BELEIDSONDERWERPEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een tweetal belangrijke onderdelen van het beleidsontwikkelingsproces, namelijk op welke wijze de monitoring van beleidseffecten wordt opgezet (§ 5.1) en over welke onderwerpen evaluaties zijn uitgevoerd (§ 5.2).

5.1 Monitoring van beleid

Om een vinger aan de pols te houden hoe de verkeersveiligheid zich ontwikkelt en wat het effect is van maatregelen zal in het kader van de Nota Mobiliteit een monitor worden ontwikkeld. Deze monitor zal in ieder geval een aantal belangrijke elementen van de verkeersveiligheid en de beleidseffecten van maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid volgen. Daarnaast zullen er met de decentrale overheden afspraken worden gemaakt over het gezamenlijk uitwerken van aanvullende kennisvragen (zie hoofdstuk 1 over samenwerking).

In 2003 is in het kader van een IBO-onderzoek naar het verminderen van de administratieve lasten bij de politie onderzocht of een andere werkwijze voor het registreren van verkeersongevallen mogelijk is. Afsproken is dat nader wordt bezien hoe de administratieve lasten kunnen worden verminderd zonder dat daarmee de informatiebehoefte van de wegbeheerders, het rijk en de decentrale overheden en de onderzoeksinstituten wordt belemmerd, omdat de registratie van eminent belang is voor een goede onderbouwing van het verkeersveiligheidsbeleid.

5.2 Evaluatie van beleid

In 2003 en 2004 zijn diverse evaluatiestudies verkeersveiligheid gestart en afgerond. Doel van de evaluatiestudies (ex ante) is vast te stellen wat de mogelijke effecten zijn van potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen, beleidsvoornemens en nieuwe richtlijnen vanuit de EU voor het realiseren van de reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Op basis van deze studies zijn tevens haalbaarheid en kostenconsequenties van de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 en 2020 vastgesteld. Tevens zijn diverse evaluatiestudies (ex post) uitgevoerd ter vaststelling van de effecten van het ingezette beleid. In bijlage 3 wordt een overzicht gegeven van deze evaluatiestudies.

Daarnaast staan de volgende evaluaties in de planning:

- op 1 mei 2001 is in Nederland de verkeersregel «voorrang fietser van rechts» ingevoerd. Daarmee sloot Nederland aan bij de geldende Europese regels en werd de ondergeschikte positie van de fietser opgeheven. Uit een eerste voorlopige evaluatie blijkt dat het totaal aantal voorrangsongevallen en -slachtoffers sinds de invoering niet is toegenomen. In 2005 zal de maatregel definitief worden geëvalueerd, in relatie tot de ontwikkeling van de verkeersveiligheid van fietsers en de bekendheid van de desbetreffende voorrangregel onder verkeersdeelnemers;
- op 30 maart 2002 is het beginnerrijbewijs ingevoerd, waarbij is afgesproken dat binnen drie jaar na de inwerkingtreding een verslag aan uw Kamer wordt gezonden over de doeltreffendheid en effecten van de desbetreffende regeling.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 93.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2003, 2030417110.

Samenvatting van de verkenning van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer «Aanpak overtredende motorvoertuigbestuurders: puntenrijbewijs of 2 x geel = rood»

Onderstaand volgt een samenvatting van de verkenning van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat naar de effectiviteit van het puntenrijbewijs naar Duits voorbeeld en een aanpak volgens de lijn «2 x geel = rood» van 4 maart 2004. Hiermee wordt de toezegging ingelost, welke is gedaan op het algemeen overleg op 15 juni 2004.

Bestuurders van motorvoertuigen kunnen worden gestimuleerd zich veiliger te gedragen door de dreiging van inname van het rijbewijs. Thans ligt er de beleidsvraag wat beter werkt: een puntenrijbewijs of het systeem van «2 x geel = rood» voor een aantal ernstige overtredingen (bij de tweede gele kaart wordt het rijbewijs ingenomen¹). Bij beide systemen kan het rijbewijs in meer gevallen worden ingehouden dan nu. Het puntenrijbewijs richt zich op een breed scala van potentieel gevaarlijke gedragingen. Het «2 x geel = rood»systeem beperkt zich tot de meest kritische gedragingen. In verschillende landen bestaan verschillende systemen voor de inname van het rijbewijs en deze systemen functioneren volgens deze landen naar bevrediging.

Conditie

Voor een goede werking van onmiddellijke inname van het rijbewijs, puntenrijbewijs of «2 x geel = rood» moet ondubbelzinnig vaststaan wie welke overtreding(en) heeft begaan. Er moet een goed signalering- en registratiesysteem zijn. Ook moet er een gerede kans zijn dat overtredingen daadwerkelijk worden geconstateerd. Voorts moeten er spelregels zijn voor een adequate afhandeling bij de inname van het rijbewijs. Dit behelst dat wordt nagegaan waarom een bestuurder niet rijgeschikt of rijvaardig is en wat er eventueel gedaan kan worden om de rijgeschiktheid of rijvaardigheid weer op aanvaardbaar niveau te brengen (testen, heropleiding, herexamen).

Op basis van ervaringen in het buitenland kan worden vastgesteld dat het opzetten van een goed, omvattend en waterdicht systeem veel organisatie en investering kost. Een belangrijk probleem is de geringe pakkans, waardoor er veel fouten voorkomen van het type «ten onrechte niet geregistreerd». Dit vermindert de effectiviteit van de aanpak. Voor de Nederlandse situatie geldt bovendien dat de Wet Mulder de afhandeling van de meeste verkeersovertredingen langs administratieve weg regelt. De bestaande regelgeving vereist de persoonlijke identificatie via een staandehouding door de politie. Daarvan is slechts in een beperkt aantal gevallen sprake (12% van de geconstateerde overtredingen). De kans om als automobilist staande te worden gehouden is gemiddeld eens in de 8 jaar. De zichtbaarheid van puntenrijbewijs of «2 x geel = rood» systeem toont zich daarom pas op de langere termijn. Een gedegen en indringende campagne moet de introductie van het systeem flankeren om te waarborgen dat de burgers er kennis van nemen.

Criteria voor werking

Systemen zoals het puntenrijbewijs of de maatregel 2 x geel = rood beogen de *bevordering van de verkeersveiligheid*. Van het veiligheids-effect moet men geen al te hoge verwachtingen hebben. Dat komt vooral door de geringe pakkans. Voor het puntenrijbewijs wordt een besparing geschat van jaarlijks 3 verkeersdoden en 53 ziekenhuisgewonden, er van

¹ Een rijbewijs kan (thans) ook bij een eerste overtreding gevorderd worden als de overtreding ernstig genoeg is.

uitgaande dat bestuurders die punten krijgen een tijd lang voorzichtiger rijden en waardoor hun risico op een ongeval met ongeveer 4% vermindert.

De «2 x geel = rood» aanpak is het effectiefst als het wordt toegepast op bestuurders onder invloed van alcohol (vanaf 0,5 promille). Het afschrik-effect van een gele kaart zorgt ervoor dat een groot aantal bestuurders een kaart vermijdt door zich voortaan aan de wettelijke norm te houden. De preventieve werking kan 8 verkeersdoden en 80 ziekenhuisgewonden per jaar besparen, ervan uitgaande dat minstens 10% van de overtreders voortaan onder de norm van 0,5 promille blijft.

Voor toepassing van het «2 x geel = rood systeem» op andere zware overtredingen zijn de verwachtingen lager (grote snelheidsoverschrijding: besparing jaarlijks 0,6 verkeersdode en 7 ziekenhuisgewonden; afstand houden: geen substantiële verbetering; gevaarlijk inhalen, geen voorrang verlenen en rood licht negatie: besparing 2,5 verkeersdoden en 11 ziekenhuisgewonden per jaar). De ongevallenreductie kan toenemen als er veel meer staandehoudingen worden verricht. Een nadeel van een lage pakkans is ook dat een aantal bestuurders van wie het rijbewijs is ingenomen blijft rijden.

Het tweede criterium is het belang van *normhandhaving*. Onderzoek wijst uit dat normhandhaving op een breed draagvlak kan rekenen en dat de meerderheid van de bevolking het puntenrijbewijs ondersteunt (rond de twee derde), evenals een «2 x geel = rood» systeem (84%). Of die steun zo groot blijft na de invoering moet worden afgewacht.

Als derde criterium wordt genoemd het *rendement*. Berekeningen tonen aan dat de kosten van het puntenrijbewijs de baten overstijgen. Bij de «2 x geel = rood» aanpak is het juist andersom.

Effectiviteit

Deze kent verschillende aspecten. De zichtbaarheid en geloofwaardigheid van zowel puntenrijbewijs als «2 x geel = rood» kunnen hoog zijn, maar de ervaren rechtvaardigheid is laag. De subjectieve pakkans is groter bij het puntenrijbewijs dan bij «2 x geel = rood». De ervaren ernst is groter bij «2 x geel = rood» dan bij het puntenrijbewijs.

Afbreukrisico's

De ervaringen in het buitenland leren dat de beleidsrisico's gering zijn: veel mensen geloven in een systeem als een puntenrijbewijs of «2 x geel = rood». Mogelijke risico's waar rekening mee moet worden gehouden zijn: vaker doorrijden na ongeval, proberen te ontkomen aan staandehouding en frauderen.

Advies van AVV

De veiligheidswinst van puntenrijbewijs en het «2 x geel = rood» systeem is beperkt. De winst van het «2 x geel = rood»systeem kan hoger worden geschat dan van het puntenrijbewijs. Bovendien is de «2 x geel = rood» maatregel kostenefficiënt.

Beide maatregelen hebben draagvlak. De balans opmakend wordt de «2 x geel = rood» aanpak aanbevolen. Daarbij moet rekening worden gehouden met:

- juridische onderbouwing en adequate regelgeving;
- administratief systeem en adequaat maatregelenpakket;
- een goede introductie met duidelijke communicatie;
- monitoring en evaluatie van de aanpak.

In 2003 en 2004 zijn diverse evaluatiestudies verkeersveiligheid gestart en afgerond. Doel van de evaluatiestudies (ex ante) is vast te stellen wat de mogelijke effecten zijn van potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen, beleidsvoornemens en nieuwe richtlijnen vanuit de EU voor het realiseren van de reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Op basis van deze studies zijn tevens haalbaarheid en kostenconsequenties van de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 en 2020 vastgesteld. Tevens zijn diverse evaluatiestudies (ex post) uitgevoerd ter vaststelling van het ingezette beleid. In bijlage 3 wordt een overzicht gegeven van deze evaluatiestudies.

Ex ante:*Puntenrijbewijs*

Bestuurders van motorvoertuigen worden gestimuleerd om veiliger te rijden als de mogelijkheid van rijbewijsinname voor hen reëel is. Een systeem waarbij overtredingen worden geteld tot een bepaalde limiet is bereikt is in verschillende landen van kracht (Duitsland, Frankrijk, UK, Italië, Canada, Japan, Australië, een aantal staten in de USA). Welke overtredingen in welke mate worden meegewogen is onderwerp van onderzoek en discussie, evenals de wijze waarop overtredingen geconstateerd en geregistreerd moeten worden. Uit vergelijkend onderzoek blijkt dat het draagvlak voor de maatregel groot is, dat de kosten kunnen variëren naar gelang het soort overtredingen waarvoor punten worden gegeven, en dat het feitelijke effect op reductie van slachtoffers eveneens verschilt, maar doorgaans niet al te groot is (Het puntenrijbewijs, W. P. Vlakveld, AVV, maart 2003).

Plan 17

In het kader van deze studie zijn de effecten bepaald van maatregelen, gericht op beginnende bestuurders (ervaringsmodule, gevaarherkenningstoets en autorijden onder begeleiding), snor- en bromfietsen (verhoging minimumleeftijd naar 17 jaar, kentekening bromfietsen, verhoging maximumsnelheid en verbeteren opvoerbestendigheid) en de invoering van rijbewijs voor landbouwvoertuigen. Het totale pakket zal naar verwachting een besparing opleveren van ca. 54 verkeersdoden en ca. 1 500 ziekenhuisgewonden (Plan 17, W. Vlakveld, AVV januari 2003).

Meerjarenplan Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV)

Voor de bepaling van effectiviteit van voorlichtingscampagnes is gebruik gemaakt van de uitkomsten van de meta-analyse van studies over effecten van verkeersveiligheidcampagnes (EU, 4e kaderprogramma). Op basis van deze meta-analyse wordt het totale effect van campagnes gericht op het tegengaan van rijden onder invloed, bevordering gordelgebruik, fietsverlichting en afstand houden, gecombineerd met gerichte verkeershandhaving, geraamd op ca. 40. verkeersdoden en 480 ziekenhuisgewonden (Veiligheidseffecten MPCV, W. Vlakveld, AVV, maart 2003).

Ontwikkelingen in verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020

Voor de periode 2010–2020 zijn door AVV de voor de verkeersveiligheid relevante ontwikkelingen in kaart gebracht. Mede als gevolg van de vergrijzing en de extreme toename het vracht- en bestelverkeer zal de dalende trend in het aantal slachtoffers na 2010 niet langer worden voort-

gezet. Op basis van dit onderzoek en de effecten van het in gang gezette beleid tot 2010 zal bij beleidsarm beleid na 2010 het aantal verkeersdoden in 2020 stijgen naar maximaal 1025 en het aantal ziekenhuisgewonden naar 17 500 (Ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020, R. Methorst, M. van Raamsdonk, AVV, 1 mei 2003).

Effectberekening voor de verkeersveiligheidsmaatregelen in de Nota Mobiliteit

Ten behoeve van de vaststelling van de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 is door AVV het totale pakket van de beoogde verkeersveiligheidsmaatregelen op effectiviteit doorgerekend. Op basis van deze doorrekening, waarbij rekening is gehouden met autonome ontwikkelingen en overlap tussen de maatregelen, kan worden vastgesteld dat een doelstelling van maximaal 900 verkeersdoden en 17 000 ziekenhuisgewonden haalbaar is (Effectberekening maatregelen Nota Mobiliteit, P. van Vliet, AVV, 11 november 2003).

Praktijkproef met een Lane Departure Warning Assistant voor vrachtwagens

Uit het onderzoek blijkt dat LDWA een positief effect kan hebben op de verkeersveiligheid en doorstroming. Het maximale effect van de geteste LDWA-systemen op verkeersveiligheid is een vermindering van 9% van het aantal slachtoffers dat valt bij ongevallen op 80, 100 en 120 km/h wegen buiten de bebouwde kom waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Er is geen direct effect van LDWA op de doorstroming. Wel wordt een indirect effect verwacht als gevolg van de afname van het aantal ongevallen. Het aantal files veroorzaakt door ongevallen kan hierdoor met maximaal 11% worden verminderd. Dit verhoogt de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem. Deze schattingen vertegenwoordigen het maximale positieve effect van LDWA systemen. Het effect van LDWA op de verkeersveiligheid en doorstroming zal waarschijnlijk lager zijn doordat in de praktijk niet 100% van de vrachtwagens uitgerust zal zijn met een (ingeschakeld) LDWA-systeem en doordat niet in alle gevallen dat het systeem waarschuwt een ongeval voorkomen kan worden. Daarnaast is de verwachting dat een deel van het positieve effect van LDWA op de lange termijn teniet wordt gedaan door gewenning aan het systeem. De acceptatie van LDWA is zowel bij chauffeurs als belanghebbenden hoog. Chauffeurs zeggen dat ze op het hoofdwegennet het LDWA-systeem 75% van de tijd hebben aanstaan. Op secundaire wegen is dat 60% van de tijd (Op Koers!?, M. Korse e.a., AVV 7 september 2003 en Dutch Evaluation of Chauffeur Assistant, G. Schermers, K. M. Malone, AVV, juni 2004).

Effecten van het maatregelenpakket Veilig Bestelverkeer

Het maatregelenpakket voor bestelverkeer is doorgerekend op kosten-effectiviteit. Als onder andere wordt uitgegaan van verplichting van snelheidsbeperkende maatregelen, een dekkinggraad van 50% voor het zelfanalyse instrument safety culture, een dekkinggraad van 70% voor de rijstijltraining en de invoering van een veiligheidscertificaat is de verwachte slachtofferreductie 33 verkeersdoden en 232 ziekenhuisgewonden (Ecorys, 2002 «Kosteneffectiviteit veiliger bestelverkeer»). De effectiviteit is sterk afhankelijk van de dekkinggraad die wordt bereikt. De effectiviteit van het Europees voorschrijven van C1+E rijbewijs voor aanhangwagens langer dan 7,5 meter is nog niet bepaald en moet hier te zijner tijd aan worden toegevoegd.

Ex post:

Overallevaaluatie van de Demonstratieprojecten Duurzaam Veilig

Ter voorbereiding op introductie van Duurzaam Veilig zijn in 1998 een viertal demonstratieprojecten (West Zeeuws-Vlaanderen, Kop van Overijssel, Grubbenvorst en Oosterbeek) van start gegaan en een tweetal voorbeeldprojecten (West Friesland en Westland). De resultaten en de belangrijkste leerpunten zijn in kaart gebracht. Enkele belangrijke resultaten zijn:

- de demonstratieprojecten hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan het draagvlak voor en geloof in de werking van het concept Duurzaam Veilig;
- de demonstratie- en voorbeeldprojecten hebben geleid tot realisatie van een grote hoeveelheid maatregelen met verschillend karakter. De grote omvang en verscheidenheid is een succes, gezien de pioniersrol van de projecten;
- de demonstratieprojecten kennen allemaal verschillende doelstellingen. Wel kennen alle projecten een, ten opzichte van het toenmalige SVV-II, verzwaarde doelstelling voor een in 2010 te realiseren slachtofferreductie;
- de geformuleerde doelstellingen ten aanzien van slachtofferreductie zullen niet worden gehaald in 2010. Praktische afstemming, beperkte financiële middelen, en een noodzakelijke fasering (sobere aanpak) zijn daaraan mede debet;
- de tevredenheid bij regionale actoren over de resultaten is echter groot, alsmede het vertrouwen dat met het concept Duurzaam Veilig de geformuleerde doelstellingen op termijn haalbaar zijn. Door de beperkte financiële middelen zal dit echter meer tijd vergen;
- de demonstratieprojecten hebben geleid tot een grote regionale spin-off. De demonstratieprojecten zijn vooral in de regio een stimulans voor overheden om zelf projecten op het terrein van Duurzaam Veilig te initiëren.

Evaluatie Startprogramma Duurzaam Veilig

Aan het Convenant voor het Startprogramma Duurzaam Veilig, fase 1 hebben nagenoeg alle wegbeheerders meegewerkt. Tevens kan worden gesteld dat nagenoeg alle 21 afspraken zijn gerealiseerd. De looptijd is met een jaar verlengd tot 31 januari 2002. Afrekening van de subsidies kon tot september 2003 plaatsvinden. Over het resultaat van de afzonderlijke afspraken zal in oktober 2004 een eindverslag verschijnen.

Een analyse over de sobere inrichting van 30 km-gebieden in 20 woonwijken

De analyse laat zien dat de invoering van deze maatregel heeft geleid tot 39% minder ongevallen en tot 48% minder slachtoffers (33% minder ziekenhuisgewonden). In de onderzochte gebieden zijn geen verkeersdoden gevallen. Het effect hangt overigens af van de wijkstructuur. Maatregelen zijn veelal kosteneffectief en worden in een paar jaar terugverdiend. Burgerparticipatie is een belangrijk onderdeel in het ontwerpproces. De gevonden effecten zijn overigens in lijn met de landelijke ontwikkeling. Er is weliswaar een stijging van het aantal verkeersdoden en -gewonden in 30 km-gebieden vastgesteld, maar wordt deze stijging afgezet tegen de uitbreiding van het areaal 30 km-gebieden, dan blijkt ook hier het aantal slachtoffers per km-weglengte significant te zijn gedaald (Evaluatie van 20 30 km/h-gebieden, DHV i.o.v. AVV, maart 2004).

Het jaarlijks onderzoek Rijden onder invloed

Het betreft het verzamelen en analyseren van gegevens, verkregen uit circa 70 grote politiecontroles, verdeeld over het land. Na een stabilisatie in de 2e helft van de jaren 90 is er weer een daling in overtreders opgetreden van 4,6% in 2000 tot 3,9% in 2003. Aangetoond is, dat een sterke verhoging van de handhaving, met name door de teams van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, voor een significante daling zorgt. Mogelijke andere verbanden zijn nog onderwerp van studie i.h.k.v. het MPCV; zie onder ex ante studies (Rijden onder invloed in Nederland in 2003, W. Jansen, AVV, september 2004).

Onderzoek beveiligingsmiddelen

Naast gordelgebruik wordt ook gekeken naar het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen. Ook worden vragen gesteld over onder meer ABS en airbags. Na een stabilisatie in de jaren 90 is er sprake van een duidelijke stijging in het gordelgebruik. Voor achterpassagiers geldt verreweg de sterkste stijging en deze is van 2000 tot 2003 steeds significant gestegen (Gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's, R in 't Veld, AVV, september 2003, gedeeltelijke update januari 2004).

Onderzoek gebruik fietsverlichting

De dalende trend van het gebruik van fietsverlichting is in 2003/2004 omgebogen. Het gebruik is ten opzichte van begin 2003 met circa 30% gestegen. Vooral in Amsterdam wordt nu meer fietsverlichting gevoerd (ongeveer 70% meer). Op 8 van de 13 gemeten locaties is een significante stijging te zien, waaronder de 3 in Amsterdam (Fietsverlichting 2003–2004, Grontmij i.o.v. AVV, 26 maart 2004).

Afstand houden

Het onderzoek «Afstand houden» wordt sinds een paar jaar halfjaarlijks op 12 telpunten uitgevoerd. Iets meer dan 70% van de bestuurders rijdt binnen 2 seconden afstand en bijna 40% binnen 1 seconde. Dit beeld is het afgelopen jaar niet of nauwelijks gewijzigd. Dit onderwerp en de 3 hierboven zijn tevens de kernthema's van het MPCV (zie ook onder ex ante studies).

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV)

Het PROV is een enquête onder 8000 weggebruikers en het is opgezet als een instrument voor algemene monitoring van ontwikkelingen in verkeersgedrag, motieven voor verkeersgedrag en kennis en meningen daarover van Nederlandse weggebruikers. Interessante resultaten uit het PROV van 2003 zijn:

- het aantal jeugdige bromfietzers dat zegt in het bezit te zijn van het theoriecertificaat is sterk toegenomen; Jonge bromfietzers zeggen wel veel te hard te rijden (gemiddeld 50 km/u binnen de bebouwde kom, en 60 km/u buiten de bebouwde kom);
- het gordeldraagpercentage achter in de auto neemt gestaag toe en ligt volgens de automobilisten nu op 62% binnen de bebouwde kom en 65% buiten de bebouwde kom;
- het beweerde telefoneren in de auto is duidelijk afgenomen (ruim driekwart van de bestuurders zegt nooit handmatig te bellen, en twee derde belt ook nooit handenvrij);
- het aantal weggebruikers dat zegt te zijn bekeurd neemt steeds toe (vanaf 1994 met 12% per jaar); ruim één derde deel van de verkeers-

deelnemers heeft afgelopen jaar een of meer bekeuringen ontvangen, met name voor snelheidsovertredingen;

- er is veel draagvlak voor alcoholcontrole, bromfietscertificaat, verbod op handheld bellen, cursussen voor overtreeders, rotondes en beginnerrijbewijs; er is gering draagvlak voor verhogen snelheidslimiet voor bromfietzers, begeleid autorijden vanaf 17 jaar, snelheidsbegrenzers, snelheidsverlaging buiten de bebouwde kom, versmalde rijstroken en flitspalen. (PROV 2003, Traffic Test i.o.v. AVV en met medefinanciering van ROV's).

Nr.	Omschrijving	Stand van zaken
1	Zittingjaar 2002–2003 VAO Verkeersveiligheid 26-6-2003 Motie Luchtenveld 28 600 XII, nr. 119 inzake verplichte zijafscherming vrachtwagens met bouwjaar van 1991 of later	Na onderzoek wordt voorgesteld zijafscherming niet verplicht te stellen. (zie Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 155)
2	Zittingjaar 2003–2004 VAO evaluatie APK 1-7-2004 Motie Hofstra 29 467, nr. 5 over Europese regels inzake APK-keuringen	Motie uitgevoerd; zie § 3.7 van bijlage 1.
3	Zittingjaar 2003–2003 Begrotingsbehandeling V&W 12-11-2003 Motie Oplaat c.s. over verhoging van de maximum-snelheid voor bussen en vrachtwagens	Motie uitgevoerd; zie § 2.7 van bijlage 1.
4	Zittingjaar 2003–2004 AO Rijbewijsrevolutie 10-3-2004; begrotingsbehandeling EK 19-4-2004 Toezegging om alle goede ideeën te onderzoeken en uit te werken in het kader van de verhoging van de bromfietsleeftijd	Motie is uitgevoerd. Zie Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 398, nr. 14. (zie ook § 2.3 van bijlage 1).
5	Zittingjaar 2003–2004 AO Evaluatie APK 25-5-2004 Toezegging voor nader overleg met ANWB en BOVA over signalen over fraude bij keuringsbedrijven	Keuringsbedrijven zullen worden aangesproken op signalen over fraude. TK wordt voor eind 2004 geïnformeerd.
6	Zittingjaar 2003–2004 AO Rijbewijsrevolutie 10-3-2004 Toezegging wetsvoorstel kentekening brom-/snorfiets aan TK	Wetsvoorstel om dit te regelen ligt ter advies bij Raad van State. De Tweede Kamer ontvangt het voorstel na ommekomst van advies. Zie § 3.11 van bijlage 1.
7	Zittingjaar 2003–2004 AO-evaluatie APK 25-5-2004 Toezegging om noodzaak aanpassing keuringsfrequentie bestelauto's te bezien na evaluatie maatregelpakket bestelverkeer	Eind 2005 zijn gegevens bekend uit de monitoring van het maatregelpakket. TK wordt vervolgens geïnformeerd.
8	Zittingjaar 2003–2004 AO Transportraad 19-2-2004 Toezegging om automatische voertuiggeleiding in te brengen in EU-voorstel over informatie- en communicatietechnologie	Toezegging uitgevoerd; zie § 3.14 van bijlage 1.
9	Zittingjaar 2001–2002 AO Verzelfstandiging CBR op 30-1-2002 Toezegging dat in Memorie van Toelichting wordt ingegaan op gewenste privaatrechtelijke uitbreiding van het takenpakket versus een uitsluitend publiek takenpakket	De brief is op 6 september 2004 aan de Tweede Kamer gestuurd (kenmerk DGP/WV/U.04.02631).
10	Zittingjaar 2003–2004 Begrotingsbehandeling EK 19-4-2004 Toezegging om EU-actieprogramma Verkeersveiligheid hoog op de agenda te zetten tijdens het EU-voorzitterschap	Toezegging uitgevoerd. Zie § 5 van de brief.
11	Zittingjaar 2003–2004 Begrotingsbehandeling EK 20-4-2004 Toezegging over toezending van cijfers over verkeersslachtoffers door drank en drugs	Toezegging uitgevoerd; zie § 2.2.1 en 2.2.2 van bijlage 1.
12	Zittingjaar 2003–2004 AO Puntenstelsel en brief alcoholpromillage 15-6-2004 Toezegging over aanpak puntenstelsel kabinet versus effectiviteit Duitse aanpak	Toezegging uitgevoerd; zie bijlage 2.