

Vergaderjaar 2001–2002

26 115

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1998–2002

Nr. 29

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 april 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief d.d. 4 februari 2002 inzake mistwaarschuwingssystemen (VW-02-79). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 april 2002. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), J. Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD), Vacature PvdA, Vacature CDA. Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD), Crone (PvdA), Atsma (CDA).

1

Weggebruikers onderschatten in het algemeen het gevaar van mist en mistbanken. Kan niet bij de rijopleiding nog meer aandacht aan het gevaar van mist gegeven worden, zodat het rijgedrag van de weggebruikers verbeterd wordt tijdens dichte mist?

De overheid stelt geen eisen aan de rijopleiding, slechts aan de rij-instructeurs, examinatoren en het rijexamen. In het theorie-examen wordt op dit moment voldoende aandacht besteed aan rijden onder slechte weersomstandigheden. Dit examen vormt een afgewogen pakket van onderwerpen waar alle aspecten een plaats hebben.

2

Hoeveel voorlichtingscampagnes over het gevaar van mist zijn er de afgelopen vijf jaar geweest? Hebben voorlichtingscampagnes geleid tot beter weggedrag bij de weggebruikers tijdens mist? Zo nee, waarom niet?

De laatste landelijke massamediale voorlichtingscampagne werd gehouden in het vierde kwartaal van 1997 (september tot december). Het betreft de Postbus 51-campagne «Mist. Halveer je snelheid, verdubbel je afstand». Doelstellingen van de genoemde campagne waren het bevorderen van het risicobewustzijn ten aanzien van het rijden bij mist en het overdragen van kennis c.q. het geven van tips over veilig weggedrag in geval van mist.

Een causaal verband tussen de ontvangst en de verwerking van de verstrekte voorlichting enerzijds en het feitelijk weggedrag bij mist anderzijds is niet te leggen. Dit zou een uiterst complex en kostbaar onderzoek vergen. Bij de begin 1998 gehouden campagne-evaluatie is uitsluitend gemeten in hoeverre de communicatiedoelstellingen waren bereikt. Er werd een zeer hoog risicobesef ten aanzien van het rijden bij mist geconstateerd en bleek een ruime meerderheid op de hoogte van de in de campagne genoemde vuistregels.

3

Kan worden toegelicht waarom het mistwaarschuwingssysteem bij zeer dichte mist tot grotere onveiligheid leidt?

Vooropgesteld moet worden dat mist met een zicht van minder dan 35 meter (gelukkig) zeer zelden voorkomt. We praten dus over zeer kleine aantallen en dit maakt het erg lastig om te achterhalen wat exact de beweegredenen van automobilisten zijn om onder die condities bij aanwezigheid van een mistwaarschuwingssysteem de snelheid iets minder te laten afnemen dan zonder zo'n systeem.

Het feit blijft dat er geen garantie is dat een mistwaarschuwingssysteem leidt tot een optimaal aangepaste snelheid. Dit is voor mij – naast de zeer lage kosteneffectiviteit – aanleiding om geen additionele mistwaarschuwingssystemen te bouwen en de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker in deze te benadrukken.

4

Kan een indicatie worden gegeven wanneer de voertuigontwikkelingen zover zijn dat voertuiggebonden elektronica een oplossing kan bieden voor het beter omgaan met (zeer dichte) mist?

De meest belovende technologische ontwikkeling betreft hier «Advanced Cruise Control» (ACC). Zie hiervoor het antwoord bij vraag 6. Het is mij niet bekend dat de industrie bezig is met het ontwikkelen van voertuig-gebaseerde mistsensoren.

5

Er zijn mogelijkheden om op het voertuig een aanpassing door te voeren die in geval van een noodstop in dichte mist een extra waarschuwings-signaal geeft. Deze aanpassing van de achterlichtconfiguratie zal sneller doorgevoerd kunnen worden dan wachten op elektronische ontwikkelingen op voertuigen. Zijn er mogelijkheden om deze aanpassing op korte termijn door te voeren?

Uit onderzoek blijkt dat een dergelijk systeem slechts een beperkt effect zal hebben. Bovendien kan Nederland geen aanvullende eisen stellen aan motorvoertuigen: de toelating van personenauto's gebeurt via Europese typegoedkeuring. (Zie ook vraag 7.)

6

Sommige luxe auto's hebben reeds een systeem waarmee een veilige afstand tot de voorganger wordt aangehouden. Wat zouden de kosten zijn om een dergelijk systeem verplicht te stellen? Is inzichtelijk te maken wat de resultaten van een dergelijk verplicht stellen van zo'n systeem zouden zijn?

Inderdaad komen systemen die de afstand tot de voorligger bewaken («Advanced Cruise Control» of ACC) in steeds meer automodellen beschikbaar. De kosten voor dit systeem bedragen, afhankelijk van het merk, ongeveer € 1500. Er zal worden gezien of ACC in de accessoire-regeling voor BPM-vrijstelling kan worden opgenomen waarmee de aanschafprijs voor de consument wordt teruggebracht.

Ook hier is het verplicht stellen van een dergelijk systeem alleen mogelijk in Europees verband. Dit zal in de nabije toekomst moeilijk zijn te realiseren. Maar met de verwachte prijsdaling in de toekomst en eventuele BPM-vrijstelling mag worden verwacht dat in de komende jaren steeds meer voertuigen met ACC zullen zijn uitgerust en dat dit een positief effect op de verkeersveiligheid zal hebben. Op dit moment zijn er geen gegevens beschikbaar om dit te kwantificeren.

7

Bent u bereid de mogelijkheid te onderzoeken om het mistachterlicht te laten knipperen op het moment dat een automobilist (hard) remt, zodat dit in mistsituaties duidelijk zichtbaar is voor achterliggers?

In het internationaal overleg over standaarden voor verlichting en signalering van motorvoertuigen is het duidelijk signaleren van krachtig remmen een actueel punt van discussie. Nederland is voorstander van de invoering van zo'n attentieverhogend signaal. De technische uitvoering ervan maakt deel uit van de discussie. Aan het slot van mijn beantwoording d.d. 31 oktober 2001 van de vragen van de leden De Pater-van der Meer en Eurlings over het ARFF-systeem heb ik al aangegeven eventueel noodzakelijk onderzoek op dit gebied te willen meefinancieren.