

Vergaderjaar 2002–2003

26 115

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1998–2002

Nr. 30

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2003

Tijdens het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat op 31 januari 2002 (26 115, nr. 28) is toegezegd om te bezien wat de mogelijkheden zijn om zowel de dode hoek spiegel als zijdelingse afscherming verplicht te stellen. Inmiddels is de verplichting van de dode hoek spiegel een feit. Voor wat betreft de zijdelingse afscherming van vrachtauto's heb ik besloten de huidige regels terzake ongewijzigd te laten. Dit besluit houdt niet in dat ik geen belang hecht aan dit onderwerp. Integendeel, het belang van een goede zijdelingse afscherming op vrachtauto's is voor mij overduidelijk. Daarom heb ik inmiddels per brief een oproep gedaan aan de branche om haar verantwoordelijkheid in deze te nemen en derhalve zijdelingse afscherming aan te brengen op bedrijfsvoertuigen waar deze nog ontbreekt. In het onderstaande wordt een viertal overwegingen inzake dit besluit nader toegelicht.

1 Huidige regels zijdelingse afscherming

Zijdelingse afscherming conform de Europese richtlijn 89/297/EEG is in Nederland verplicht voor bedrijfsvoertuigen sinds 1 januari 1998. De genoemde richtlijn maakt het mogelijk een dergelijke afscherming te vereisen voor voertuigen in gebruik genomen na 30 april 1991. Zowel in Duitsland als in het Verenigd Koninkrijk is dit destijds gebeurd. Idealiter zou Nederland zijdelingse afscherming conform 89/297/EEG in 1991 verplicht hebben gesteld. Actie nu betekent retrofit op materieel wat al grotendeels is afgeschreven.

2 Effect van zijdelingse afscherming

Een zijdelingse afscherming aangebracht op het totale voertuigpark zal het aantal dodelijke slachtoffers op basis van berekeningen van de SWOV met 3 reduceren en het aantal ziekenhuisgewonden met 7. Uitgaande van het feit dat circa 50% van het totale voertuigpark reeds is voorzien (dit is het geval volgens een telling gehouden door de SWOV), zal de onderha-

vige maatregel jaarlijks een reductie van 1,5 dodelijke slachtoffers en van 3,5 ziekenhuisgewonden bewerkstelligen.

Dit zal het geval zijn tot het jaar 2006. In de periode daarna tot 2013 zullen deze aantallen tot nul reduceren omdat op dat moment alle voertuigen die nog niet zijn voorzien van een zijdelingse afscherming, verondersteld worden te zijn afgeschreven, terwijl de nieuwe vervangende voertuigen reeds verplicht zijn voorzien van zijdelingse afscherming conform de Europese richtlijn 89/297/EEG.

3 Kosten van zijdelingse afscherming

De kosten bedragen gemiddeld € 250 per zijde van een voertuig. Dit bedrag is gebaseerd op gegevens van de BOVAG. De totale investering per zijde van het voertuig bedraagt voor de voertuigen die nog niet zijn voorzien (circa 66 000 stuks) ongeveer 16,5 miljoen Euro. De maatregel is relatief duurder dan de verplichtstelling van de dodehoekspiegel (€ 120 voor 50% subsidie).

4 Maatschappelijke acceptatie en acceptatie bij de transportsector

Maatschappelijke organisaties als 3VO en de Fietserbond zijn voorstander van het alsnog verplicht stellen van zijdelingse afscherming voor voertuigen in gebruik genomen na 30 april 1991. De overwegende gedachte bij de maatschappelijke organisaties is het positieve effect op de verkeersveiligheid. De sector moet de kosten daarbij voor haar rekening nemen; het ontbreken van een dergelijke verplichting in de jaren 90 zou hen zelfs kosten hebben bespaard, zo luidt de redenering.

Bij de sector mag grote weerstand worden verwacht. Enerzijds omdat men vindt dat het alsnog voorschrijven van een zijdelingse afscherming op materieel uit de jaren negentig niet effectief kan zijn en anderzijds vanwege de hoge kosten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer