

Vergaderjaar 1999–2000

26 800 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000

Nr. 70

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2000

Naar aanleiding van een motie van de heer Van Gijzel over verplichte installatie van dubbele airbags (26 800-XII, nr. 14), tijdens de behandeling van de begroting voor het jaar 2000, heb ik u bij brief van 3 december 1999 in algemene zin geïnformeerd over de (geringe) mogelijkheden om op nationaal niveau uitrustingseisen te stellen aan nieuwe voertuigen (26 800 XII, nr. 40).

In vervolg daarop wil ik u hierbij meer inhoudelijk informeren over ontwikkelingen op het gebied van de passieve veiligheid van voertuigen.

Voor wat betreft de bescherming van inzittenden van personenauto's bij frontale en zijdelingse botsingen voorzien de Europese richtlijnen (96/79/EEG en 96/27/EEG) in functionele eisen («performance criteria»). Dat wil zeggen dat er grenzen zijn gesteld aan het letsel dat de inzittenden, gesimuleerd door geïnstrumenteerde dummy's met veiligheidsgordels om, mogen oplopen bij de botsproeven die ten behoeve van de typegoedkeuring worden gehouden.

In de praktijk zal dit veelal de montage van airbags inhouden, maar dat wordt niet voorgeschreven. Dit is overeenkomstig het steeds meer veld winnende beginsel dat voorschriften zo weinig mogelijk «design restrictive» moeten zijn, teneinde de vrijheid voor fabrikanten om met innovatieve oplossingen te komen niet te beperken.

De desbetreffende richtlijnen gelden sinds 1 oktober 1998 voor de goedkeuring van nieuwe typen. Voor auto's met een typegoedkeuring van voor 1 oktober 1998 geldt een overgangstermijn: zij mogen vanaf 1 oktober 2003 niet meer in het verkeer worden gebracht als zij niet aan de eerdergenoemde botsveiligheidseisen voldoen.

Hieruit blijkt dat het nog ruim drie jaar zal duren voor alle nieuw verkochte auto's aan de eisen uit de genoemde richtlijnen moeten voldoen. Dat wil echter niet zeggen dat tot die tijd het botsveiligheidsniveau van nieuwe auto's niet aanzienlijk omhoog zal gaan. Een belangrijke rol hierbij speelt het European New Car Assessment Program (Euro NCAP).

In mijn brief van 3 december 1999 ging ik hier al kort op in. Het Euro NCAP consortium, waarin ook mijn departement deelneemt, organiseert vergelijkende botstesten, waarbij de testomstandigheden en de criteria nog scherper zijn dan die voor de Europese typegoedkeuring. Dit betekent een enorme stimulans voor de automobielfabrikanten om hun producten steeds veiliger te maken. Zij kunnen er niet meer mee volstaan te voldoen aan het minimaal verplichte niveau van de oude of nieuwe EU-eisen, omdat zij dan ongunstig afsteken bij de concurrentie. Al enkele malen is een auto na een Euro NCAP-test door een fabrikant aangepast en opnieuw aangeboden. Ook zijn enkele auto's als gevolg van de testen uit de productie genomen. Naarmate de industrie in staat blijkt het veiligheidsniveau te verhogen, zullen de wettelijke criteria voor het minimum vereiste niveau mee omhoog gaan. Doordat de Europese regelgeving zowel procesmatig als voor wat betreft de implementatietermijnen nogal wat tijd vergt, is Euro NCAP een goed instrument om verbeteringen te versnellen. Ik zal dit dan ook structureel inhoudelijk en financieel blijven steunen.

Een nieuwe veelbelovende ontwikkeling die uit de Euro NCAP-testen naar voren is gekomen is het effect van zij-airbags op hoofdhoogte («inflatable curtains»). Hiermee zijn spectaculaire verbeteringen te bereiken bij zijdelingse botsingen. Er is al te zien dat een dergelijke voorziening op vrijwillige basis op steeds meer auto's wordt aangebracht en er kan van worden uitgegaan dat op termijn in de desbetreffende richtlijn de letselcriteria zullen worden aangescherpt tot het niveau dat hiermee haalbaar blijkt te zijn. Ik zal mij in het Europees overleg hiervoor inzetten.

Ik kom terug op de oorspronkelijke aanleiding voor deze brief, de al dan niet dubbele airbag voor bescherming bij frontale botsingen. Auto's met een typegoedkeuring op basis van richtlijn 96/79/EEG bieden een behoorlijk hoog niveau van bescherming, die wordt bereikt door een op elkaar afgestemd geheel van kreukelzones, versterkingen, gordels en in veel gevallen airbags.

Gezien de eerder genoemde *functionele* eisen aan de bescherming tegen letsels past het niet in het systeem van de typegoedkeuring om naast de van oudsher verplichte gordels specifiek de aanwezigheid van airbags of andere voorzieningen te eisen. Een airbag die in de auto zit omdat hij er nu eenmaal in moet zitten maar niets toevoegt aan het veiligheidsniveau heeft ook geen zin. In dit verband is tevens van belang dat er, in tegenstelling tot de gordels, geen eisen zijn vastgesteld waaraan airbags moeten voldoen. Ik denk dat het daarom goed is als wij ons eerder uitgesproken streven naar de bevordering van airbags vertalen in een streven naar verdere optimalisering van de botsveiligheid. Als blijkt dat dat alleen kan door meer of betere airbags te monteren dan wordt dat door de fabrikanten vanzelf gedaan.

Ten aanzien van de werking van airbags bij frontale botsingen dient verder het volgende in aanmerking te worden genomen. De snelheid van het voertuig bij de botstest voor de Europese typegoedkeuring is 56 km/u. In een auto die voorzien is van airbags om aan de letselcriteria te kunnen voldoen treden in ieder geval bij een botsing met deze of een hogere snelheid de airbags in werking. Natuurlijk moet ook bij een lagere snelheid een goede bescherming worden geboden. Dat betekent dat bij een vertraging boven een bepaald niveau de airbags in werking zullen moeten treden. Bij een vertraging onder een bepaald niveau moet dat juist niet. Dit laatste om onnodige verwondingen die door de met grote snelheid te voorschijn komende airbag worden veroorzaakt te voorkomen, evenals onnodig hoge reparatiekosten of een total loss verklaring van het voertuig. Voorts wordt een standaard dummy gebruikt. Ook aan personen die

groter of kleiner zijn dan deze dummy moet voldoende bescherming worden geboden.

In dit verband is de ontwikkeling van «intelligente» airbags van belang. Hierdoor zal de werking van de airbag kunnen variëren op basis van de gesignaleerde vertraging en het formaat en de positie van de inzittende. Verder valt te denken aan detectie of de zitplaats wel of niet bezet is dan wel of er een achterwaarts gericht kinderzitje is geplaatst (in het laatste geval kan een airbag ernstig en zelfs fataal letsel veroorzaken). Ik zal mij er in het internationale overleg voor inzetten dat de test-procedures worden aangescherpt en uitgebreid naar meer dan slechts één standaardsituatie en dat de resultaten van onderzoek naar en ontwikkeling van geavanceerde beveiligingssystemen zo veel en zo snel mogelijk worden vertaald naar de toelatingseisen.

Ik kan intussen niet genoeg benadrukken dat airbags op zichzelf volstrekt onvoldoende bescherming bieden. Zij vormen een aanvulling op de gordels. Het gebruik van de gordels is en blijft dan ook van levensbelang. In voorlichtingscampagnes zal dat de komende jaren over het voetlicht worden gebracht. Voorts wordt door Nederland in het internationale overleg een voorstel gesteund om aan de typegoedkeuringseisen een waarschuwingssysteem toe te voegen dat actief wordt als de auto gestart wordt zonder dat de gordels zijn omgedaan. Sommige merken hebben al zo'n systeem.

Uit een enquête onder niet-gordel dragers van enkele jaren geleden is gebleken dat het merendeel van hen het gebruik van de gordels niet achterwege laat omdat het nut ervan niet wordt ingezien maar uit nonchalance. Juist voor deze categorie is een signaal erg nuttig.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om u te melden dat er ook aan criteria en objectieve testmethoden wordt gewerkt voor het verminderen van de agressiviteit van autofronten bij botsingen met fietsers en voetgangers en voor het verminderen van nekletsel (onder andere whiplash) bij auto-inzittenden door verbeterde stoel/hoofdsteenconstructies. Bij deze onderwerpen heeft mijn ministerie een actieve rol, zowel voor wat betreft het medefinancieren van onderzoek als het op de Europese agenda zetten ervan.

Enkele andere onderwerpen op het gebied van de passieve veiligheid waarbij mijn ministerie inhoudelijk en financieel is betrokken zijn de ontwikkeling van energieabsorberende voorafscherming op vrachtauto's en het verbeteren van de zogenaamde botscompatibiliteit tussen voertuigen met verschillende gewichten. Dit laatste is een punt van zorg, nu er (mede van overheidswege gestimuleerd) een toename is van het aandeel kleine lichte auto's. Het is onmogelijk om de passagiers van kleine auto's eenzelfde niveau van passieve veiligheid te bieden als die van grotere auto's. Bij een botsing tussen een grote en een kleine auto ondervindt immers alleen al door het verschil in massa de kleine auto de grootste vertraging. Niettemin is er de uitdaging om te proberen een «eerlijker» verdeling van de botsenergie te bewerkstelligen, waarbij de bescherming van de inzittenden van kleine auto's toeneemt zonder dat de veiligheid van de inzittenden van middelgrote en grote auto's afneemt.

Met het bovenstaande heb ik beoogd, met de discussie over airbags als aanknopingspunt, u een breder beeld te geven van de ontwikkelingen op het gebied van de passieve veiligheid. Ik vind dit een zeer belangwekkend gebied dat perspectief biedt op aanzienlijke besparingen aan doden en zwaar gewonden bij verkeersongevallen en waaraan ik in het internationale overleg veel aandacht besteed.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos