

Vergaderjaar 2005–2006

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 36

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 januari 2006

Tijdens het AO verkeersveiligheid van 26 oktober 2005 (29 398, nr. 33) heb ik toegezegd u te informeren over het vervolg van de aanpak van de dodehoek-problematiek en over zijdelingse afscherming van vrachtauto's: In deze brief komen achtereenvolgens aan bod:

1. de analyse van de dode hoek ongevallen over 2004;
2. het testen van systemen waarmee de verkeersveiligheid (ondermeer met betrekking tot de dodehoek) kan worden verbeterd;
3. conclusies naar aanleiding van het testen;
4. het vervolgtraject;
5. zijdelingse afscherming van vrachtauto's.

1. De analyse van de dodehoek-ongevallen over 2004

De introductie van dodehoek-systemen op vrachtauto's in Nederland heeft geleidelijk plaatsgevonden. Tussen 2001 en 2003 zijn – aanvankelijk op vrijwillige basis, later verplicht – ruim 140 000 extra spiegels en camera's op vrachtauto's gemonteerd. Dit heeft geleid tot een aanzienlijke daling van het aantal verkeersdoden als gevolg van aanrijdingen met rechtsafslaande vrachtauto's. Naast de montage van genoemde systemen bestaat tevens de indruk dat ook de grote aandacht voor de problematiek aan de daling heeft bijgedragen.

In 2004 is het aantal ongevallen als gevolg van aanrijdingen tussen rechtsafslaande vrachtauto's en andere verkeersdeelnemers ten opzichte van voorgaande jaren echter weer gestegen en vielen er als gevolg daarvan 24 verkeersdoden, waarvan 16 fietsers. Omdat tot nu toe het aantal slachtoffers onder fietsers als jaarlijks vergelijkingsaantal is gehanteerd, werd dit aantal steeds gecommuniceerd. Het is van belang u te realiseren dat slachtoffers als gevolg van dodehoek-ongevallen niet alleen onder fietsers vallen.

In 12 van de 16 gevallen heeft de chauffeur de fietser naar alle waarschijnlijkheid niet kunnen zien en is er sprake van een ongeval als gevolg van de

dodehoek. In de andere 4 gevallen heeft de chauffeur de fietser naar alle waarschijnlijkheid wel kunnen zien en is er derhalve geen sprake van een ongeval als gevolg van de dodehoek.

In onderstaande tabel is het aantal verkeersdoden als gevolg van aanrijdingen met rechts afslaan vrachtauto's over meerdere jaren aangegeven.

	2001	2002	2003	2004
Totaal aantal verkeersdoden	21	14	16	24
Waarvan fietsers	19	6	7	16

Bron: AVV

Een verklaring voor de toename in 2004 t.o.v. 2003 is uit de nadere analyse van de cijfers niet gevonden.

Overige resultaten van de nadere analyse zijn:

- de slachtoffers vallen onder alle leeftijdsgroeperingen;
- opvallend is dat de toename onder de slachtoffers vrijwel volledig is in de leeftijdscategorie 51–60 jaar valt;
- in tenminste drie gevallen een zand- en grindauto betrokken was. Een verklaring hiervoor is dat deze auto's vrijwel altijd een hogere cabine hebben dan andere vrachtauto's en daardoor ook een grotere dodehoek.

Opgemerkt dient te worden dat ongevalcijfers jaarlijks sterk kunnen fluctueren. De stijging van het aantal slachtoffers in 2004 betekent daarom nog niet dat er sprake is van een trend. Wel geven de cijfers de bevestiging dat blijvende aandacht voor de dode hoek problematiek noodzakelijk is.

2. Het testen van systemen ter verbetering van de veiligheid van vrachtauto's

De test

De reden voor mijn besluit om systemen te gaan testen was gelegen in het feit dat Nederland naar mijn overtuiging met de introductie van de dodehoekspiegel een zeer goede eerste stap heeft gezet, en dat er met de ontwikkeling van nieuwe technische hulpmiddelen mogelijkheden ontstaan om tot verdere vermindering van de problematiek van dodehoek-ongevallen te komen.

Het doel van de test was om verschillende veiligheidsbevorderende systemen bij vracht-auto's te vergelijken om aan de hand daarvan een uitspraak te kunnen doen over de toegevoegde waarde van deze systemen aan de verkeersveiligheid.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geteste systemen.

Systeem	Toepassingsgebied
Zicht- en obstakeldetectiesystemen	
Achteruitrijbeveiliging (geluid/ radar)	Obstakeldetectie achterzijde (dode hoek achter)
Contactdetectiesysteem (lexguard) ¹	Obstakel detectie voor- en zijkant (dode hoek)
Geluidssysteem bij rechts afslaan (Lisa-2-Alert ²)	Waarschuwing kwetsbare verkeersdeelnemers bij rechts afslaan (dode hoek)
Voorzichtspiegel	Zichtverbetering voorzijde (dode hoek)
Voorzichtcamera	Zichtverbetering voorzijde (dode hoek)
Zijzichtcamera	Zichtverbetering zijkant (dode hoek)

Systeem	Toepassingsgebied
Andere systemen	
Adaptive Cruise Control ³	Ter voorkoming kop-staart botsingen
Laneguard ⁴	Ter voorkoming van de weg raken
Aanrijding preventiesysteem ⁵	Ter voorkoming kop-staart botsingen

¹ Dit systeem detecteert verkeersdeelnemers aan de buitenzijde van de vrachtauto en geeft vervolgens een waarschuwingssignaal aan de chauffeur. Door het niet tijdig beschikbaar zijn van een volledig ontwikkeld systeem (week 48) kon dit systeem slechts zeer beperkt worden getest.

² Dit systeem werkt op de richtingsaanwijzer en geeft geluid- en lichtsignalen wanneer de vrachtauto rechts afslaat. In dit geval wordt de verkeersdeelnemer dus gewaarschuwd.

³ Een systeem dat de afstand tot de voorganger constant houdt.

⁴ Een systeem dat de chauffeur waarschuwt wanneer de vrachtauto buiten de rijstrook komt.

⁵ Een radarsysteem dat de bewegingen van voertuigen voor het voertuig detecteert.

Alle testen zijn in het normale verkeer door vrachtautochauffeurs uitgevoerd. De test bestond daaruit dat de chauffeur het aantal gevaarlijke situaties (bijna-ongevallen) registreerde en tevens het aantal gevaarlijke situaties waarbij het desbetreffende systeem behulpzaam was. De totale testperiode besloeg nagenoeg geheel 2005 en bij de test waren 21 bedrijven en circa 100 vrachtauto's betrokken.

Evaluatie van de resultaten

Uit de registratie bleek dat er zich gedurende de testperiode in totaal 65 gevaarlijke situaties bij de circa 100 betrokken vrachtauto's voordeden. Het onderzoeksbureau dat de test heeft uitgevoerd geeft op grond van de uitkomsten van de testen de indicatie dat de kans op het aantal ongevallen in de situaties waarvoor de systemen zijn gebouwd, met circa 30% zou kunnen worden gereduceerd wanneer een mix van de (positief) geteste systemen wordt gebruikt.

Als positief geteste systemen komen uit de test:

- ter voorkoming van dodehoek-ongevallen:
 - Camerasystemen;
 - Voorzichtspegel
 - Lisa-2-Alert
- ter voorkoming van kop-staart botsingen:
 - Adaptive cruise control; en
 - Aanrijding preventiesysteem

3. Conclusies naar aanleiding van het onderzoek

Voor wat betreft het voorkomen van dode hoek ongevallen gaat mijn voorkeur uit naar camerasystemen en voorzichtspegels. Uit de testresultaten blijkt dat de camera effectiever is dan de voorzichtspegel. Het gaat mij erom dat de chauffeur een zo goed mogelijk hulpmiddel in handen heeft, waarmee hij een dode hoek ongeval kan voorkomen. Immers, de verantwoordelijkheid om te zien wat er zich rond de vrachtauto afspeelt ligt bij de chauffeur.

Een nadeel van systemen met extern geluid vind ik dat deze bij elke rechtsaf beweging hoorbaar zijn en de irritatie voor weggebruikers en omwonenden naar verwachting sterk zal zijn omdat dit signaal veelvuldig hoorbaar zal zijn. Ook de kans op negeren van de signalen neemt dan toe. Bovendien geeft de SWOV als nadeel aan dat de fietser zich, wanneer deze rechtdoor gaat, veelal in de voorrangssituatie bevindt, terwijl de vrachtautochauffeur wellicht zou kunnen denken dat hij veilig rechtsaf kan slaan, omdat de fietser immers wordt gewaarschuwd.

Voor wat betreft de kop-staart botsingen ben ik van mening dat de ontwikkeling van deze systemen nog niet ten einde is. Deze zal ik blijven moni-

toren alvorens nadere acties te ondernemen om deze systemen op vrachtauto's geïntroduceerd te krijgen.

Uit de resultaten bleek tenslotte dat sommige van deze systemen niet alleen slachtoffers kunnen voorkomen, maar ook schade. Dit laatste kan een belangrijke drijfveer zijn voor een bedrijf om dergelijke systemen aan te schaffen. Door het voorkomen van schade kan men immers direct op de kosten besparen.

4. Vervolgtraject

Voor het vervolgtraject stel ik mij 2 sporen voor:

1. het stimuleren van systemen die positief zijn getest, waarbij ik mij wil beperken tot camera-systemen en voorzichts spiegels; en
2. het voorlichten van alle weggebruikers over de dodehoek-problematiek.

Ad 1 Stimuleren van camera-systemen en voorzichts spiegels

Het stimuleren van camera-systemen en voorzichts spiegels wil ik samen met de brancheorganisaties ter hand nemen. De brancheorganisaties, inclusief Bouwend Nederland vanwege de betrokkenheid van zand- en grindauto's, zullen een belangrijke rol in het communicatietraject omtrent de systemen gaan vervullen. Ik vertrouw daarbij op de constructieve houding die zij eerder in dit dossier hebben aangenomen.

Daarnaast zal ik, eveneens in samenwerking met de brancheorganisaties, een demonstratieproject opzetten. Het doel van dat project is tweeledig:

1. Bekendheid geven aan de zijzichtcamera's en voorzichts spiegels als hulpmiddel voor de chauffeur waarmee dodehoek-ongevallen kunnen worden voorkomen en een onderling vergelijk van de camera-systemen en voorzichts spiegels bij langdurig gebruik in de praktijk. Daarmee vervult het project als het ware een vliegwielfunctie waardoor bedrijven eerder kunnen overgaan tot het aanschaffen van camera-systemen en voorzichts spiegels. Een bedrijf kiest dan voor een voorzichts spiegel of een camera-systeem; en
2. het in detail in kaart brengen van de reductie van het aantal schades die optreden bij de bedrijven die deelnemen in het project, zodat duidelijk wordt of de investering ook geld kan opleveren.

Naast het demonstratieproject zal ik samen met de brancheorganisaties werken aan de verdere ontwikkeling van mogelijkheden tot stimulering van het gebruik van genoemde systemen. De eerste gesprekken over een samenwerking in deze hebben inmiddels plaatsgevonden.

¹ Richtlijn 2003/97/EG van het Europees Parlement en de Raad van 10 november 2003 betreffende de onderlinge aanpassing van wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van inrichtingen voor indirect zicht en van voertuigen met deze inrichtingen, tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG en tot intrekking van Richtlijn 71/127/EEG.

² Richtlijn 2005/27/EG van de Commissie van 29 maart 2005 tot wijziging, met het oog op de aanpassing aan de technische vooruitgang, van Richtlijn 2003/97/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van lidstaten inzake de typegoedkeuring van inrichtingen voor indirect zicht en van voertuigen met deze inrichtingen.

Ik ben voornemens te zijner tijd de resultaten van het demonstratieproject in Brussel in te brengen.

De nieuwe Europese richtlijn 2003/97/EG¹ aangevuld met richtlijn 2005/27/EG² met betrekking tot de achteruitkijkspiegels schrijft voor nieuwe vrachtauto's vanaf volgend jaar verbeterde spiegels voor, waardoor het zichtveld van de chauffeur wordt vergroot. Met deze verbeterde spiegels wordt hetzelfde bereikt als wat Nederland reeds heeft bereikt met de invoering van de dodehoekspiegel.

In bedoelde richtlijn worden de eerste stappen gezet tot het gebruik van camera-systemen. Met het inbrengen van de resultaten van het demonstratieproject wil ik een ruimer gebruik van camera's binnen de Europese wetgeving te bevorderen.

Technologie alleen is onvoldoende om de verkeersveiligheid blijvend te verbeteren. Er is altijd het risico dat er gewenning optreedt en chauffeurs teveel vertrouwen op de systemen, waardoor de alertheid afneemt. De eigen verantwoordelijkheid van de andere weggebruikers is daarom onmiskenbaar. Naast de hierboven genoemde voorlichting omtrent de systemen is het daarom van groot belang dat er permanente aandacht is voor het fenomeen dode hoek van vrachtauto's bij alle weggebruikers van alle leeftijden. Om de problematiek onder de aandacht te krijgen en te houden, zal ik een brede voorlichtingscampagne starten. Deze campagne zal gestalte krijgen binnen de bekende reeks «Daar kun je mee thuis-komen». Voor wat betreft de basisscholen wijs ik erop dat daarvoor reeds het bekende programma «Veilig op Weg»¹ bestaat.

5. Zijafscherming

Tijdens het overleg op 26 oktober 2005 heb ik eveneens toegezegd u te zullen informeren omtrent de mogelijkheden tot invoering van gesloten zijafscherming.

Voor wat betreft zijdelingse afscherming moeten vrachtauto's gebouwd na 1 januari 1998 voldoen aan richtlijn 89/297/EEG². Dat betekent dat deze auto's een zogenaamde open zijafscherming hebben. Daarnaast is uit tellingen door de SWOV gebleken dat ongeveer 50% van de vrachtauto's uit de periode 1995–1998 is voorzien van een zijafscherming. Het effect van gesloten zijafscherming wordt door de SWOV iets hoger ingeschat dan dat van open zijafscherming (35% respectievelijk 25%³).

Het invoeren van gesloten zijafscherming kan alleen in Europees verband. Op dit moment kan ik u niet zeggen of er in Europa een draagvlak bestaat voor een dergelijke maatregel.

Zelf ben ik niet overtuigd van de kosteneffectiviteit van een dergelijke maatregel en zie veel meer heil in het doorgaan op de ingeslagen weg en dat is het inzetten op nieuwe systemen, gericht op het voorkomen van ongevallen. Ik zal in dit verband dan ook geen verder actie ondernemen.

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

¹ Veilig op Weg is een initiatief van TLN. Door aan een wedstrijd mee te doen kunnen basisscholen een bezoek van een vrachtauto aan de school winnen. Tijdens zo'n bezoek wordt ondermeer gewezen op de gevaren van de dode hoek. Inmiddels zijn er soortgelijke initiatieven ontstaan. Zo is ook door de VERN een dergelijk initiatief ontwikkeld en bezoekt de Chauffeursvereniging Friesland basisscholen door het hele land op een dergelijke wijze. Ook particuliere vrachtautochauffeurs bezoeken met hun vrachtauto de basisscholen.

² Richtlijn 89/297/EEG van de Raad van 13 april 1989 inzake de onderlinge aanpassing van wetgevingen van de lidstaten betreffende de zijdelingse afscherming (zijdelingse beschermingsinrichtingen) bij bepaalde motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

³ SWOV, «De veiligheid van vrachtauto's», Leidschendam 1999.