

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 196

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2009

Ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 16 december a.s. wil ik u informeren over de voortgang met betrekking tot een aantal eerder gedane toezeggingen aan uw Kamer.

Inname van auto of kenteken na een alcoholdelict

Naar aanleiding van de motie van de leden Roefs en De Rouwe (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 398, nr. 110) heb ik tijdens het Algemeen overleg verkeersveiligheid van 25 juni 2008 (Kamerstuk 29 398, nr. 119) toegezegd uw Kamer te informeren over het onderzoek naar de inname van auto of kenteken na een alcoholdelict.

Ik heb onderzoek laten doen naar de aanpak van mensen aan wie de rijbevoegdheid is ontzegd en die toch blijven rijden. Daarbij is ook de optie «geen rijbewijs, geen kenteken» aan de orde gekomen. Met name omdat in dat geval dergelijke mensen in de anonimiteit verdwijnen, is deze optie mij ontraden.

Op mijn verzoek is het onderzoek uitgebreid naar andere mogelijkheden om deze groep mensen toch aan te kunnen pakken. De mogelijkheden die uit dat onderzoek naar voren zijn gekomen, zullen op praktische uitvoerbaarheid en doelmatigheid worden geanalyseerd. Dat zal gebeuren in een aantal sessies waar deskundigen en betrokkenen gezamenlijk aan deelnemen. Ik verwacht een advies daarover voorjaar 2010.

Beperking maximumsnelheid motorvoertuigen

Ik heb uw Kamer in een brief (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, vw08000501, d.d. 25 juni 2008) toegezegd om in het Nationaal Mobiliteitsberaad extra aandacht te vragen voor beperking van de maximumsnelheid van motorvoertuigen op plaatsen waar zij mengen of kruisen met fietsverkeer.

Dit heb ik in het Nationaal Mobiliteitsberaad van 24 september 2009 gedaan. Gemeenten hebben de laatste tien jaar de verkeersveiligheid verbeterd door veel woonstraten om te bouwen tot 30km/uur erftoegangs-

wegen. Wel wijst het onderzoek «*De veiligheid van voetgangers en fietsers op 30km/uur-erftoegangswegen*» van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid uit dat de snelheidslimiet op 30km/uur wegen nu vaak nog ongeloofwaardig is. Automobilisten hebben de neiging harder te rijden dan toegestaan, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Door deze wegen in te richten met weg- en omgevingskenmerken die een vertragend effect hebben, bijvoorbeeld een smalle weg met begroeiing of bebouwing langs de weg, wordt een lagere limiet geloofwaardig. Hiermee kan het aantal ernstige letselslachtoffers, met name onder fietsers en voetgangers, verder gereduceerd worden. De VNG heeft haar achterban geïnformeerd over deze aanbevelingen.

Motoren

In antwoord op vragen van de leden Van der Ham en De Rouwe (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, nr. 2425) heb ik toegezegd dat ik eind 2009 het actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders aan uw Kamer toe zou sturen. In een bijeenkomst met het motorplatform in november (waarin alle belangenorganisaties op het gebied van motoren zijn betrokken) is voorgesteld om het actieplan nog verder uit te werken. Met het motorplatform is overeengekomen dat het actieplan in de zomer van 2010 naar uw Kamer zal worden gestuurd.

Overigens bekijk ik nog de mogelijkheid om bij aanvang van het «motorseizoen» aandacht te besteden aan de veiligheid van motorrijders die dan weer op pad gaan.

Brommers en scooters van het fietspad

Tijdens het Algemeen Overleg Fietsbeleid op 19 november 2009 (Kamerstuk 31 796, nr. 5) heb ik toegezegd uw Kamer vóór het komende AO verkeersveiligheid schriftelijk te informeren over de mogelijkheid om een landelijke regeling te maken dat brommers en scooters niet op het fietspad mogen rijden.

De landelijke regeling «Bromfiets op de rijbaan» is in 1999 ingevoerd, waarbij bromfietsers van het fietspad naar de rijbaan werden verwezen. Hierdoor daalde het aantal letselslachtoffers onder bromfietsers. Deze daling is vooral veroorzaakt doordat bromfietsers die op de rijbaan rijden beter zichtbaar zijn voor automobilisten. Ook deden zich minder aanrijdingen voor tussen bromfietsers en fietsers op het fietspad. Vanwege deze regeling is de maximumsnelheid van de bromfiets op de rijbaan verhoogd naar 45 km/uur, zodat bromfietsers beter kunnen meekomen met het autoverkeer. Indien wegbeheerders het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst achten om de bromfietsers op de rijbaan te laten rijden, kunnen zij bromfietsers in dat soort gevallen verwijzen naar het verplichte fiets/bromfietspad.

Snorfietsers vallen in verband met hun lagere maximumsnelheid (25 km/uur) niet onder deze maatregel en moeten dus net als fietsers van het verplichte fietspad gebruik maken. Scooters vormen geen aparte categorie, maar kunnen zowel bromfiets als snorfiets zijn, afhankelijk van hun constructiesnelheid.

Ten aanzien van de mogelijkheid om te komen tot een landelijke regeling waardoor (snor)scooters niet meer op het fietspad mogen rijden, zal ik eerst in overleg met decentrale overheden en andere betrokken partijen in kaart brengen welke problemen spelen op het gebied van snorfietsen op het fietspad.

Stijging aantal fietsgewonden

Tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid op 2 september 2009 (Kamerstuk 29 398, nr. 175) heb ik toegezegd schriftelijk terug te komen op de oorzaken voor de stijging van het aantal fietsgewonden, na overleg met de Fietzersbond.

Uit een eerste analyse van de Dienst Verkeer en Scheepvaart en mijn gesprek met de Fietzersbond kan ik u het volgende mededelen.

Er is niet één afzonderlijke oorzaak voor de stijging van het aantal fietsgewonden aan te wijzen maar deze stijging kan gerelateerd zijn aan diverse factoren, zoals bijvoorbeeld vergrijzing, stijging van het aantal fietsers op fietspaden, hogere intensiteit gemotoriseerd verkeer op het onderliggend wegennet, het ontbreken of de inrichting en het onderhoud van de (fiets-)infrastructuur en het gedrag van fietsers en medeweggebruikers.

Voordat ik effectieve maatregelen in gang kan zetten om de stijging van het aantal ziekenhuisgewonden tegen te gaan acht ik een zo volledig mogelijk beeld van de situatie van groot belang. Om die reden treed ik in overleg met de Dienst Verkeer en Scheepvaart, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en de Stichting Consument en Veiligheid, om te bezien op welke wijze onderzoek gestart kan worden naar de achtergronden van de stijging van het aantal ziekenhuisgewonden. Daarnaast heb ik volgende onderzoeken in gang gezet: De Dienst Verkeer en Scheepvaart onderzoekt op dit moment de oversteekveiligheid van fietsers op verkeersaders binnen de bebouwde kom.

De Fietzersbond onderzoekt voor mij het verband tussen ongevalrisico van fietsende ouderen en verschillende aspecten van de infrastructuur, waaronder onderhoud van fietspaden.

De Fietzersbond onderzoekt voor mij de correlatie tussen onderhoud fietspaden en ongevalrisico van fietsende ouderen.

In mijn brief van 17 november 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 398, nr. 191) heb ik toegezegd dat ik uw Kamer in het voorjaar van 2010 schriftelijk zal informeren over de resultaten van de analyse en aanpak van het aantal ziekenhuisgewonden. Daarin zal ik tevens ingaan op de onderzoeken specifiek gericht op fietsongevallen.

Vereenvoudiging koppeling tussen rijbewijs en voertuigcategorieën

Tijdens het Algemeen Overleg CBR en bromfietspraktijkexamen van 7 oktober 2009 (Kamerstuk 29 398, nr. 190) heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de mogelijkheid tot vereenvoudiging van de koppeling tussen het rijbewijs en het voertuig dat daarmee bestuurd mag worden. De Europese rijbewijsrichtlijn bevat een harde koppeling tussen het rijbewijs en de voertuigen die daarmee bestuurd mogen worden. Deze koppeling is onder andere gebaseerd op het maximumgewicht van het voertuig en eventuele aanhangwagens. Zo mag met het rijbewijs B een voertuig bestuurd worden met een maximumgewicht van 3500 kilogram. Hierdoor moeten bestuurders van bijvoorbeeld campers van 4000 kilogram, een rijbewijs C behalen. Ook het benodigde rijbewijs voor combinaties van trekkend voertuig en aanhangwagens is aan strakke regels gebonden. Ik heb conform de Europese richtlijn op dit gebied uitsluitend de mogelijkheid om, na instemming van de Europese Commissie, af te mogen wijken van de rijbewijsplicht voor bepaalde bijzondere typen voertuigen, zoals legervoertuigen of speciale voertuigen voor gehandicapten.

Reductie aantal verkeersborden

Naar aanleiding van de motie van de leden Roefs en De Rouwe (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 398, nr. 145) heb ik tijdens het VAO verkeersveiligheid van 12 maart 2009 toegezegd uw Kamer te informeren

of het mogelijk is het aantal verkeersborden langs de Nederlandse wegen te reduceren, onder andere door strikte toepassing van de essentiële herkenbaarheidskenmerken.

De decentrale overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad hebben aangegeven dat de verkeersborden bepalend zijn voor de geboden en verboden op de weg, niet de belijning. Het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken biedt daarom geen mogelijkheid het aantal borden langs bestaande wegen te beperken. Weggebruikers kunnen opmerkelijke situaties met verkeersborden melden bij het meldpunt dat de ANWB op mijn verzoek heeft opgericht. Bij de ANWB zijn reeds enkele honderden reacties binnengekomen. Daarnaast voert de ANWB wegbelevingsonderzoeken op verschillende routes uit, wat ook informatie over onduidelijke of onoverzichtelijke verkeerssituaties oplevert. De ANWB koppelt deze informatie rechtstreeks terug aan de betreffende wegbeheerders, zodat zij hier wat aan kunnen doen.

Bestelverkeer

Tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 12 februari 2009 (Kamerstuk 29 398, nr. 138) heb ik toegezegd u te informeren over de evaluatie van het convenant «Verbetering Verkeersveiligheid Bestelverkeer».

De evaluatie (zie bijlage) is uitgevoerd door Twijnstra Gudde en betrof het nakomen van de stappen uit het convenant.¹ Geconcludeerd wordt dat dit is gebeurd. Ik heb echter de behoefte om te bezien welke verdere mogelijkheden er zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Om die reden heb ik DHV gevraagd te onderzoeken welke maatregelen nog verder mogelijk zijn. DHV komt met de volgende voorstellen:

- Professionele bestuurder aanspreken op professionaliteit door hierover afspraken te maken met de sector. Bestuurders van bestelauto's rijden beroepsmatig in voertuigen die meer risico met zich meebrengen dan personenauto's, terwijl aan de bestuurders geen aanvullende eisen gesteld worden. Een B-rijbewijs is voldoende.
- Onderscheid maken in benadering tussen chauffeurs voor wie de rijtaak ook de hoofdtaak is zoals koeriers en voor wie de rijtaak bijzaak is zoals service- en bouwbedrijven.
- Zorgen voor feedback aan chauffeur. Dit kan door een ervaren chauffeur mee te laten rijden met een nieuwe chauffeur of door het rijgedrag geautomatiseerd te monitoren.
- Creëer centraal loket voor kennis en informatie. Bijvoorbeeld een website voor ondernemers met daarop de Safety Scan, een database met best-practices informatie over mogelijkheden voor monitoring en evaluatie.
- Verkeersveiligheid bestelverkeer koppelen aan andere thema's zoals kostenbesparing en imago.

Dit betekent dat verdere verbetering mogelijk is en ik wil dat ook op gaan pakken. Ook mevrouw Roefs heeft eerder gevraagd naar verdere verbeteringsmogelijkheden. Per aanbeveling zal ik samen met de branche de invulling van deze aanbevelingen concretiseren. Ik informeer u daar begin 2010 nader over.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.