

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
6 maart 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL-2008/725	08-VW-B-030; 2070811430
Onderwerp	
Kamervragen en commissievragen over verkeersongevallen dode hoek	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen die de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat op 15 februari 2008 heeft gesteld betreffende maatregelen in het kader van de dodehoekproblematiek van vrachtauto's, alsmede op de vragen van het lid Duyvendak van 12 februari 2008 over hetzelfde onderwerp.

De vaste commissie vraagt mij om de Kamer te informeren over de maatregelen die ik neem en zal nemen om de problematiek met de dode hoek van vrachtauto's aan te pakken en over de aan deze maatregelen verbonden planning.

Dodehoekongevallen zijn voor mij een continu punt van aandacht. Het aantal doden als gevolg van deze ongevallen is in de afgelopen jaren weer gestegen tot het oude niveau en heb er dan ook waardering voor dat verschillende marktpartijen met innovatieve oplossingen komen om het dodehoekprobleem op te lossen. Ik neem alle suggesties voor maatregelen zeer serieus en volg momenteel ook het innovatieve LISA systeem nauwlettend. Het netto effect van dit systeem op de verkeersveiligheid is nu nog onbekend. Daarom richt ik mij in eerste instantie op het nemen van maatregelen die op korte termijn kunnen worden ingezet en waarvan een positief effect te verwachten is, zoals het instrument communicatie. Aangezien de grote aandacht voor de dodehoekproblematiek in de periode 2002-2003 naar alle waarschijnlijkheid een significante bijdrage heeft geleverd aan de daling van het aantal dodehoekslachtoffers in deze periode lijkt communicatie een effectief middel. Ik zet daarom versterkt in op de voorlichtingsactiviteiten gericht op fietsers en chauffeurs. Daarnaast zal ik de

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

aanleg en het gebruik van spiegelafstelplaatsen op of in de buurt van bedrijventerreinen stimuleren en bezie ik de mogelijkheden om een aantal strategisch gelegen verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen te voorzien van spiegelafstelplaatsen, voor zover dat al niet gebeurd is.

Daarnaast laat ik, zoals u toegezegd tijdens het algemeen overleg verkeersveiligheid van 6 november jl. en de begrotingsbehandeling van december 2007, een diepgaand onderzoek uitvoeren naar alle factoren die bijdragen aan het optreden van dode hoek ongevallen. Ik hoop daarmee ook een beeld te krijgen van de te verwachten positieve en negatieve effecten van verschillende type maatregelen, niet alleen op het gebied van voertuigtechniek, maar ook op het gebied van infrastructuur en gedrag. Medio 2008 zal ik u hierover nader berichten. Ik doe dit zo snel mogelijk, maar vraag wel het begrip voor het feit dat aan iedere ogenschijnlijk sympathieke oplossing weer bezwaren kunnen kleven.

De commissie vraagt mij voorts of ik aanleiding zie om mijn standpunt ten aanzien van waarschuwingssystemen met een extern geluid, zoals onder andere verwoord in de brief d.d. 17 januari 2006 (29 398, nr. 36), te herzien en systemen als Lisa en Lexguard toe te staan en de toepassing daarvan te stimuleren.

Op dit moment is er geen aanleiding om mijn standpunt te herzien. Het kan echter niet uitgesloten worden dat de verdere ontwikkelingen van de systemen (waarvan ik regelmatig op de hoogte word gehouden) of het onderzoek aanleiding geven tot een heroverweging van mijn standpunt. Ik zal u daarover dan natuurlijk berichten.

Voor zover nog niet beantwoord volgen nu de antwoorden op de vragen van het lid Duyvendak (GroenLinks).

1. Bent u bekend met het bericht dat dodehoeksystemen als de Lexguard en Lisa 2 Alert ongebruikt blijven respectievelijk niet zijn toegelaten?¹

1. Ja.

2. Deelt u de mening dat er aanvullende maatregelen nodig zijn, nu blijkt dat de verplichting van de dode hoekspiegel niet heeft geleid tot een voldoende daling van het aantal slachtoffers van dode hoekongevallen?

2. Al eerder heb ik mijn zorg uitgesproken over de omstandigheid dat het aantal doden als gevolg van een dode hoek ongeval weer op het oude niveau is. Ik heb daarop direct een aantal maatregelen genomen, waarvan een positief effect te verwachten is, zoals een geïntensiveerde voorlichting aan fietsers en chauffeurs.

3. Klopt het dat het systeem Lisa 2 Alert als "goed" beoordeeld is in tests die door het ministerie van V&W verplicht zijn?

¹ Algemeen Dagblad, 11 februari 2008

3. Ik heb u in mijn brief van 17 januari 2006 (29 398, nr. 36) geïnformeerd over het gebruikersonderzoek dat in 2004-2005 in opdracht van mijn Ministerie is uitgevoerd naar systemen waarmee de verkeersveiligheid (onder meer met betrekking tot de dodehoek) kan worden verbeterd. Weliswaar leverde het Lisa 2 Alert systeem volgens chauffeurs en hun werkgevers een goede bijdrage aan de verkeersveiligheid. In de beoordeling werd een aantal zaken echter niet meegenomen. Het gaat hierbij om de irritatie die door het geluid bij elke rechtsafslaanende beweging zal ontstaan bij weggebruikers en omwonenden en de omstandigheid dat de kans op negeren van de signalen toeneemt door de veelvuldige hoorbaarheid van de signalen.

Belangrijk is ook dat de SWOV als nadeel noemt, dat de vrachtwagenchauffeur te makkelijk er op zal gaan rekenen rechtsaf te kunnen slaan, omdat de fietser toch gewaarschuwd wordt. Om deze reden heeft ook de Fietsersbond zich tegen deze waarschuwingssystemen uitgesproken. Voor de fietser kan de situatie ook zeer onduidelijk worden, als niet alle vrachtwagens met hetzelfde systeem zijn uitgerust: de fietser zou er op zijn beurt onterecht op kunnen gaan rekenen, dat een vrachtwagen niet rechtsaf slaat, als hij geen signaal afgeeft. Het netto effect op de verkeersveiligheid is daardoor onzeker.

4. Klopt het dat Lisa 2 Alert desondanks niet is toegelaten op de markt omdat het geluidssignaal te luid zou zijn? Zo ja, waarom is dat het geval, gelet op het wettelijk verplichte en zeer luide geluidssignaal voor achteruitrijdende vrachtauto's?

4. Het geluidsniveau van het Lisa 2 Alert systeem is niet de reden dat het systeem niet is toegestaan. Het Voertuigreglement (artikel 5.3.71) stelt dat bedrijfsauto's voorzien moeten zijn van ten minste een geluidssignaalinrichting die bestaat uit een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. Daarnaast mogen bedrijfsauto's zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting die andere weggebruikers erop attent maakt dat de achteruitversnelling is ingeschakeld, alsmede van een geluidssignaalinrichting die ertoe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van het voertuig te voorkomen. Bedrijfsauto's mogen niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen.

5. Bent u bereid om u maximaal in te spannen om systemen als Lisa 2 Alert toe te laten?

5. Het Lisa 2 Alert systeem kent, zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 3, naast voordelen voor de verkeersveiligheid, ook mogelijke nadelen. Het netto effect op de verkeersveiligheid van dit systeem is daarom vooralsnog te onzeker. Ik richt mij, naast de inspanningen gericht op onder andere voorlichting, nu in eerste instantie op het in kaart brengen van maatregelen waarvan het meeste effect op het terugdringen van de dode hoek slachtoffers mag worden verwacht. Ik zal mij daarvoor baseren op de resultaten van het diepgaande onderzoek, dat wordt uitgevoerd.

6. Bent u bereid tevens over te gaan tot een verplicht gebruik van aanvullende dode hoeksystemen als de Lexguard en Lisa 2 Alert? Zo ja, per wanneer? Zo neen, waarom niet?

6.Zie mijn antwoord op vraag 5.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings