

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
23 november 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.0502824	-
Onderwerp	
Beantwoording van vragen naar aanleiding van het algemeen overleg over verkeersveiligheid op 26 oktober 2005	

Geachte voorzitter,

Zoals is afgesproken in het algemeen overleg over verkeersveiligheid op 26 oktober 2005 geef ik u hierbij de antwoorden op de gestelde vragen, die schriftelijk zouden worden afgedaan.

Over de volgende onderwerpen zal ik u zoals afgesproken op een later moment informeren:

- De APK, de relatie tussen de identiteitskaart en het rijbewijs en de bergingsproblematiek (voor de begrotingsbehandeling);
- Dode hoek en zijafscherming (in december);
- De veiligheid van motorrijders (voorjaar 2006). Een eerste overleg met MAG en KNMV heeft inmiddels plaatsgevonden. In goed overleg is afgesproken dat nagegaan wordt op welke wijze de veiligheid voor motorrijders is te verbeteren. Daarbij is enerzijds gekeken wat de belangenorganisaties hier zélf aan kunnen bijdragen en hoe ik hen hierbij behulpzaam kan zijn en anderzijds wat ik kan doen en hoe de belangenorganisaties mij hierbij kunnen helpen.

Met het oog op de plaatsing van motorfietsvriendelijke vangrails is afgesproken dat MAG en KNMV op een kaart aangeven welke plaatsen door hen als meest gevaarlijk worden beschouwd. Vervolgens zullen deze plaatsen gezamenlijk geïnspecteerd worden door MAG/KNMV en Rijkswaterstaat om zodoende te komen tot selectie van de plekken waar maatregelen genomen gaan worden.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Zoals in het algemeen overleg is afgesproken kom ik in het voorjaar van 2006 terug op de veiligheid van motorrijders.

- Drugs en uniformiteit in de belijning (voorjaar 2006).

3^e EU-rijbewijsrichtlijn en chauffeurs van ambulancevoertuigen

De door u gestelde vraag heeft betrekking op de consequenties die de rijbewijsrichtlijn heeft om met een B-rijbewijs een ambulance te mogen blijven besturen als het maximaal toelaatbare gewicht zou worden verhoogd naar 4.250 kg.

Een ophoging van de maximum massa zou er toe leiden dat houders van het B-rijbewijs aanzienlijk zwaardere voertuigen zouden mogen besturen. Ik ben geen voorstander van een verhoging van de maximum massa onder het rijbewijs B van 3.500 naar 4.250 kg, omdat daarmee de verkeersveiligheid niet wordt gediend. Personen die een motorrijtuig zwaarder dan 3.500 kg willen gaan besturen, zullen naar mijn mening over het bijbehorende, zwaardere rijbewijs moeten beschikken. Ongeacht of dit een kampeerwagen, bestelauto, ambulance, zwaardere SUV, of vrachtwagen betreft. Ook andere landen zijn hier geen voorstander van.

Alcoholslot

Over de vraag of er meer inzicht kan worden gegeven in het effect van het alcoholslot als aanvullende maatregel op bestaande instrumenten kan ik u het volgende melden.

Om het rijden onder invloed aan te pakken staat mij een aantal maatregelen ter beschikking. Naast voorlichting en handhaving bestaat de Vorderingsprocedure, welke door het CBR in opdracht van mij wordt uitgevoerd met daarin de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) en het medisch psychiatrisch onderzoek. Indien uit dat onderzoek blijkt dat een bestuurder ongeschikt is om nog te rijden heeft dit als gevolg dat het rijbewijs ongeldig wordt verklaard. Het alcoholslot vormt op het repertoire van deze maatregelen een goede aanvulling vanwege de volgende redenen:

- Hoewel onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer duidelijk een algemene daling in het aantal personen laat zien die de wettelijke limiet hebben overschreden, blijkt dat de groep zware overtreders hierbij achterblijft. Het is juist deze groep zware overtreders die voor 80% van de aan alcohol gerelateerde ongevallen zorgt. Het alcoholslot kan voor deze groep overtreders positief uitwerken, zodat ook hier het aantal overtreders daalt.
- Voorts wordt in het evaluatierapport van de vorderingsprocedure - waarover ik u op 28 februari 2005 informeerde¹ - aanbevolen om tot nadere segmentering van de doelgroep te komen, zodat er een aanpak komt die beter inspeelt op de diverse kenmerken van overtreders.
- Tenslotte bestaan op dit moment geen maatregelen om op te treden tegen bestuurders die opnieuw in de fout zijn gegaan nadat zij een EMA hebben gevolgd.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 398, nr. 23

Met betrekking tot het effect van de maatregel heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van mijn ministerie berekend dat er sprake is van een reductie van omstreeks 30 verkeersdoden, indien alle personen die door de politie staande worden gehouden en waar een Bloedalcoholgehalte (BAG) boven de 1,5 promille wordt geconstateerd een alcoholslot krijgen opgelegd.

Begin 2006 zult u door mij uitgebreid nader schriftelijk over de toepassing van het alcoholslot in Nederland worden geïnformeerd.

Bullbar

In het overleg is de vraag gesteld of na het verbod van een bullbar op nieuwe auto's verkoop van bullbars via Internet of een heffing op bullbars mogelijk is.

De richtlijn over 'het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen op motorvoertuigen' behelst geen verbod op bullbars maar deze stelt eisen aan bullbars, waarbij een auto met een bullbar niet meer letsel mag veroorzaken dan een auto zonder bullbar.

Artikel 1 van de desbetreffende richtlijn luidt: 'Het doel van deze richtlijn is de verbetering van de veiligheid van voetgangers en voertuigen door middel van passieve maatregelen. De richtlijn bevat technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot frontbeschermingsinrichtingen die tot de originele uitrusting van het voertuig behoren of die als technische eenheden in de handel worden gebracht.'

Hieruit blijkt dat niet alleen bullbars die standaard op auto's worden geleverd maar ook bullbars die worden aangeboden voor montage achteraf tot een goedgekeurd type moeten behoren. Bovendien geldt de goedkeuring van een bullbar alleen voor montage op een beperkt aantal met name genoemde voertuigen waarop deze is getest. Bullbars moeten ook van een goedkeuringsmerk zijn voorzien. Voor niet goedgekeurde bullbars wordt een verkoopverbod ingesteld, maar het is niet volledig uit te sluiten dat er op enigerlei wijze, bijvoorbeeld via Internet, nog aan te komen zal zijn. Zij zouden dan kunnen worden gemonteerd op voertuigen die voor de inwerkingtreding van de richtlijn in het verkeer zijn gebracht.

Het achteraf alsnog verbieden van reeds aanwezige bullbars is niet mogelijk voor auto's die een EG-typegoedkeuring hebben gekregen inclusief bullbar. Voor andere auto's zou het in theorie wel kunnen. De vraag is of zo'n maatregel proportioneel is. Ik ben er niet van overtuigd dat de kosten en moeite die ermee gemoeid zijn in verhouding staan tot de eventueel te behalen besparing aan slachtoffers. Er worden al geruime tijd nauwelijks auto's met bullbars op de markt gebracht als gevolg van afspraken tussen de auto-industrie en de Europese Commissie (in samenhang met de richtlijn "bescherming voetgangers"). Auto's die een bullbar hebben zullen vanzelf geleidelijk verdwijnen.

Brom-/snorfiets

In genoemd algemeen overleg is aandacht gevraagd voor de positie van verschillende soorten gemotoriseerde tweewielers, met name de fiets met elektrische trapondersteuning en de snorfiets alsmede de Solex, die zowel een snorfiets als een bromfiets kan zijn. Tevens is gevraagd naar de positie van brommobielen op de weg. Omdat er ook enige onduidelijkheid lijkt te heersen over de verschillen in maximumsnelheid, het gebruik van de helm en dergelijke zal ik daar uitgebreid op ingaan.

Allereerst kan ik u melden dat voor al deze voertuigen geldt dat er een WA-verzekering moet worden afgesloten, omdat zij van een motor zijn voorzien. Onderstaand treft u een beschrijving van de relevante aspecten aan, waarbij overigens de toelatingseisen - voor zover van toepassing - in international verband zijn vastgesteld.

Fiets met elektrische trapondersteuning

De fietser krijgt hulp van een elektromotor zolang hij zelf trapt en niet sneller rijdt dan 25 km/h. Boven 25 km/h werkt de elektromotor niet. Voor de verkeerswetgeving is het een fiets. Deze voertuigen krijgen geen kenteken en zij behoeven niet aan de Europese eisen voor brom- en snorfietsen te voldoen omdat ze in de kaderrichtlijn daarvan zijn uitgezonderd.

Bromfiets

Een bromfiets is een gemotoriseerde tweewieler met een constructiesnelheid van maximaal 45 km/h. De helmdraagplicht is van toepassing.

Bromfietsen moeten op de rijbaan rijden als op het fietspad het bord G11 (verplicht fietspad: een rond blauw bord met een witte fiets) of G14 (onverplicht fietspad: een rechthoekig blauw bordje met in wit het opschrift "Fietspad") van toepassing is. Zij mogen niet van de rijbaan gebruik maken als een verplicht fiets-/bromfietspad aanwezig is (voorzien van bord G12a: een rond blauw bord met een witte fiets en bromfiets).

De maximumsnelheid is zowel op het fiets-/bromfietspad als op de rijbaan als volgt geregeld: binnen de bebouwde kom 30 km/h, buiten de bebouwde kom 40 km/h. Gelijkzeitig met de invoering van het bromfietsrijbewijs (gepland voor 1 oktober 2006) is een wijziging van het snelheidsregime voorzien, waarbij op het fietspad (binnen en buiten de bebouwde kom) een maximumsnelheid van 30 km/h gaat gelden en op de rijbaan (eveneens binnen en buiten de bebouwde kom) een snelheid gelijk aan de constructiesnelheid, tenzij ter plaatse een lagere limiet van toepassing is. Op deze manier is zowel op de rijbaan als op het fietspad sprake van meer homogene snelheden.

Snorfiets

Een snorfiets is een bromfiets met een constructiesnelheid van maximaal 25 km/h. De bestuurder en passagier hoeven geen helm te dragen. Zij moeten op het verplichte fietspad of bromfietspad rijden, indien aanwezig. Op een onverplicht fietspad mogen zij alleen met uitgeschakelde motor rijden. Vanaf 2006 wordt ook voor de snorfiets het bromfietscertificaat vervangen door het bromfietsrijbewijs.

Solex

Een Solex is óf een snorfiets óf een bromfiets. Deze voertuigen kunnen niet worden gelijkgeschakeld met een fiets met elektrische trapbekrachtiging, want ze voldoen in het geheel niet aan de definitie daarvan. Er zijn Solexen die een constructiesnelheid hebben van maximaal 25 km/h maar toch niet onder de categorie snorfiets vallen. Zij dateren dan uit de periode dat de Nederlandse wet het begrip snorfiets nog niet kende. Deze Solexen kunnen desgewenst alsnog onder de categorie snorfiets worden gebracht. Zij dienen dan door de RDW te worden gekeurd. Vanwege de bij de Europese typekeuring gehanteerde marge van 5 km/h kunnen Solexen met een maximum constructiesnelheid tot 30 km/h worden goedgekeurd als snorfiets. Snellere Solexen zijn en blijven bromfietsen.

Brommobiel

Brommobielen zijn geen gehandicaptenvoertuigen, maar bromfietsen op drie of meer wielen met een open of gesloten carrosserie. In geval van een open carrosserie ("cabriolet") moeten bestuurder en passagier een helm dragen als het voertuig niet over gordels beschikt. Brommobielen volgen de verkeersregels voor auto's. Ze moeten dan ook net als auto's de rijbaan volgen en mogen dus niet op het fietspad of het voetpad rijden. Op grond van hun constructiesnelheid van ten hoogste 45 km/h mogen ze niet op autowegen en autosnelwegen rijden. Zij mogen ook niet rijden op wegen die gesloten zijn voor langzaam verkeer (bord C9). Brommobielen dienen aan de achterzijde een duidelijk herkenbaar bord te voeren waaruit de maximumsnelheid van 45 km/h blijkt. Zij worden gekentekend. Vanaf 2006 wordt ook voor de brommobiel het bromfietscertificaat vervangen door het bromfietsrijbewijs. Bij invoering van de tweede fase, naar verwachting in 2007, zal ook voor de brommobiel een theorie- en praktijkexamen worden ingevoerd waarbij het praktijkexamen afwijkt van dat van de snorfiets en de bromfiets.

Gehandicaptenvoertuig

Gehandicaptenvoertuigen zijn in beginsel (maar in de praktijk niet altijd) aangepast voor het gebruik door gehandicapten. Zij mogen niet breder zijn dan 1,10 meter. Tot 1 januari 2010 mogen ook gehandicaptenvoertuigen van maximaal 1,20 meter breed op de openbare weg rijden, maar alleen binnen de bebouwde kom. De constructiesnelheid van gehandicaptenvoertuigen is maximaal 45 km/h. Voor gehandicaptenvoertuigen geldt geen helmdraagplicht. Zij mogen naar keuze gebruik

maken van de rijbaan, het fietspad, het fiets-/bromfietspad of het voetpad. Het is de taak van de wegbeheerder ervoor te zorgen dat het fietspad niet door paaltjes ontoegankelijk wordt gemaakt voor gehandicaptenvoertuigen als die geen alternatief hebben. Voorbeelden van gehandicaptenvoertuigen zijn de elektrische rolstoel, de scootmobiel en op brommobielen gelijkende "autootjes" van 1,10 meter breed. De maximumsnelheden zijn dezelfde als voor bromfietsen.

Schema

Schematisch levert dit het volgende overzicht op. Voor de overzichtelijkheid wordt daarbij onder fietspad, tenzij anders vermeld een verplicht fietspad verstaan.

	Maximum constructiesnelheid in km/h	Helmplicht	Moet wel of niet op fietspad (indien aanwezig)
Fiets met trapondersteuning	Trapondersteuning tot 25	Neen	Moet op fietspad of fiets-/bromfietspad; mag op onverplicht fietspad
Snorfiets	25	Neen	Moet op fietspad of fiets-/bromfietspad; mag op onverplicht fietspad bij uitgeschakelde motor. Maximumsnelheid 25 km/h
Bromfiets	45	Ja	Moet op fiets-/bromfietspad; mag op onverplicht fietspad bij uitgeschakelde motor. Maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/h, buiten de bebouwde kom 40km/h
Brommobiel	45	Indien cabriolet: gordel of helm	Moet de rijbaan gebruiken. Mag niet op enig fietspad of fiets-/bromfietspad. Maximumsnelheid 45 km/h
Gehandicaptenvoertuig	45	Neen	Rijbaan, fietspad, fiets-/bromfietspad of voetpad. Maximumsnelheid als voor bromfietsen

Motorvoertuigverlichting overdag

Naar aanleiding van uw vraag om u nader inzicht te geven in de uitkomsten van een EU-onderzoek over het al dan niet gedeeltelijk invoeren van motorvoertuigverlichting overdag (MVO) en in de afweging tussen verkeersveiligheid en milieu kan ik het volgende melden.

Besparing verkeersdoden en -gewonden

Eind 2004 is de rapportage verschenen van een diepgaand onderzoek naar de effecten van MVO, dat in opdracht van de Europese Commissie is uitgevoerd door een Noors onderzoeksinstituut, de SWOV en TNO. Het rapport geeft een positief beeld van de invoering van MVO en weerspreekt ook het hier en daar levende idee dat MVO ongunstig is voor kwetsbare weggebruikers als voetgangers, fietsers en motorrijders. Ook voor hun veiligheid zijn de verwachte effecten positief.

Het rapport voorspelt als gevolg van invoering van MVO een vermindering van het aantal doden en gewonden in het verkeer van tussen de 5 en 15%² van meervoudige ongevallen overdag. Naar schatting voert in ons land thans al 30 à 40% van de motorvoertuigen vrijwillig MVO. Volgens een berekening van de SWOV zou invoering van MVO in Nederland op basis van onderzoek tot een jaarlijkse besparing van 46 doden en 591 ziekenhuisgewonden³ kunnen leiden.

Milieueffecten

Tegenover de winst aan bespaarde verkeersdoden en ziekenhuisgewonden staat een (tijdelijk⁴) negatief milieueffect. Naar verwachting brengt een algemeen gebruik van dimlicht overdag in vergelijking tot het huidige gebruik een verhoging mee van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot door het wegverkeer van tussen de 0,3 en 0,9%. Ook zullen lampen wat vaker vervangen moeten worden. In de toekomst zal de milieubelasting van MVO door gebruik te maken van specifieke zuinige dagrijlichten, waarbij de overige verlichting niet wordt meegeschakeld, tot zeer geringe proporties kunnen worden teruggebracht en zelfs dalen tot ruim onder het huidige niveau⁵.

Positie Europese Commissie

Gezien de positieve conclusies uit het rapport ten aanzien van slachtofferbesparing en de kosten-/batenverhouding is de Europese Commissie in overleg getreden met de automobiellindustrie om tot een vrijwillige invoering van MVO als standaardvoorziening op nieuwe voertuigen te komen. Naar verwachting zal medio december 2005 in het zogenaamde Cars 21-overleg worden besloten tot vrijwillige invoering in 2007. Mocht het overleg niet tot resultaat leiden, dan overweegt de Europese Commissie MVO als voertuigeis in te voeren. De Europese Commissie zal hierover mededelingen doen in haar "Mid Term Review" dat naar verwachting in januari 2006 verschijnt. Los daarvan denkt zij nog na over de invoering van MVO als gedragsverplichting.

² Een effect van 15% op dodelijke ongevallen, 10% op ziekenhuisgewonden en 5% op licht gewonden

³ Bij meervoudige ongevallen overdag en uitgaande van een toename van een huidig MVO-gebruik van 30% naar 90 %; gebaseerd op cijfers uit 2003

⁴ geleidelijk afnemend tot 2022, uitgaande van een levensduur van bestaande auto's van 15 jaar

⁵ Uitgaande van de huidige praktijk waarbij tussen 30-40% overdag geen zuinige dagrijlichten doch dimlicht voert

Gedeeltelijk invoeren?

Een optie voor het - uit oogpunt van milieu - slechts gedeeltelijk invoeren van MVO (alleen snelwegen, alleen buiten bebouwde kom, alleen in de wintermaanden) is af te raden, aangezien dit een veel gecompliceerder aan-/uitschakelgedrag meebrengt en daardoor minder normconform gedrag en meer handhavinginspanningen meebrengt. Ook is dit geen goed signaal wat betreft de effectiviteit, aangezien het nut zich niet beperkt tot de genoemde invalshoeken.

Conclusie

Vooralsnog wil ik eerst de positie van de automobiellindustrie en de besluitvorming door de Europese Commissie afwachten alvorens tot verdere besluitvorming over MVO over te gaan.

Convenant bestelverkeer

Ik heb u ook het antwoord toegezegd op de vragen waarom ik geen voorstander ben van het verplichtstellen van een dodehoekspiegel voor bestelauto's en waarom ondernemers geen beloning ontvangen als zij een snelheidsbegrenzer voor bestelauto's aanschaffen.

In mijn beantwoording⁶ van de vragen van het lid Gerkens heb ik mijn argumenten uiteengezet om geen dodehoekspiegel voor bestelauto's verplicht te stellen; de probleemomvang en effectiviteit zijn te gering voor een verplichtstelling. Daarbij komt nog dat producenten inmiddels veel betere spiegels monteren dan vroeger waardoor het zicht al sterk verbeterd is.

Uit onderzoek blijkt dat het monitoren van het rijgedrag, snelheidsbeperking en het stimuleren van een veiligheidscultuur wel kosteneffectief zijn. Voor een goede implementatie hiervan is draagvlak bij de branche nodig. Vandaar dat ik ervoor gekozen heb een convenant met de sector af te sluiten. Hierin hebben de brancheorganisaties zich gecommitteerd aan vrijwillige implementatie van genoemde maatregelen. Mocht dit onvoldoende effect hebben zal na het verstrijken van het convenant bezien worden of een verplichtstelling alsnog nodig is.

Het belonen van ondernemers die een snelheidsbegrenzer aanschaffen is niet aan de orde. Het is immers een investering die veel voordelen voor de ondernemer biedt: afname van schades, geringere uitval van chauffeurs en bestelauto's, brandstofbesparing, kleinere kans op boetes, afname van onderhoudskosten en een beter imago. Deze bedrijfseconomische effectiviteit ga ik de komende maanden samen met de brancheorganisaties nader onderbouwen door middel van een praktijkproef. Het is de bedoeling dat de resultaten van deze proef nog meer bedrijven over de streep trekken om te investeren in

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 2040513900

snelheidsbegrenzing. De eerste spontane aanmeldingen van bedrijven die willen deelnemen aan deze proef zijn al binnengekomen.

Snelhedenbeleid

De vraag is gesteld hoeveel slachtoffers bespaard kunnen als het snelheidsregime van 120 naar 100 km/h wordt verlaagd en de snelheid op snelwegen in stadsregio's van 100 naar 80 km/h gaat. Ook is gevraagd naar de verkeersveiligheid in 30 km-gebieden.

Verlaging van maximumsnelheden op snelwegen levert hoogstens een marginale besparing aan slachtoffers op. Overigens, op snelwegen gebeuren verhoudingsgewijs maar weinig ongevallen.

Het huidige stelsel van limieten voor de snelwegen hangt in het algemeen goed samen met het ontwerp, de inrichting van de weg en de verkeersomstandigheden. Er is sprake van een noodzakelijke balans tussen functie, vorm en gebruik. Op een autosnelweg kunnen het wegontwerp en de inrichting niet of nauwelijks worden gebruikt als middelen om de snelheid te begrenzen. Gezien de hoge kosten kunnen deze middelen alleen worden toegepast in bijzondere situaties. Het enige alternatief zijn dan borden en aansluitende handhaving. Trajectcontrole is hierbij de meest aantrekkelijke optie.

Wat betreft de 30 km-gebieden kan ik u het volgende melden. Objectieve cijfers laten een verbetering zien van de verkeersveiligheid in 30 km-gebieden. Uit de onlangs verschenen evaluatie van het Startprogramma Duurzaam Veilig⁷ is gebleken dat het aantal doden en ziekenhuisgewonden per kilometer weglengte duidelijk is gedaald, namelijk van 2,2 naar 1,3 per 1.000 km. Hierdoor is een jaarlijkse besparing bereikt van 27 doden en circa 900 ziekenhuisgewonden. In totaal is ongeveer 19.000 km weglengte gerealiseerd, terwijl destijds bij het startprogramma was uitgegaan van 12.000 km. Als daarbij in ogenschouw wordt genomen dat circa tweederde van het aantal 30 km-gebieden sober is ingericht (en onder sober wordt verstaan dat wegbeheerders de ingang hebben gemarkeerd met een poortconstructie en eventueel met een drempel of plateau hebben uitgevoerd) kan worden gesproken van een succesvol beleid. Er is nog veiligheidswinst te behalen in de inrichting van 30 km-gebieden; bij een optimaal Duurzaam Veilige inrichting wordt de snelheidswinst fysiek afgedwongen door op korte afstand van elkaar snelheidsremmers als drempels, plateaus en wegversmallingen aan te leggen. Ook mag het wegbeeld niet uitnodigen tot snel rijgedrag. Het is echter aan de wegbeheerders (vooral gemeenten) om de desbetreffende afweging te maken.

Kosten verkeersdode

De vraag die in dit verband aan de orde is gesteld, is of de kosten voor een verkeersdode zoals de SWOV deze heeft aangeduid in het beleid worden meegenomen.

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29 398, nr. 32

Het SWOV-rapport "De waardering van bespaarde verkeersdoden" is mij bekend. Op basis van dat rapport heb ik in PKB deel 3 van de Nota Mobiliteit de raming van de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid aangepast.⁸ Bij beleidsbeslissingen maak ik een kosteneffectiviteitsafweging. Een voorbeeld hiervan is de door DHV uitgevoerde evaluatie van de vorderingsprocedure, waarover ik u eerder dit jaar heb geïnformeerd⁹.

Verlaging ongevalcijfers door meer thuisblijvers?

In het algemeen overleg is de vraag gesteld of aangegeven kan worden dat de verlaging van het aantal verkeersslachtoffer in 2004 het gevolg is van het feit dat ouderen en kinderen minder aan het verkeer deelnemen.

Uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland¹⁰ blijkt uit een grove eerste analyse niet dat er sprake is van meer thuisblijven door ouderen of jongeren:

- Bij mannen tussen 0 en 12 jaar is de afgelegde afstand per dag toegenomen van 17,22 naar 18,72. (+8%); Bij vrouwen van 16,31 naar 16,48 (+1%);
- Bij mannen tussen 65 en 75 jaar is de afgelegde afstand per dag toegenomen van 25,75 naar 26,90 (+4%); Bij vrouwen van 18,80 naar 19,99 (+6%);
- Bij mannen 75 jaar en ouder is de afgelegde afstand per dag afgenomen van 16,63 naar 15,95 (-4%); Bij vrouwen van 9,30 naar 9,66 toegenomen (+4%);
- Gemiddeld over alle mannen was de toename van 37,51 naar 38,53 (+2,7%) en bij vrouwen van 26,40 naar 26,97 (+2,1%);
- Als wordt gekeken naar de participatie (aandeel personen dat op de enquêtedag minimaal 1 verplaatsing heeft afgelegd) blijkt dat de participatie bij de leeftijdsgroep 65 - 75 jaar is toegenomen van 71,4% naar 74,8 en bij 75 jaar en ouder van 52,0 naar 55,5.

Uit deze gegevens blijkt niet dat ouderen en kinderen minder aan het verkeer deelnemen en daarom kan niet worden aangetoond dat de daling van het aantal verkeersdoden in 2004 hierdoor verklaard wordt.

Verhoging snelheidslimiet auto met een caravan

Bij de beantwoording van de vragen van de leden Atsma en De Pater hierover¹¹ heb ik al aangegeven waarom ik het geen goed idee vind de maximumsnelheid van auto's met een caravan (of andere aanhangwagen) te verhogen naar 90 km/h. De door mij aangevoerde argumenten gelden niet minder voor een verhoging naar 100 km/h, zoals tijdens het algemeen overleg werd voorgesteld.

⁸ Tweede Kamer 2004-2005, 29 644, nrs. 12-13, blz. 100, voetnoot 2

⁹ Tweede Kamer 2004-2005, 29 398, nr. 23

¹⁰ Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004 (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, augustus 2005) en Mobiliteitsonderzoek 2003 (CBS)

¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2005, aanhangsel van de Handelingen, 2040518110

Doorstroming en milieu

De gewenste verhoging zou de doorstroming ten goede moeten komen. Ik zie echter niet hoe de doorstroming wordt verbeterd door auto's met een aanhanger of caravan vrachtauto's te laten inhalen. Bij een dergelijke verhoging zou in de praktijk het snelheidsverschil tussen vrachtwagens en caravans nog steeds gering zijn. Bovendien zal het aantal inhaalmanoeuvres toenemen, met name daar waar een inhaalverbod voor vrachtauto's van kracht is. Het gevolg zal zijn: een onrustiger verkeersbeeld, veel irritatie voor de overige verkeersdeelnemers en een toename van de verkeers- onveiligheid.

Evenmin is het vanuit milieuoogpunt wenselijk om tot een verhoging van de snelheidslimiet over te gaan.

Verkeersveiligheid

Voor de verkeersveiligheid kan er geen positief effect van worden verwacht. Een moderne caravan is in beginsel geschikt voor snelheden tot iets boven de 100 km/h, mits hij wordt getrokken door een personenauto met een voldoende groot motorvermogen, de bandenspanning in orde is, de banden niet zijn verdroogd en de belading optimaal is. Bij slechts weinig combinaties wordt aan al deze voorwaarden voldaan.

Ik heb slachtoffercijfers beschikbaar van ongevallen tussen vrachtauto's en auto's met caravan op autowegen en autosnelwegen over de jaren 1976 t/m 2003. In deze 28 jaar waren er in totaal 0 doden en 6 ziekenhuisgewonden te betreuren. Met andere woorden: bij de huidige snelheidslimiet gebeuren er zo goed als geen ernstige ongelukken. Verhoging van de maximumsnelheid kan de kans op ongelukken en slachtoffers dan ook alleen maar vergroten. Ik zou dat niet voor mijn rekening willen nemen.

Handhaving

Ten slotte attendeer ik u nogmaals op de ernstige consequenties voor de handhaving. Elektronische handhaving van de maximum snelheid gebeurt door middel van meting van de snelheid in combinatie met meting van de lengte. Een voertuig(combinatie) langer dan 6 meter wordt geacht niet harder dan 80 km/h te mogen rijden. Bij overschrijding van deze snelheid plus een marge van enkele kilometers wordt geflitst. Blijkt bij de communicatie tussen de computers van de politie en de RDW dat het kenteken dat van een zogenaamde T(empo) 100-bus is, dan wordt automatisch, afhankelijk van de ter plaatse geldende snelheidslimiet, de vervolging afgebroken of de boete lager vastgesteld.

Bij aanhangwagens en caravans van meer dan 750 kg totaalgewicht werkt de elektronische handhaving niet. Zo'n aanhanger heeft namelijk een eigen kenteken en kan worden getrokken door een personenauto, een vrachtauto of een bus. Het is het kenteken van de aanhanger dat gefotografeerd wordt en aan deze kentekens is nu een maximum snelheid van 80 km/h gekoppeld. Bij verhoging van de limiet voor personenauto's met aanhanger naar meer dan 80 km/h is elektronische handhaving van de snelheidslimiet van 80 km/h

voor vrachtauto's en bussen met een aanhanger niet meer mogelijk, omdat met deze handhavingstechniek geen onderscheid wordt gemaakt voor wat betreft het type trekkend voertuig.

Conclusie

Objectief gezien heeft een verhoging van de snelheidslimiet voor auto's met caravan geen voordelen, maar wel diverse nadelen en zou ik uw Kamer willen adviseren af te zien van de wens om de toegestane snelheid van deze combinaties te verhogen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs