

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 181

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2009

Tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid dat ik op 2 september 2009 met uw Kamer heb gehad (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 398, nr. 175), heb ik u verschillende toezeggingen gedaan. Voor een aantal van deze toezeggingen wil ik u door middel van deze brief informeren met betrekking tot de stand van zaken. Voor de onderdelen a), b), c), d), e) en f) doe ik dit mede namens mijn ambtgenoot van Justitie. Op de overige toezeggingen kom ik op een later moment terug. Daarnaast maak ik graag van de gelegenheid gebruik u ook te informeren over de door mij gedane toezegging tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 12 februari 2009 (kamerstuk 29 398, nr. 138) met betrekking tot het tijdig informeren van weggebruikers over opkomende snelheidsverlagingen.

Ik behandel in deze brief de volgende onderwerpen:

- a) het onderzoeken van de mogelijkheden voor het verbeteren van de integrale nazorg voor verkeersslachtoffers;
- b) het van recidive afhankelijk maken van de hoogte van verkeersboetes;
- c) de snellere afhandeling van strafzaken verbonden aan verkeersovertredingen
- d) het opmaken van een proces-verbaal en de mogelijkheden om een kopie daarvan aan verkeersslachtoffers te verstrekken;
- e) de handhaving van de maximumsnelheid in 30 km-zones;
- f) het doorberekenen van administratiekosten bij boetes;
- g) de mogelijkheden voor het versnellen van de invoering van het verbod op het doorsnijden van een rouwstoet;
- h) reactie op de vragen over kosteneffectiviteit van beleidsmaatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- i) de mogelijkheden voor het uitlezen van een blackbox van auto's ten behoeve van het vaststellen van de schuldvraag in relatie tot het uitkeren van schadevergoedingen;
- j) reactie op de vragen over de keuze van derde landen die in aanmerking komen voor kennisuitwisselingsprogramma's op het terrein van verkeersveiligheid;

- k) reactie op de vraag over de noodzaak tot het wettelijk verplicht stellen van veiligheidsmiddelen als veiligheidshesjes en -hamers in auto's;
- l) aandacht voor de maximumsnelheden op elektronische signaleringsborden;
- m) het tijdig informeren van weggebruikers over opkomende snelheidsverlagingen.

a) het onderzoeken van de mogelijkheden voor het verbeteren van de integrale nazorg voor verkeersslachtoffers

Ik heb de Vereniging van Verkeersslachtoffers uitgenodigd voor een gesprek om de voorstellen die zij heeft met betrekking tot een integrale nazorg voor verkeersslachtoffers nader toe te lichten. Vervolgens zal ik samen met mijn ambtgenoot van Justitie bekijken in hoeverre de voorstellen tot een verbetering van de integrale nazorg voor verkeersslachtoffers zou kunnen leiden.

b) het van recidive afhankelijk maken van de hoogte van verkeersboetes

Lichtere verkeersovertredingen worden via de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) afgedaan. Binnen deze systematiek vormt kentekenaansprakelijkheid het uitgangspunt zodat niet telkens behoeft te worden vastgesteld wie de overtreiding feitelijk heeft begaan. Bij toepassing van een recidiveregeling zou telkens moeten worden vastgesteld wie de feitelijke bestuurder is geweest, zowel ten aanzien van de eerste als daarop volgende overtreidingen. Het toepassen van een recidiveregeling op deze overtreidingen zou dus afbreuk doen aan de systematiek van de WAHV. Voor verkeersdelicten die met een transactie of langs strafrechtelijke weg worden afgedaan, ligt dit anders. Voor een aantal van deze delicten geldt in de praktijk overigens al een recidiveregeling. Een voorbeeld hiervan is de recidiveregeling snelheid. Op basis van deze regeling kan het Openbaar Ministerie op grond van de toepasselijke richtlijn voor strafvordering bij elke volgende overtreiding steeds hogere geldboetes en langer durende (onvoorwaardelijke) ontzeggingen van de rijbevoegdheid eisen.

c) de snellere afhandeling van strafzaken verbonden aan verkeersovertredingen

Door de Vereniging van Verkeersslachtoffers is gesteld dat de afhandeling van strafzaken verbonden aan verkeersovertredingen lang duurt. Het Openbaar Ministerie streeft in elke strafzaak naar een zo vlot mogelijke afhandeling. Voor strafzaken verbonden aan verkeersovertredingen gelden dezelfde wettelijke procedures als voor andere strafzaken. De afhandeling is afhankelijk van meerdere factoren, zoals de omvang van het ongevalsonderzoek, de beschikbare zittingsruimte bij de Rechtbank en mogelijk hoger beroep en cassatie.

d) het opmaken van een proces-verbaal en de mogelijkheden om een kopie daarvan aan het verkeersslachtoffer te verstrekken

De voorwaarden en procedure voor verstrekking van gegevens over verkeersongevallen staan beschreven in de door het College van procureurs-generaal aan de politie gerichte Aanwijzing informatieverstrekking bij verkeersongevallen. In geval van een verkeersongeval waarbij proces-verbaal wordt opgemaakt ter zake van een overtreiding verstrekt de politie een kopie aan de Stichting processen-verbaal (SPV). Betrokkenen en hun belangenbehartigers (verzekeraars) kunnen vervolgens bij de SPV terecht voor de benodigde gegevens. Voor ongevallen waarbij ter zake van een misdrijf proces-verbaal wordt opgemaakt, geldt een andere werk-

wijze. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om een verkeersongeval waarbij sprake is van rijden onder invloed, het verlaten van plaats ongeval of het veroorzaken van een aanrijding waarbij sprake is van schuld of opzet met de dood of zwaar lichamelijk letsel tot gevolg. Gegevens over deze zaken kunnen worden opgevraagd bij het Openbaar Ministerie.

e) de handhaving van de maximumsnelheid in 30 km-zones

Ik heb toegezegd uw Kamer te informeren over de handhaving van de maximumsnelheid in 30 en 50 km/u gebieden. Gelet op de brief die ik u eerder dit jaar heb gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 398, nr. 171) en de discussie tijdens het Algemeen Overleg op 2 september jongstleden, ga ik er vanuit dat de handhaving in de 30 km-zones is bedoeld.

Zoals ik in bovengenoemde brief heb aangegeven, is het aantal 30-kilometerzones de afgelopen jaren sterk toegenomen. Gold in 1997 in 15% van de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur, in 2007 lag dat al op 50%. Ik ben van mening dat de weg in beginsel dusdanig ingericht dient te zijn dat de opgelegde snelheid door bijvoorbeeld belijning, rotondes of verkeersdrempels wordt gereguleerd. De geldende snelheidslimiet moet dus passen bij de weginrichting en duidelijk zijn voor de weggebruiker. Handhaving van de maximumsnelheid geldt daarbij als ultimum remedium bij het afdwingen van de maximumsnelheid. Binnen de zogenoemde projecten «subjectieve verkeersonveiligheid» wordt alles gedaan om het door omwonenden ervaren gevaar in kaart te brengen en te zoeken naar manieren om de snelheid terug te brengen. De wegbeheerder, politie en het Openbaar Ministerie spreken bij aanvang af alle maatregelen te nemen om de snelheid terug te brengen. Politieoptreden behoort vanzelfsprekend tot de mogelijkheden als het een 30-kilometerzone betreft. Nadat de snelheidscontroles zijn aangekondigd volgt een korte periode van waarschuwen, waarna gedurende enkele weken controles plaatsvinden en hardrijders worden geverbaliseerd. Aan het einde wordt gekeken of de feitelijke snelheid voldoende is teruggebracht. Bij de projecten is ook aandacht voor de weginrichting. Als blijkt dat er (nog steeds) te hard wordt gereden kan een conclusie zijn dat aanpassingen aan de weginrichting geboden zijn.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) stelt dat in de periode tussen 2002 en 2007 het aantal ernstige ongevallen binnen 30-kilometerzones ten opzichte van 1997 aanzienlijk is gedaald (– 36%). Wat dat betreft hebben de 30-kilometerzones de beoogde bijdrage geleverd aan verbetering van de verkeersveiligheid.

f) het doorberekenen van administratiekosten bij boetes

Het in rekening brengen van de administratiekosten bij verkeersboetes, zijnde WAHV-beschikkingen, is ingevoerd op verzoek van de Tweede Kamer ter uitvoering van de motie-Van Geel, Tichelaar en Slob, die is aangenomen tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen van 2007.

Volledigheidshalve verwijs ik u naar de recente beantwoording door de Minister van Justitie van vragen die door het lid De Roon (PVV) zijn gesteld (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 3817).

g) de mogelijkheden voor het versnellen van de invoering van het verbod op het doorsnijden van een rouwstoet

Om de regeling rond de rouwstoet te wijzigen, dient het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) aangepast te worden. Bij het

juridische traject dat hiervoor doorlopen moet worden, ben ik gebonden aan een aantal vaste termijnen, onder andere voor de uitvoeringstoets, de wetgevingstoets, het overleg in de Interdepartementale Commissie Veiligheid, de behandeling in de Ministerraad en het advies van de Raad van State. Volgens de bij dit traject behorende planning zal het ontwerp-besluit in februari 2010 in het kader van de voorhangprocedure aan de Eerste en Tweede Kamer kunnen worden aangeboden. Het feit dat het hier (grosse modo) om de herinvoering van een vroeger geschrapte bepaling gaat, zoals de heer De Rouwe tijdens het Algemeen Overleg opmerkte, impliceert niet dat er processtappen kunnen worden overgeslagen.

h) reactie op de vragen over kosteneffectiviteit van beleidsmaatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid

Ik heb in het Algemeen Overleg aangegeven dat ik het effect van de beleidsmaatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid ga onderzoeken. Bij de keuze voor maatregelen vormde proportionaliteit een belangrijk ijkpunt. Aldus ook uw Kamer, die instemde met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Er zijn natuurlijk maatregelen te bedenken die een vergaand effect op verkeersveiligheid hebben maar zo drastisch ingrijpen in de samenleving dat ik daar nu niet voor gekozen heb. Daarmee wil ik aangeven dat sommige maatregelen wellicht zeer kosteneffectief zouden kunnen zijn (i.e. weinig geld kosten en veel doden kunnen besparen) maar die om bovengenoemde reden toch niet genomen zijn.

Daarnaast wil ik nadrukkelijk aangeven dat, naast het kostenaspect, voor mij vooral meetelt hoeveel slachtoffers er met een maatregel worden bespaard. Deze afweging maak ik op basis van een (ex-ante) inschatting vooraf. Dit bovengenoemde onderzoek zal zich dan ook in eerste instantie moeten richten op het (ex-post) evalueren van het daadwerkelijk behaalde effect in termen van bespaarde slachtoffers.

Een indicatie van de kosten van maatregelen is daarna wellicht ook mogelijk, maar ik herhaal daarbij dat het effect van maatregelen (en dus een directe toerekening van kosten van maatregelen aan bespaarde verkeersdoden) moeilijk specifiek meetbaar is. De effecten van maatregelen komen voort uit een mix van onder andere educatie, regelgeving, communicatie en handhaving, waardoor het lastig is om effecten specifiek aan een van deze onderdelen toe te rekenen.

Ik heb Rijkswaterstaat gevraagd om samen met onder andere de SWOV te onderzoeken of het mogelijk is om met een methode te komen die de van tevoren ingeschatte besparing van slachtoffers achteraf kan evalueren.

i) de mogelijkheden voor het uitlezen van een blackbox van auto's ten behoeve van het vaststellen van de schuldvraag in relatie tot het uitkeren van schadevergoedingen

De mogelijkheden voor het uitlezen van een blackbox van auto's in het kader van het vaststellen van de schuldvraag in relatie tot het uitkeren van schadevergoedingen aan slachtoffers heb ik ambtelijk laten bespreken met het Verbond van Verzekeraars. Het Verbond is van mening dat een blackbox in de auto een positieve bijdrage zou kunnen leveren aan de afhandeling van verkeersschades. Als uit een zwarte doos eenvoudig de schuldvraag zou zijn vast te stellen, kan dat in het kader van een snelle schadeafwikkeling goed helpen, zeker als de gegevens na het ongeval direct doorgeseind zouden kunnen worden naar de betrokken verzekeraars. Dit is op dit moment echter nog toekomstmuziek, maar het zijn wel ontwikkelingen die niet ondenkbaar zijn. De technologische ontwikkelingen worden ook door de verzekeraars op de voet gevolgd.

Het Verbond is terughoudend als het gaat om de vraag welke instanties en bedrijven er een signaal van een blackbox zouden moeten ontvangen als er een ongeval plaatsvindt. Een situatie waarbij «ambulance chasers en autoschadeherstellende cowboys» direct na een verkeersongeval uitrukken om hun buit binnen te halen acht het Verbond niet wenselijk. Tegelijkertijd zal ook aan dit aspect aandacht moeten worden besteed.

j) reactie op de vragen over de keuze van derde landen die in aanmerking komen voor kennisuitwisselingsprogramma's op het terrein van verkeersveiligheid

In mijn brief van 6 april (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 398, nr. 149), heb ik uw Kamer geïnformeerd wanneer kennisuitwisseling plaatsvindt over verkeersveiligheid tussen Nederland en andere landen.

Kennisuitwisseling vindt ten eerste plaats met landen die in een vergelijkbare verkeersveiligheid situatie zitten als Nederland, zodat wij van hen kunnen leren om onze eigen beleidsdoelstellingen te halen. Voorbeelden van dit soort landen zijn Zweden, België en het Verenigd Koninkrijk. Ten tweede vindt kennisuitwisseling plaats met landen binnen de EU in het kader van coalitievorming. Een derde situatie betreft de landen die prioritair zijn voor Nederland. Dit zijn landen waarmee een economische binding bestaat. Tot slot vindt er kennisuitwisseling plaats met ontwikkelingslanden vanuit een gidsfunctie.

Zoals eerder gemeld geeft Nederland een financiële bijdrage aan de Global Road Safety Facility van de Wereldbank. Het doel van dit fonds is om kennis over te dragen aan ontwikkelingslanden en landen in transitie. Hiertoe bouwen zij capaciteit op in de betreffende landen om het aantal verkeerslachtoffers terug te dringen. Dit kan onder andere door innoverende infrastructurele oplossingen te bieden. De keuze welke landen in aanmerking komen voor de financiële bijdragen wordt vervolgens door de Wereldbank gemaakt. Voor een overzicht van de landen die een bijdrage hebben ontvangen uit het fonds verwijs ik u naar de bijlage (World Bank Global Road Safety Facility Activities Report 2006–2008)¹. De effectiviteit van het fonds en de Nederlandse bijdrage hieraan zal na afloop van een periode van vier jaar worden geëvalueerd.

Ter invulling van uw verzoek om een zekere regie functie te vervullen bezie ik de kennisuitwisseling door instituten als SWOV en VVN: welke activiteiten ontplooiën zij richting derde landen;

- wat is de grondslag van deze activiteiten en
- wat draagt deze kennisuitwisseling bij aan de verbetering van verkeersveiligheid in die landen.

k) reactie op de vraag over de noodzaak tot het wettelijk verplicht stellen van veiligheidsmiddelen als veiligheidshesjes en -hamers in auto's

In Nederland is het niet verplicht om veiligheidsmiddelen als bijvoorbeeld brandblussers, veiligheidshesjes en -hamers in de auto te hebben. In sommige andere landen is die verplichting er wel, hoewel per land verschillend kan zijn wat dan precies in de auto aanwezig moet zijn.

In noodsituaties kunnen veiligheidsmiddelen een grote meerwaarde hebben bij het voorkomen van nog groter leed. Daarom heb ik bijvoorbeeld vorig jaar samen met organisaties zoals de ANWB, maar ook met partijen uit het bedrijfsleven, een voorlichtingscampagne opgezet gericht op het belang van de aanwezigheid van een veiligheidshamer in auto's. Het uitgangspunt bij de veiligheidsmiddelen blijft echter vrijwilligheid.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Een verplichting zou ook extra lasten voor de burgers met zich meebrengen.

Een uitzondering hierop wordt gevormd door de gevarendriehoek. Hoewel het ook niet verplicht is een gevarendriehoek in de auto aanwezig te hebben, is het wel verplicht deze te plaatsen op circa 30 meter afstand van een motorvoertuig op meer dan twee wielen of een aanhangwagen als dat motorvoertuig of die aanhangwagen ergens stilstaat en een obstakel vormt dat door naderende bestuurders niet tijdig kan worden opgemerkt. Dit hoeft echter alleen als de waarschuwingsknipperlichten niet werken.

l) aandacht voor de maximumsnelheden op elektronische signaleringsborden

De elektronische signaleringsborden zonder rode rand die een maximumsnelheid aangeven zijn opgenomen in bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, als bord A3.

Naast het bord A3 wordt in specifieke gevallen voor extra duidelijkheid verkeersbord A1 op elektronische signaleringsborden weergegeven. Verkeersbord A1 is het reguliere bord – met een rode rand – dat een maximumsnelheid weergeeft. Vanwege de opname in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 mag worden aangenomen dat de betekenis van beide borden bekend is bij de weggebruiker.

De elektronische borden met een rode rand worden momenteel toegepast bij 80-km zones en bij de proeven met dynamische maximumsnelheden. In de evaluatie van de proeven met dynamische maximumsnelheden zal ook worden onderzocht hoe weggebruikers omgaan met de manier waarop de maximumsnelheid wordt weergegeven. De resultaten van dit onderzoek zullen in de zomer 2010 beschikbaar komen, zoals toegezegd per brief van 19 juni 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 XII, nr. 71)

Gegeven ook het feit dat het lid Roefs aandacht voor deze kwestie vraagt, ben ik bereid om hier extra aandacht aan te besteden in de elektronische nieuwsbrief voor weggebruikers van Postbus 51. Dit past binnen mijn voornemens op het gebied van informatievoorziening zoals omschreven in mijn brief van 22 juni 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 398, nr. 166).

m) het tijdig informeren van weggebruikers over opkomende snelheidsverlagingen

Hoever weggebruikers van te voren geïnformeerd moeten worden over een komende verlaging van de maximumsnelheid is niet vastgelegd. Hiervoor staat in de Uitvoeringsvoorschriften (Uvv) van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) geen minimale afstand. Uit praktisch oogpunt is dit ook niet mogelijk, omdat elke situatie weer anders kan zijn. CROW – het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte – geeft wel advies voor plaatsingsafstanden voor verkeersborden. Voor wegen waarop de maximumsnelheid 80 km/u is, is dat 100 tot 200 meter en voor wegen de maximumsnelheid 100 of 120 km/u is, is dat 150 tot 300 meter. Meer in het algemeen stelt CROW dat tussen het moment dat het verkeersbord voor een weggebruiker zichtbaar wordt en het moment dat die weggebruiker het bord voorbij rijdt, genoeg tijd moet zitten om de snelheid te kunnen aanpassen.

Voor het plaatsen van verkeersborden met een lagere maximumsnelheid vanwege wegwerkzaamheden of een slecht wegdek hanteert Rijkswaterstaat richtlijnen. Die richtlijnen zijn gebaseerd op het CROW-advies. Ik heb Rijkswaterstaat gevraagd extra aandacht te besteden aan naleving van de richtlijnen. Rijkswaterstaat heeft daarop aangegeven dat het toezicht door de regionale diensten op naleving van de richtlijnen door de aannemers – die het werk uitvoeren en de verkeersborden uiteindelijk plaatsen – extra aandacht heeft. Volledigheidshalve verwijs ik hierbij ook naar mijn brief van 12 december 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 77) over dit onderwerp.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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