

Vergaderjaar 1990–1991

21 800 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van hoofdstuk XII (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) voor het jaar 1991

Nr. 45

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 7 maart 1991

Naar aanleiding van het mondeling overleg dat ik met de Commissie voor Verkeer en Waterstaat op 13 november 1990 (21 800 XII, nr. 23) heb gevoerd en waarin uitvoerig is stilgestaan bij het mistongeval bij Breda op 6 november 1990 wil ik u nader informeren over de voortgang van acties betrekking hebbend op het voorkomen van mistongevallen.

Algemeen

Mist kan het verkeerssysteem aanzienlijk ontregelen en onveilig maken. Het mistongeval op 6 november 1990 is hiervan slechts één voorbeeld. Binnen mijn ministerie is daarom continu aandacht voor deze problematiek. Het mistongeval heeft deze aandacht nog eens extra geïntensiveerd, met name daar waar het gaat om maatregelen gericht op de snelheid.

In deze brief wil ik u een beknopt overzicht geven van de acties die zowel in algemene zin als specifiek gericht op de situatie rond Breda worden uitgevoerd.

Maatregelen in algemene zin

** Radioverkeersinformatie*

Adequate radioverkeersinformatie waarin melding wordt gemaakt van het optreden van mist maakt het voor automobilisten in een vroeg stadium mogelijk alert te reageren op mist.

Daarvoor is het nodig dat automobilisten ervan op de hoogte zijn op welke frequenties verkeersinformatie kan worden ontvangen. Zolang radiodatasystemen (waarin autoradio's verkeersinformatie zelf kunnen opzoeken en weergeven) nog niet voldoende in de markt gepenetreerd zijn, verdient het plaatsens van aanduidingen langs de autosnelwegen met de frequenties van verkeersinformatie-zenders de voorkeur. Op dit moment bestaat overeenstemming tussen de Verkeersinformatie

Partners waarin ook vertegenwoordigd de overkoepelende organisatie van regionale omroepen, over een landelijk dekkend plan van aanduidingen. Inmiddels hebt u, in een afzonderlijke brief, meer informatie over de frequentie-aanduidingen ontvangen.

* *Mistachterlichten*

Uit onderzoek is gebleken dat het voeren van twee mistachterlichten bij mistsituaties tot verwarring met remlichten aanleiding geeft. Op grond hiervan geef ik de voorkeur aan het verplicht stellen van één mistachterlicht. In de huidige EG-wetgeving is één mistachterlicht verplicht en is een tweede toegestaan.

Het eenzijdig afwijken door Nederland van deze wetgeving is uit oogpunt van handelsbelemmering niet toegestaan. Via de daartoe geëigende kanalen zal Nederland een wijziging van de EG-richtlijn trachten te bewerkstelligen. Zolang er nog geen feitelijke wijziging in Europees verband tot stand is gebracht zal ik via voorlichting en overleg de vrijwillige verwijdering (c.q. uitschakeling) van het tweede mistachterlicht propageren. Daarvoor heb ik dan ook op bescheiden schaal een actie in gang gezet. Aan de autobranche (importeurs en garagebedrijven) heb ik gevraagd bij auto's met twee mistachterlichten het rechterlampje te verwijderen. Tegelijkertijd wordt door perspubliciteit de automobilist hierop gewezen, zodat bij onderhoudsbeurten en APK er van twee kanten op gelet wordt dat een eventueel tweede mistachterlicht wordt uitgeschakeld.

* *Snelheidsbegrenzer*

Een snelheidsbegrenzer zal in het algemeen bijdragen aan een rustiger en gelijkmatiger verkeersbeeld (kleinere spreiding van snelheden) en daarmee naar verwachting in geval van mist tot een daling van de kans op dan wel een minder ernstige afloop van mistongevallen. Zoals u bekend is, overweeg ik, in geval de te hoge snelheden van het vrachtautoverkeer niet voldoende dalen, een snelheidsbegrenzer op vrachtauto's verplicht te stellen. De nodige voorbereidingen worden hiertoe getroffen. Te zijner tijd zal ik u daarover nader informeren.

* *Rijopleiding*

De Rijopleiding wordt bepaald door datgene wat tijdens het rijexamen wordt getoetst en door de inhoud die de rij scholen aan de opleiding geven. Daarom zullen zowel het exameninstituut (CBR), als de vakorganisatie van autorijscholen (BOVAG) worden verzocht om gerichte aandacht aan het rijden in gevaarlijke omstandigheden als mist te geven in examenopgaven en in de lesprogramma's. Het beoefenen van noodmanoeuvres in het examen is, in verband met de daaraan verbonden risico's, niet goed te realiseren. Overwogen wordt alleen om binnen afzienbare termijn een remproef («noodstop») als examenonderdeel op te nemen. Overigens zal naar mijn overtuiging de beheersing van noodmanoeuvres, zoals de Raad voor de Verkeersveiligheid in zijn advies aanbeveelt, geen positief effect hebben bij specifieke mistongevallen. Beheersing van noodmanoeuvres neemt immers de ongevalsoorzaken (te hoge snelheid en te korte afstand tussen de voertuigen) niet weg.

* *Mistadvies van de Raad voor de Verkeersveiligheid*

De Raad voor de Verkeersveiligheid heeft een advies uitgebracht «Mist, een structureel incident». Dat advies bevatte vijf concrete aanbevelingen. Een dezer dagen heeft de Raad mijn reactie ontvangen. Een afschrift van mijn reactie is bijgevoegd.¹

¹ Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

** Proeven met Chevronstrepen*

In het buitenland (onder andere in Frankrijk, Italië en Engeland) gebruikt men chevronstrepen (ook wel hanepoten of visgraten genoemd) als hulpmiddel voor de automobilist bij het houden van voldoende afstand. De strepen zijn daar op onderlinge afstanden van 40 meter aangebracht. Bij slechts één chevron tussen het eigen voertuig en de voorligger is de volgafstand bij de heersende snelheden te klein. Een dergelijke gedragsindicatie is eenvoudig en duidelijk. Specifiek toegepast op situaties bij mist zouden de strepen, ook op afstanden van 40 meter aangebracht, een hulpmiddel kunnen vormen bij het bepalen van de optredende zichtconditie. Een veilige snelheid kan worden afgeleid uit de zichtbaarheid van één, twee of meer strepen. Een advies over de aan te houden snelheid kan op borden langs de weg worden aangegeven. Ik wil dit mogelijke hulpmiddel in Nederland niet onbeproefd laten.

Een proef met deze strepen zal plaatsvinden op de noordelijke rijbaan van de A59 tussen de aansluiting Terheyden en het knooppunt Zonzeel (A16). In maart 1991 wordt dit wegvak voorzien van strepen. Tegelijkertijd worden op dat wegvak verklarende borden geplaatst (overeenkomstig Frans en Italiaans voorbeeld). Zonodig vindt voorlichting plaats over doel en gebruik van de strepen. Na het aanbrengen van strepen en borden worden metingen verricht om eventuele effecten te kunnen vaststellen.

De proef met chevronstrepen zal worden uitgebreid met een aantal wegvakken in andere mistgevoelige gebieden. Wanneer de resultaten bevredigend zijn kan bredere toepassing overwogen worden.

Maatregelen betrekking hebbend op A16 en omgeving

** Proef met een mistdetectie- en waarschuwingssysteem*

In oktober 1991 zal een proef met een mistdetectie- en waarschuwingssysteem gerealiseerd zijn op de A16, wegvak Zonzeel (A59)–Breda-Zuid.

Het detectiesysteem bestaat uit sensoren die mist detecteren en deze melden aan een inwinstation. Het inwinstation stuurt vervolgens het waarschuwingssysteem aan, zijnde matrixborden die in de berm zijn geplaatst. Op deze matrixborden wordt aan de automobilist de mist gemeld en wordt een snelheidslimiet gegeven.

De proef, inclusief de systeemkeuzen, wordt in nauwe samenwerking met KNMI uitgevoerd. In 1992 zal het systeem gekoppeld worden aan het tevens in dat jaar te realiseren verkeerssignaleringsstelsel op de A16.

** Attentieborden*

Attentieborden zijn een goed middel bij de voorlichting aan de weggebruiker. Op een drietal geselecteerde mistgevoelige wegvakken in Noord-Brabant zijn inmiddels 15 attentieborden geplaatst. Deze borden hebben tot doel automobilisten bewust te maken van het mistgevaar en aan te sporen om in geval van mist de snelheid in te houden.

** Invoering 100 km/uur-limiet op de A16*

Onlangs bereikte de minister van Justitie en mij het verzoek van Breda tezamen met andere gemeenten om over te gaan tot invoering van een limiet van 100 km/uur op de A16 tussen Moerdijk en Prinsenbeek. Hierover wordt op korte termijn overleg gevoerd tussen de Algemene Verkeersdienst, het Openbaar Ministerie, de Burgemeesters van de gemeenten die aan het desbetreffende wegvak van de A16 grenzen en mijn ministerie.

** Inhaalverbod voor vrachtauto's op de A16*

Naar aanleiding van het mistongeval is voorgesteld op de A16 een inhaalverbod voor vrachtauto's in te stellen. De situatie nader beziend ben ik tot de slotsom gekomen niet over te gaan tot zo'n maatregel ter plaatse.

De vele weefbewegingen die het verkeer moet uitvoeren (veel auto's moeten bij een dergelijke maatregel «door» een colonne vrachtauto's, veroorzaakt door het relatief hoge percentage vrachtverkeer ter plaatse, heen weven om de op- en afritten te kunnen bereiken) zouden meer problemen opleveren dan oplossen.

Daarnaast worden de weefbewegingen tussen in- en uitvoegstroken nog bemoeilijkt omdat deze stroken relatief kort zijn en er vaak een vluchtstrook ontbreekt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen