

MINISTER NETELENBOS: 'VERKEER MOET VEEL VEILIGER'

Na jaren van een gestage daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden, vallen er sinds kort weer meer slachtoffers op de Nederlandse wegen te betreuren. Tineke Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, laat er in dit artikel geen twijfel over bestaan: de maatregelen die zij in petto heeft, moeten definitief afrekenen met de verkeersonveiligheid.

Wat zijn uw grootste ergernissen in het verkeer?

'Het allerergste vind ik het bumperkleven. Mensen die achter op je auto gaan hangen en die dan ook nog vaak via handgebaren laten merken dat zij erg veel haast hebben. Terwijl zij weten dat het echt niet helpt, want bij het volgende verkeerslicht staan zij weer voor je. Bovendien is het ook nog heel gevaarlijk. Want het jaagt mensen op en je ziet vaak oudere mensen die er geweldig nerveus van worden. Dus het geeft allerlei verkeersgedrag, waarvan je zou willen dat mensen dat zouden nalaten.

Daartegen voeren wij momenteel een stringente campagne via televisie- en radiospotjes. Ook is het toezicht van de politie hierop verscherpt en staan er flinke boetes op. Helaas kan dat niet anders, want heel veel verkeersregels worden alleen maar nageleefd als het toezicht geïntensiveerd wordt.'

Maar leidt dat wel tot gedragsveranderingen?

'Zelf ben ik wel eens dagje meegereden met de politie, waarbij mensen door een onzichtbare camera werden gefilmd. Vervolgens worden zij van de weg gehaald en kunnen zij op de video zien hoe zij zich hebben gedragen. De meeste chauffeurs schrikken daar toch van. Sommigen van hen doen dat heel bewust, maar velen zijn zich niet bewust van de gevaren die zij op de weg veroorzaken. Zij zien op die video hoe anderen op hen reageren. Mede daardoor zullen de meeste 'klevers' in het vervolg veiliger gaan rijden. Bovendien dienen zij ook nog eens een fikse boete betalen. Dat kan wel oplopen tot enige honderden guldens.'

Wat ergert u nog meer in het verkeer?

'Verder vind ik de toenemende intolerantie op de weg zorgelijk. Dat gaat ten koste van de 'zwakkere' verkeersdeelnemers, zoals vrouwen met kinderen en overstekende oudere mensen. Maar wat ik helemaal niet begrijp, is dat er motorfietsen in dit land te koop zijn, die sneller kunnen dan 300 kilometer per uur. Die motoren worden dan ook nog

eens uitgeprobeerd op de openbare weg. Zelfs politiemotoren kunnen daar niet tegen op. En dat is dus enorm gevaarlijk. Kijk, in dit land met enorm veel verkeer moeten wij het hebben van goede afspraken onderling, zodat het veilig is op de weg.'

Hoe groot zijn de bedragen, die gemoeid zijn met de onveiligheid?

'Onveiligheid is natuurlijk een enorme schade-post, los van het menselijk leed, want dat is vanzelfsprekend enorm groot. Alleen al aan directe schade, uitgevallen werkdagen en ziekenhuiskosten, liggen die kosten op zo'n 12 miljard gulden per jaar. Terwijl met de kosten van files 1,8 miljard gulden zijn gemoeid. Dat staat dan toch wel in een heel andere verhouding.'

Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers is één van de belangrijkste doelstellingen van uw beleid. Vorig jaar kwamen 24 mensen méér om in het verkeer en raakten 625 mensen méér gewond dan in 1998. Welke aanvullende maatregelen gaat u nemen?

'Ja, helaas is het aantal verkeersdoden in het afgelopen jaar iets gestegen. De trend gaat de verkeerde kant uit. Het aantal gewonden bevindt zich al jaren op een zelfde niveau. Het heeft voor mij alles te maken met verkeersgedrag, alhoewel ook onze wegen natuurlijk nog veiliger kunnen. Daarom werken wij aan een eenduidig en overzichtelijk wegbeeld. Neem bijvoorbeeld het ritsen, dat een goede manier is om in te voegen. Daar gebeuren nogal eens ernstige ongevallen bij. Daarbij moeten wij helaas constateren, dat het invoegen veel duidelijker moet zijn. Want velen denken dat andere automobilisten willen voordringen en daar reageren zij dan op. Daardoor ontstaan er allerlei onveilige situaties. Als mensen zich daarentegen aan de verkeersregels voor het invoegen zouden houden, dan zou het geen probleem hoeven te zijn. Want chauffeurs dienen te beseffen dat het invoegende verkeer voorrang moet verlenen aan de weggebruikers van de rijksweg. Bovendien dienen automobilisten zo ver mogelijk de invoegstrook op te rijden en snelheid te maken. Dan gaat het invoegen haast als vanzelf. Mede daardoor ontstaan er dan ook nog eens veel minder files.'

Neemt u nog andere maatregelen om de veiligheid te bevorderen?
'Ook het aanpassen van de rijstijl aan de omstandigheden op de weg zou het aantal slachtoffers kunnen verminderen. Want die vallen niet



AANTAL VERKEERSDODEN EN GEWONDEN STIJGT

TEKST: LUCAS VAN DER HOEVEN / FOTO: DUKSTRA

zo zeer op de rijkswegen, maar vooral op provinciale en gemeentelijke wegen. Wij zijn dan ook met een fors programma, Duurzaam Veilig, bezig om de maximumsnelheid te verminderen. Dit wordt uitgevoerd tezamen met alle wegbeheerders. Zij kunnen onder meer 30 kilometergebieden binnen de bebouwde kom aanwijzen en 60 kilometergebieden daarbuiten. Verder worden allerlei slimme ideeën toegepast op basis van heel veel ervaring. Vervolgens gaat het bij de uitvoering om eenheid van beleid, regels en visie. Jarenlang wordt daar door alle betrokkenen aan gewerkt. Aan dit programma willen zoveel beheerders deelnemen, dat ons budget helaas tekort schiet.'

Gaat u maatregelen treffen voor bepaalde groepen rijders?

'Het gaat ook om de beginnende automobilist, want die maakt door de bank genomen de meeste brokken. Wij gaan voor hen een tijdelijk rijbewijs invoeren voor de duur van vijf jaar. Als zij zonder brokken hebben gereden, wordt het een definitief rijbewijs. Maken zij teveel ongelukken, dan zullen zij opnieuw rijexamen moeten doen. Bovendien zal het toegestane alcoholpercentage met 0,2 promillage voor hen veel lager liggen. Beginners ontberen nu eenmaal ervaring en daardoor zijn zij kwetsbaarder, vooral in combinatie met alcohol en met jeugdige overmoed. De grootste risicogroep zijn jonge mannen tussen de 18 en 25 jaar. Maar ook ouderen boven de 65 jaar maken verhoudingsgewijs meer ongelukken. Daarom zijn de medische keuringen voor hen dan ook belangrijk.'

Wanneer vindt de invoering van dat nieuwe rijbewijs plaats?

'Daar is natuurlijk een wetswijziging voor nodig en ik verwacht dat die voor 2002 in het Staatsblad verschijnt.'

Welke andere verkeersveiligheidsmaatregelen voert u in?

'Recentelijk zijn brommers op de rijweg toegelaten. Daarvan weten wij op grond van een vier jaar durende proefperiode in een aantal gemeenten, dat het aantal verkeersdoden met de helft kan worden verminderd. Dat komt omdat brommers nu beter door automobilisten worden gezien. Zeker als auto's rechts afslaan, zagen zij tot nu toe de brommers op het fietspad te laat, want die gaan meestal te snel. Met deze maatregel moet een einde komen aan één van de meest voorkomende ongevallen. Ook vrachtwagens die in de bebouwde kom rechts afslaan, veroorzaken veel verkeersonveiligheid. Daarvoor is een speciale dode-hoek-spiegel gemaakt. Dat is een gigantische verbetering. Daarom subsidiëren wij deze spiegels voor bestaande vrachtwagens. Bovendien hebben wij met de producenten van nieuwe trucks afgesproken, dat die voortaan over zo'n aangepaste spiegel beschikken.'

Wat wilt u met de campagne voor het 'hands-free' bellen bereiken?

'Dankzij gordels, kooiconstructie en airbags is de onveiligheid al aanmerkelijk teruggedrongen. Ook bijvoorbeeld doordat ouders de kinderstoeletjes achterstevoren plaatsen. Dat voorkomt heel wat ernstig letsel bij kleine kinderen. Een campagne die nu wordt gevoerd, wil het hands-free bellen bevorderen. Wij weten dat mensen niet goed opletten tijdens het telefoneren. Zeker wanneer zij nummers intoetsen en met één hand

aan het stuur en met één hand de telefoon aan hun oor houden. Wij zullen die campagne nog een keer herhalen, maar als dat niet leidt tot beter gedrag, zullen wij een verbodsbepaling overwegen. In veel Europese landen is een dergelijk verbod reeds van kracht. In België, Griekenland en Zweden mag je zelfs helemaal niet telefoneren, ook niet hands-free. Alhoewel ik een algemeen verbod liever zou vermijden, moet ik soms burgers tegen zichzelf beschermen. Op al die manieren proberen wij kennis te vermeerderen en die ook toe te passen.'

Bumperkleven: hoe sneller, hoe hoger de boete

Bij de nieuwe regeling tegen het bumperkleven wordt voortaan gekeken met welke snelheid dit is gebeurd en wat de onderlinge afstand is geweest. Hoe sneller en hoe dichters op elkaar, hoe hoger de boete. Tot 80 kilometer per uur blijft het bedrag 280 gulden. Daarboven lopen de bedragen op van 330 tot 610 gulden. Bij kleven met snelheden boven de 120 kilometer wordt de overtreder altijd gedagvaard. De officier van justitie zal dan een boete van tenminste 750 gulden en drie maanden onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid eisen.

Aantal verkeersdoden en -gewonden stijgt

Verleden jaar waren er omstreeks 1090 verkeersdoden te betreuren. Ook de stijging van het aantal gewonden tot 12.389 is zorgelijk. De ernst van de verwondingen neemt toe. Toch ligt het huidige aantal doden en gewonden veel lager dan de 3000 doden en 70.000 gewonden, die er jaarlijks vielen in de jaren zeventig. Nederland behoort met Zweden en Groot-Brittannië tot de meest verkeersveilige landen.