

Vergaderjaar 2012–2013

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 373

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2013

Graag informeer ik u met deze kamerbrief over de voortgang en afhandeling van een aantal toezeggingen aan uw commissie over geluidreggeving, het alcoholslotprogramma, het fietsverkeersexamen, diefstalbestendige kentekenplaten, wintertijd en het convenant SAR en Waddenzee.

SWUNG-1 en knooppunt Hoevelaken

In het AO Leefomgeving van 3 april 2013 (Kamerstuk 30 175, nr. 163) heeft het lid Klein (50PLUS) vragen gesteld over de uitwerking van de geluidreggeving bij knooppunt Hoevelaken, in het bijzonder of er sprake zou zijn van het meten met twee maten.

Allereerst wil ik benadrukken dat er nog geen definitief maatregelpakket voor dit project is vastgesteld. Er is hier een indicatief onderzoek gedaan, de uiteindelijke te nemen maatregelen zullen bekend worden als duidelijk is hoe de wegaanpassing precies vorm wordt gegeven en de gedetailleerde akoestische onderzoeken zijn verricht conform de regelgeving.

Hierbij wordt gekeken of er maatregelen nodig zijn om de geldende geluidproductieplafonds binnen te blijven. Daarnaast wordt bezien of op dit traject locaties zijn die voldoen aan de voorwaarden voor sanering zoals genoemd in artikel 11.57 van de Wet milieubeheer. Voor deze locaties zullen in het kader van het Meerjarenprogramma geluidsanering geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen op doelmatigheid. In gevallen waar maatregelen niet doelmatig zouden blijken, wordt gevelisolatie aangeboden om zo te zorgen dat het geluidniveau binnenshuis aan de norm voldoet.

Het is correct dat de hoogte van de geluidproductieplafonds (gpp's) op dit traject rond de 70dB liggen. De hoogte van deze geluidproductieplafonds wordt bepaald op een virtueel referentiepunt op circa 50 meter afstand van de weg. Voor de geluidbelasting op woningen is de afstand van de woning tot de weg en de inrichting van het tussenliggende gebied van

groot belang. Bij het knooppunt Hoevelaken zijn de meeste woningen verder dan 50 meter van de weg verwijderd en hebben daardoor een geluidbelasting die lager is dan 70dB.

De Wet Milieubeheer is zo vormgegeven dat woningen met een hogere geluidbelasting zwaarder wegen in het overwegen van geluidbeperkende maatregelen dan woningen met een lagere geluidbelasting. Wel gelden voor nieuwe situaties (nieuwe woningen of een nieuwe weg) strengere geluidnormen dan voor het aanpassen van bestaande situaties, zoals bij het knooppunt Hoevelaken. In nieuwe situaties kunnen daardoor eerder geluidbeperkende maatregelen als geluidschermen vereist zijn.

In de Wet Geluidhinder bestond dit verschil in benadering tussen nieuwe en bestaande situaties ook; dat is in de Wet Milieubeheer gehandhaafd. Dit verschil tussen nieuwe en bestaande situaties wordt gehanteerd omdat het in een nieuwe situatie makkelijker is een lagere geluidbelasting te bereiken dan in een bestaande situatie. In het geval van extra geluidmaatregelen vanwege nieuwbouw worden de extra kosten doorgaans gedekt door de gemeente, die dit aspect mee kan wegen in de keuze voor de locatie van een nieuwbouwproject.

Samenvattend wordt er in de geluidregelgeving dus onderscheid gemaakt naar verschillende soorten situaties (nieuw/bestaand) en worden hierbinnen gelijke gevallen gelijk behandeld, ik zie dan ook geen aanleiding om de regelgeving op dit punt aan te passen.

Alcoholslotprogramma (ASP)

Ik heb u toegezegd voor het zomerreces bij u terug te komen op de problematiek rond het ASP. Het gaat daarbij om de volgende drie zaken:

- de uitspraak van de Raad van State inzake het ASP voor vrachtwagenchauffeurs;
- de verdere ontwikkelingen rond de inbouw van het alcoholslot in vrachtwagens en bussen;
- de tussenrapportage over het ASP en het recidivemeting LEMA en EMG.

Op 30 mei jl. heeft het hoger beroep plaatsgevonden inzake het ongeldig verklaren van het rijbewijs en het opleggen van het alcoholslotprogramma in een aantal zaken. De Raad van State heeft aangegeven de volle termijn (twee maal zes weken) nodig te hebben om tot een uitspraak te komen. Ik verwacht daarom de uitspraak op zijn vroegst eind augustus. Omdat bovengenoemde punten met elkaar samenhangen, zal ik u na het zomerreces verder informeren over het ASP.

Fietsverkeersexamen

Ik heb in het Algemeen Overleg van 21 mei 2013 toegezegd u te informeren over de ontwikkeling van het aantal fietsverkeersexamens dat op basisscholen wordt afgenomen. Het aantal scholen met het fietsverkeersexamen is volgens Veilig Verkeer Nederland (VVN) al jaren stabiel rond de 83%. VVN heeft geen signalen ontvangen dat veel scholen afhaken voor het praktijkdeel omdat de route voor het verkeersexamen te gevaarlijk is.

Er is wel een verschil in de ontwikkeling te constateren tussen scholen. Het aantal fietsexamens op scholen in kleinere gemeenten neemt de laatste jaren toe, terwijl het afneemt op scholen (vaak in de grote steden) met veel kinderen die niet of niet voldoende kunnen fietsen en vaak geen fiets hebben. Dit raakt niet alleen de verkeersveiligheid, maar heeft ook

invloed op de beweging en gezondheid van de leerlingen. Ik zal dit onder de aandacht van gemeenten brengen.

Gemeenten stellen dit jaar een aanpak veilig fietsen vast, dit als een van de acties van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. In de Modelaanpak, die ik gemeenten als handvat aanbiedt, krijgt het fietsexamen een plek in het basispakket van fietsveiligheidsmaatregelen om gemeenten te helpen het belang goed onder het voetlicht te brengen bij scholen.

Wintertijd en verkeersveiligheid

Ik heb u in het AO van 30 januari 2013 (Kamerstuk 29 398, nr. 362) toegezegd navraag te doen naar de relatie tussen het instellen van de wintertijd en ongelukken in het verkeer en u hierover nader informeren. SWOV heeft deze relatie onderzocht. De resultaten bieden «geen steun aan de veronderstelling dat er een verkeersveiligheidseffect is van het ingaan van de wintertijd op zichzelf». De (eventuele) verstoring van ons bioritme door het verzetten van de klok heeft geen aantoonbaar nadelig effect op het aantal ongelukken.

Verder geeft SWOV aan: «Dit onderzoek wijst uit dat het ingaan van de wintertijd (sinds 1996 op de laatste zondag van oktober) inderdaad is samengegaan met een hoger aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen, tijdens een bepaald gedeelte van de dag. Dit effect lijkt te kunnen worden verklaard uit het feit dat zich na het ingaan van de wintertijd een aantal maanden lang meer (avondspits)verkeer in schemer en donker afwikkelt. Het invoeren van de zomertijd (wintertijd is de oorspronkelijke tijd) zou dus een positief effect gehad kunnen hebben maar daar is nog geen onderzoek naar gedaan.

Diefstalbestendige kentekenplaten

Ik heb in 2009 toegezegd uw Kamer te informeren als ik een besluit heb genomen over het toelaten van diefstalbestendige kentekenplaten in Nederland. Ik heb reeds diverse onderzoeken laten verrichten naar de wenselijkheid en haalbaarheid hiervan. Ook heb ik advies ontvangen van een werkgroep van de branche. Inmiddels is er bij de Europese Commissie een klacht binnengekomen over het niet toelaten van kunststof kentekenplaten in Nederland. In Nederland zijn alleen aluminium kentekenplaten toegestaan. Ik zal dan ook een besluit nemen als het oordeel van de Europese Commissie bekend is. Ik verwacht dat zij dit jaar een uitspraak doet over de zaak. Vervolgens neem ik een besluit over het toelaten van de diefstalbestendige kentekenplaat en informeer uw Kamer daarover.

Convenant SAR en Wadden

In het AO Noordzee heb ik toegezegd dat de Kustwacht het convenant voor SAR en de Wadden voor de zomer zal ondertekenen (Kamerstuk 33 450, nr. 3). Ik heb overleg gevoerd met mijn collega van Defensie en wil u hierbij informeren dat mij één aan SAR en patiëntenvervoer gerelateerd protocol bekend is welke nog niet is ondertekend. Het betreffende protocol is gekoppeld aan het in 2010 gesloten convenant tussen de veiligheidsregio Friesland en de Ministeries van Defensie, Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid, Welzijn en Sport. De uitvoering van het convenant begint zodra er voldoende NH-90's en hun bemanningen operationeel zijn om deze taken te kunnen vervullen. Het Ministerie van Defensie verzorgt het patiëntenvervoer per helikopter, op grond van de Regeling militaire steunverlening in het openbaar belang. De verantwoordelijkheid voor de zorg van de patiënt is geregeld in de reguliere

zorgwetgeving, zoals die onder verantwoordelijkheid van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport tot stand is gekomen. Het voornemen is dat vanaf het operationeel zijn van de NH-90, de Kustwacht het patiëntenvervoer en Search And Rescue operaties coördineert. Omdat het een nieuwe taak van de Kustwacht betreft zullen operationele werkafspraken over de alarmering en inzet van deze nieuwe helikopters in een protocol worden vastgelegd tussen Kustwacht, Defensie en de veiligheidsregio Friesland. Defensie is hierover in gesprek met de Veiligheidsregio Friesland en de Kustwacht.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus