

Vergaderjaar 2019–2020

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 825**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2020

Bijgaand informeer ik u, naast mijn brief over de voortgang van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (Kamerstuk 29 398, nr. 827) die u onlangs heeft ontvangen, over een aantal andere onderwerpen ten behoeve van het AO Verkeersveiligheid van 28 mei 2020.

#### *Belastingindex en APK*

In het AO Verkeersveiligheid van 5 februari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 815) heeft uw Kamer gevraagd of ik bereid ben om de belastingindex als extra eis op te nemen bij het keuren van banden van personenauto's bij de algemene periodieke keuring (APK). Toen is toegezegd dat dit zou worden besproken met de experts van de Dienst Wegverkeer (RDW). Na overleg met de RDW blijkt dat de uitgangspunten die ik uw Kamer eerder heb gemeld<sup>1</sup> nog steeds valide zijn: het opnemen van deze extra eis is niet wenselijk vanwege de hoge kosten die hiermee zijn gemoeid en vanuit het oogpunt van duurzaamheid, terwijl de bijdrage aan de verkeersveiligheid en de milieuprestatie van het voertuig niet aangetoond is. Het rijden met de juiste bandenspanning is in dit kader veel belangrijker en is daarom wel als eis in de APK opgenomen, net als controle op beschadigingen en profieldiepte. Samen met branchepartijen zet ik in het programma «Kies de Beste Band» in op voorlichting over het belang van de juiste bandenspanning en de juiste bandenkeuze. Hier wordt ook aandacht aan besteed in de APK Herinneringsbrief die de Dienst Wegverkeer (RDW) aan voertuigeigenaren stuurt. Ik beschouw mijn toezegging hiermee als afgedaan.

#### *Rijbewijzen van kennismigranten*

Het Kamerlid Postma heeft tijdens het AO Verkeersveiligheid van 5 februari jl. vragen gesteld over de mogelijkheden voor kennismigranten

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 640 en Kamerstukken 31 305 en 29 398, nr. 266

van buiten de EU om het rijbewijs om te wisselen. Naar aanleiding hiervan is overleg gevoerd met het Ministerie van Financiën en de RDW. De betreffende regeling voor rijbewijzen bestaat sinds 1995 en kan als een samenhangend pakket worden gezien met de fiscale voordelen, bedoeld om schaarse kenniswerkers aan te kunnen trekken. Dat is de achtergrond van de specifieke behandeling van kenniswerkers die voldoen aan de criteria van de belastingdienst, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan werknemers in onderzoeksfuncties of ICT'ers. Gelet op deze achtergrond en het ontbreken van signalen over verkeersonveilige effecten is er nu geen aanleiding om deze regeling te heroverwegen. Wel zal ik regelmatig nagaan bij het OM, de Politie en de RDW of zij signalen krijgen van mogelijke risico's voor de verkeersveiligheid.

#### *Eindrapport haalbaarheidsstudie T-rijbewijs lichte voertuigen*

Bij aanbieding van het evaluatieonderzoek in 2018 naar de invoering van het T-rijbewijs<sup>2</sup> is aan uw Kamer toegezegd om de haalbaarheid te onderzoeken van het invoeren van een aparte rijbewijscategorie T-light voor lichte voertuigen. In bijlage I treft u het door HaskoningDHV opgestelde rapport aan<sup>3</sup>. Naast een consultatie van de belanghebbende partijen is onderzoek gedaan naar de regelingen en ervaringen rond het T-rijbewijs in andere EU-landen. Ik zal nu eerst overleg voeren met de betrokken brancheorganisaties uit de agro- en bouwsector, voordat ik een besluit neem over de vervolgstappen. Zodra er aanvullende informatie beschikbaar is zal ik de Kamer hierover informeren.

#### *Handhavingsplan inzake truckparkings*

Het is mijn bedoeling het tekort aan parkeerplekken voor vrachtwagenchauffeurs zo snel mogelijk terug te dringen. Eind februari 2020 is daarom wederom een CEF-aanvraag gedaan voor Europese cofinanciering voor de realisatie van vijf truckparkings. Deze dienen ruimte te geven voor ongeveer 1200 parkeerplekken in de nabijheid van de TEN-T corridors. Doel is oplevering op het niveau «goud» zoals in de EU-studie MOVE/C1/2017-500. Niveau «goud» is het op een na hoogste niveau vanuit de eerder genoemde studie. Dit niveau borgt het hoogste niveau van verlichting (25lux) en een adequaat niveau van veiligheid. Voor dit niveau is gekozen omdat dit het benodigde kwaliteitsniveau biedt voor de betreffende Nederlandse locaties. Het allerhoogste niveau is bedoeld voor hoog risico-locaties, zoals Calais. Uitsluitel over het toekennen van de financiering wordt in juli 2020 gegeven. Oplevering wordt verwacht voor eind 2023.

Ondertussen wordt gewerkt aan een strategie om, wanneer er voldoende parkeerplekken zijn, te borgen dat de parkeerproblematiek op verzorgingsplekken aanzienlijk vermindert. Hiertoe is toegezegd dat u een Handhavingsplan ontvangt. Het handhavingsplan is nog in ontwikkeling, in samenwerking met o.a. provincies, politie en ILT. Naar verwachting wordt deze voor het zomerproces opgeleverd.

#### *Effecten van snelheidsverlaging op geluidsoverlast*

In de motie van het lid Van der Graaf c.s.<sup>4</sup> is gevraagd een onderzoek in te stellen naar de effecten van de snelheidsverlaging op de geluidsoverlast en de resultaten daarvan binnen zes maanden aan de Kamer te sturen. Rijkswaterstaat (RWS) heeft inmiddels dit onderzoek uitgevoerd. Hierbij informeer ik u over de uitkomsten. Deze uitkomsten zijn gebaseerd op de

<sup>2</sup> Kamerstukken 29 398 en 34 775 A, nr. 606

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 52

reguliere verwachtingen, dus zonder gevolgen van de overheidsmaatregelen ter bestrijding van COVID-19.

Samenvattend kan gesteld worden dat als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging het geluidniveau alleen overdag zal afnemen. Langs 130 km/uur wegen bedraagt de afname overdag ca 0,8 – 1,0 dB (decibel) en langs 120 km/uur wegen ca 0,6–0,7 dB. Deze variatie wordt met name bepaald door het aandeel vrachtverkeer. Bij een laag percentage vrachtverkeer is de afname van het geluidniveau overdag groter dan bij een hoog percentage vrachtverkeer.

Omdat de snelheid van het vrachtverkeer niet verandert en die van de personenauto's wel verandert wordt de afname van het totale geluid bepaald door het aandeel vrachtverkeer in de totale verkeersstroom. Het geluid van de personenauto's neemt af terwijl het geluid van het vrachtverkeer gelijk blijft. Het totale geluid dat omwonenden ervaren is de optelsom van het geluid van personenauto's en vrachtverkeer.

Bij een hoog percentage personenauto's (en dus met een laag percentage vrachtverkeer) is de afname van het geluid groter dan in de situatie met een lager percentage personenauto's (en dus met een hoger percentage vrachtverkeer).

In de avond en nacht veranderen de snelheden niet en daardoor zal het geluidniveau in die uren dus ook niet afnemen. Aangezien juist deze uren bij het bepalen van de gemiddelde geluidbelasting gedurende het gehele etmaal ( $L_{den}$ ) zwaarder meetellen dan de uren overdag blijft per saldo het geluideffect beperkt tot een afname van 0,2 à 0,3 dB. Dit effect leidt niet tot een significante afname van het aantal (ernstig) geluidgehinderden. In bijlage II zijn de onderzoeksbevindingen integraal weergegeven<sup>5</sup>.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)