

Vergaderjaar 2009–2010

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 234**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 september 2010

Op 19 mei jl. heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, tijdens een Algemeen Overleg verkeersveiligheid (kamerstuk 29 398, nr. 230) toegezegd over de implementatie van Flister in overleg te treden met de Ministers van BZK, VWS en EZ. Hierbij informeer ik u hierover mede namens de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

De Flister is een apparaat dat geplaatst kan worden in hulpverleningsvoertuigen van de politie, brandweer en ambulance. Met de Flister is het mogelijk om, gelijktijdig met het voeren van de bekende optische en geluidssignalen (zwaailicht en sirene), radiosignalen uit te zenden in de FM-omroepband. In de directe omgeving van het hulpverleningsvoertuig wordt de radio-ontvangst dan overstemd en wordt er een waarschuwingsbericht verstuurd. Weggebruikers in de omgeving die gebruik maken van hun autoradio worden op dat moment extra geattendeerd op de nadering van een hulpverleningsvoertuig met voorrang. Beoogd wordt om zo de voorrang van hulpverleningsvoertuigen te bevorderen tijdens het rijden met grote spoed.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft u aangegeven, dat er vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geen bezwaren zijn tegen het gebruik van Flister. Gelet op het doel dat Flister beoogt, heb ik de uitkomsten van de proef met veel interesse bestudeerd.

Uit de pilot, die is uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer & Waterstaat, is wat mij betreft onvoldoende gebleken wat de voordelen van de Flister zijn voor de hulpdiensten. Zo is in de pilot nauwelijks effect vastgesteld op de mate waarin voorrangsvoertuigen sneller door het verkeer kunnen manoeuvreren (bij het KLPD is wel een kleine toename vastgesteld, maar de voertuigen van het KLPD hebben maar een beperkt aantal uren deelgenomen aan het experiment). Uit de pilot is voorts gebleken dat de werking van Flister op een aantal punten verder verbeterd zal moeten worden, voordat het in voorrangsvoertuigen

ingebouwd kan worden. Het betreft onder meer een betere installatie en een meer gericht en situatie-afhankelijk bereik. Dit is vooral ingegeven door het verminderen van de overlast voor omwonenden en bij automobilisten die zich ver van het hulpverleningsvoertuig bevinden. De verstoring van de radio-ontvangst is beoogd functioneel te zijn voor de weggebruikers die zich voor het hulpverleningsvoertuig bevinden, maar kan juist tot een ongewenste en regelmatige verstoring leiden van de radio-ontvangst door niet-weggebruikers. Juist op plaatsen waar veel en met regelmaat hulpverleningsvoertuigen passeren die Flitster gaan gebruiken kan dit het geval zijn. Denk hierbij aan de omgeving van kazernes en politiebureaus en bijvoorbeeld aan doorgaande routes.

Daar komt bij dat de frequentieruimte die Flitster benut nu primair is toegewezen aan de publieke en commerciële radio-omroep. Radio-omroepen worden daarmee beperkt in de uitoefening van hun frequentiegebruiksrechten. Compensatie is dan wellicht passend. Hiermee moet rekening gehouden worden indien de overheid voor dit doel landelijk medegebruik gaat maken van de FM-omroepband. In ieder geval is een aanpassing van het Nationaal Frequentieplan noodzakelijk en dienen de belanghebbenden hierover geraadpleegd te worden.

Al met al concludeer ik dat er onvoldoende inzichten zijn over het gebruik van Flitster en de pilot onvoldoende resultaat laat zien. Mede gezien de kosten die mogelijk aan het medegebruik van de FM-omroepband zijn verbonden vind ik, zeker in deze tijden van bezuinigingen, het niet verantwoord om over te gaan tot vergunningsverlening om het systeem Flitster officieel te mogen voeren.

De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
A. Th. B. Bijleveld-Schouten