

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De Voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 22  
2513 AA Den Haag

Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Ons kenmerk**  
VENW/BSK-2010/209459

**Uw kenmerk**  
147354U

Datum 18 januari 2011  
Betreft beantwoording kamervragen n.a.v. mededeling EC

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de antwoorden op de vragen die zijn gesteld door de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer op 2 november 2010. Ik zal de in de tekst gestelde vragen puntsgewijs behandelen. Ik wil u er wel bij voorbaat op wijzen dat deze vragen deels betrekking hebben op documenten die onder de verantwoordelijkheid van de Europese Commissie vallen. Waar uw vragen gaan over de keuzes die in de Mededeling worden gemaakt heb ik dan ook deze vragen aan hen voorgelegd.

Vraag 1a: Waarom wordt gekozen voor een centrale doelstelling, alleen op dodelijke slachtoffers en niet op alle ernstige verkeersslachtoffers tezamen?

Antwoord 1a: Ik heb van de Europese Commissie begrepen (zoals zij ook in haar mededeling schrijft) dat het momenteel alleen mogelijk is om een centrale doelstelling voor doden te definiëren. Tijdens de openbare raadpleging is gesuggereerd een streefcijfer vast te stellen voor de vermindering van het aantal ernstige door verkeersongevallen veroorzaakte letsels, wat de Commissie beschouwt als een interessante suggestie. In dit stadium is een Europees streefcijfer echter nog niet mogelijk aangezien er geen gemeenschappelijke definitie bestaat voor ernstige en minder ernstige letsels. Zodra op dit gebied voldoende vooruitgang is geboekt, zal de Commissie voorstellen een gemeenschappelijke "streefcijfer voor vermindering van het aantal verkeersletsels" op te nemen in de Europese beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid voor de periode tot 2020. In de strategische beleidsoriëntatie verkeersveiligheid van de Commissie worden overigens wel verschillende deeldoelstellingen aangegeven, zoals bij training, educatie en voertuigtechniek.

Vraag 1b: Waarom geldt de halvering tot 2020 voor de EU als geheel?

Antwoord 1b: Ik heb van de Europese Commissie begrepen dat er ten eerste nog een groot verschil is tussen de EU lidstaten met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers. Het is voor sommige landen veel gemakkelijker om de 50% te halen dan voor andere landen. Elk land is zelf verantwoordelijk voor veel aspecten die bijdragen tot verkeersveiligheid.

Vraag 2: Hoe en door wie worden de veiligheidseisen aan verkeersinfrastructuur beoordeeld?

Ons kenmerk  
VENW/BSK-2010/209459

Antwoord 2: Dit gebeurt op basis van de verplichte landenrapportages die door de commissie getoetst worden aan de criteria van richtlijn 2008/96/EG. In deze richtlijn van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet en verkeersveiligheidsinspecties door de lidstaten.

Vraag 3: Wat zou er op het punt van uniforme weginrichting op Europees niveau moeten gebeuren?

Antwoord 3: In de bovengenoemde richtlijn wordt middels de audits, inspecties en de effectbeoordelingen door alle lidstaten op een uniforme manier een oordeel over het wegennet geformuleerd. Een EU brede uniforme inrichting van het wegennet zou niet alleen heel veel geld kosten, het kan ook onvoldoende de lokale verschillen inachtnemen die er tussen lidstaten zijn. Ook de Weense conventie speelt hier een belangrijke rol, met name wat betreft de uniformering van verkeerstekens.

Vraag 4-5: Hoe denkt de regering dreigende verslechtering te voorkomen van de verkeersveiligheid als gevolg van meer marktwerking en minder regels voor de verkeersveiligheid? Een voorbeeld is de normering voor geleiderails langs verkeerswegen.

Antwoord 4-5: De CE-markering voor geleiderail wordt ingedeeld aan de hand van de botsimpact op de inzittenden en de voertuigkerende werking. Deze aspecten zijn van belang voor de verkeersveiligheid van de inzittenden van het botsend voertuig en van het omringende verkeer.

De CE-klasse die door Rijkswaterstaat voor geleiderail voorgeschreven gaat worden is dezelfde klasse waar het huidige model geleiderail ook in valt. Er is dus geen sprake van een afname van verkeersveiligheid op rijkswegen door de invoering van CE-markering voor geleiderail. Door de CE-klasse voor te schrijven in plaats van het specifieke Nederlandse model ontstaat er een betere marktwerking in dit domein. Dit leidt op termijn tot kostenbesparingen en biedt meer ruimte voor innovaties uit de markt.

Meer in het algemeen met betrekking tot het waarborgen van de verkeersveiligheid in relatie tot marktwerking geldt dat bij aanbestedingen door Rijkswaterstaat verkeersveiligheid een randvoorwaarde is waaraan aanbiedingen worden getoetst. Daarnaast is op Europees niveau in 2008 richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur aangenomen. Deze richtlijn voorziet in externe en onafhankelijke audits in de plan- en uitvoeringsfase van aanleg en beheer van wegen. Hiermee zijn verdere waarborgen aanwezig voor de verkeersveiligheid, ook in een situatie waarbij er sprake is van meer marktwerking. De Nederlandse implementatie van deze richtlijn is uitgewerkt in de Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken, waarmee de Kamer onlangs heeft ingestemd.

Vraag 6: Is de samenwerking tussen overheid en industrie op dit moment goed en effectief?

Antwoord 6: De Nederlandse overheid meent dat publiek-private samenwerking essentieel is om te komen tot veiliger voertuigen. Hoewel de Nederlandse voertuigindustrie niet groot is, is de Europese voertuigindustrie dat wel. Er wordt op Europese schaal dan ook veel samengewerkt met voertuigfabrikanten aan het veiliger maken van voertuigen. Ten eerste door afspraken te maken binnen het Euro-NCAP en beyond-NCAP protocol. Hier wordt de verkeersveiligheid van een voertuig voor de bestuurder, de passagiers en voor andere weggebruikers getest. Dit protocol, dat in samenspraak met de industrie is opgesteld, stimuleert de ontwikkeling van veiliger voertuigen.

Met betrekking tot het stimuleren van de ICT-industrie kan ik u mededelen dat de EU in augustus 2010 de ITS-richtlijn heeft aangenomen. Doel van deze ITS-richtlijn is om de interoperabiliteit van ITS systemen in de EU te verbeteren door Europese standaarden te ontwikkelen. Tenslotte heeft de overheid ook goede banden met de industrie via organisaties als Connekt/ITS Netherlands, waar gezamenlijk verkeersveiligheidsprojecten worden uitgevoerd door overheid en industrie.

Vraag 7: Hoe ziet de regering de harmonisatie op het punt van verkeersregels en regels inzake voertuigen waar de overheid primair voor verantwoordelijk is?

Antwoord 7: Regels inzake voertuigen worden altijd EU-breed afgesproken; de reden hierachter is dat als voertuigen binnen de EU verplaatsen het uiterst wenselijk is dat het voertuig ook in de andere EU-lidstaat aan de eisen voldoet. Deze eisen leiden tot duidelijkheid voor de producenten en tot schaalvoordeel voor de industrie. De meeste voertuigeisen worden besproken in het UN-ECE (United Nations-Economic Commission for Europe), waarbij ook de grote automobiel-producerende landen zoals Japan en de Verenigde Staten aanschuiven, om een soepele introductie van voertuigen uit die landen in de EU mogelijk te maken. Europa kan via de UN-ECE en de EU vervolgens eisen stellen aan voertuigen die op de markt komen, of zelfs aan voertuigen die nu al op EU grondgebied rondrijden.

Met betrekking tot verkeersregels meent Nederland dat het wenselijk is om deze zoveel als mogelijk te harmoniseren, net zoals de harmonisering van verkeerstekens via de Weense Conventie. Veel gedragingen met betrekking tot verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld rijden met te hoge snelheid, rijden zonder gordel, roodlicht negatie, rijden onder invloed van drank of het niet dragen van de helm zijn reeds in heel Europa verboden. Bij het opstellen van verkeersregels zal echter ook de nationale situatie sterk meewegen, aangezien factoren zoals bijvoorbeeld geografie en verkeersintensiteit echt om maatwerk ten aanzien van regelgeving vragen. Het vaststellen van verkeersregels is daarom nog steeds de bevoegdheid van de lidstaten.

Vraag 8a: Hoe is de stand van zaken inzake het APK-regime?

Ons kenmerk  
VENW/BSK-2010/209459

Vraag 8b: Eerder is toegezegd dat de huidige strenge Nederlandse regels meer in overeenstemming zouden worden gebracht met andere EU-landen, waarbij ook de procedure voor Nederlandse voertuigen in het buitenland zouden worden versimpeld. Hoe ver is dit inmiddels gevorderd?

Antwoord 8a en 8b: Op een aantal fronten is Nederland actief in het streven naar een harmonisatie van het APK-regime. Vanaf 1 januari 2008 is de APK-frequentie in Nederland meer in lijn gebracht met de Europese minimumfrequentie. In 2011 zal de Nederlandse APK-frequentie worden geëvalueerd. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de ideeën die binnen Europa leven over de gewenste APK-frequentie.

In 2009 is de APK gemoderniseerd. Bij deze modernisering is aangesloten bij Europese ontwikkelingen ten aanzien van de wijze van keuren. Ook bij de verdere APK-modernisering per 1 januari 2012 zal voor de wijze van keuren de Europese lijn leidend zijn.

Nederland zal begin 2011 de wetgeving zodanig aangepast hebben dat een in het buitenland uitgevoerde APK erkend wordt. Voorwaarde is wel dat dit gebeurt op basis van wederkerigheid. Overleg hierover vindt plaats met Spanje, maar andere Europese landen zijn ook welkom.

Met als doel om meer vaart te zetten in verder gaande harmonisering, organiseert de RDW in april 2011 een conferentie waarvoor de beleidsmakers uit de Europese landen zullen worden uitgenodigd.

Vraag 9, 10 en 11: Klopt het dat er tegenwoordig in Nederland veel voertuigen rond rijden die min of meer immuun zijn voor sancties, omdat het betreffende thuisland geen kentekenregistratie heeft, of deze niet goed op orde heeft? Kan de regering gegevens overleggen over bijvoorbeeld het aantal snelheidsovertredingen en overtredingen met betrekking tot de alcoholgrens naar thuisland van het voertuig, en welk deel van de sancties inbaar c.q. oninbaar is? En is er hierbij een verschil tussen enerzijds het zakelijk vervoer (bestel- en vrachtwagens) en anderzijds privaat vervoer met personenauto's?

Antwoord 9, 10+11: Mede namens mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie meld ik dat het niet correct is om te stellen dat er in Nederland voertuigen rondrijden die immuun zijn voor sancties. Iedereen die in Nederland een verkeersovertreding begaat, kan door de politie worden aangehouden en voor alle overtredingen een boete ontvangen. Wel is het zo dat niet met alle lidstaten een verdragsbasis aanwezig is om kentekengegevens op te vragen. Dat hindert de oplegging van boetes in geval van overtredingen die met flitsapparatuur of trajectcontroles geconstateerd zijn.

Met Duitsland, België en Zwitserland is een rechtbasis aanwezig om tot uitwisseling te komen, en zijn er procedures ingericht om kentekens uit deze landen te koppelen aan een persoon. Het overgrote deel van de boetes die aan buitenlanders worden opgelegd betreft dan ook Duitsers en Belgen. In 2009 werden in totaal 485.219 boetes aan overtreeders uit EU-lidstaten opgelegd voor snelheidsovertredingen die binnen de Wet Mulder vallen. Daarvan ging het in 320.938 (66% van het totaal) gevallen om een inwoner van Duitsland en 148.242 (30%) keer om iemand uit België. De overige 16.039 boetes zijn verdeeld over alle andere EU-lidstaten. Het betalingspercentage voor deze snelheidsovertredingen bedroeg in 2009 83,7%.

Alcoholgerelateerde delicten worden bij het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) in verschillende systemen geregistreerd, omdat deze kunnen worden afgedaan middels een geldsomtransacties, boetevonnissen of strafbeschikking. In 2009 gebeurde dat in totaal bij 490 personen afkomstig uit een ander EU-lidstaat.

Het inningspercentage van de in dat jaar uitgestroomde zaken bedroeg 70% voor geldsomtransacties, 65% voor transacties en 75% boetevonnissen. Het is niet mogelijk om een beeld te geven van de onderverdeling naar privaat of zakelijk vervoer.

Op 2 december 2010 is in de Transportraad een politiek akkoord bereikt over een richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid. Deze richtlijn maakt het mogelijk om door middel van verplichte uitwisseling van naam- en adresgegevens van kentekenhouders, sancties op te leggen aan kentekenhouders die een verkeersovertreding begaan in een andere lidstaat dan die waar hun voertuig staat ingeschreven. De richtlijn leidt daarmee tot een forse verbetering van de handhaving. Sinds 1 december 2007 was het al mogelijk om boetes aan het land over te dragen waar de overtreder verblijft. Op die manier wordt zoveel mogelijk voorkomen dat een overtreder zijn straf ontloopt. Tot op heden zijn nog 5 lidstaten niet overgegaan tot implementatie van het kaderbesluit geldelijke sancties dat dit mogelijk maakt. Nederland vraagt hier in EU-verband aandacht voor.

Tenslotte: De aanneming van de conclusies van de Raad naar aanleiding van de Mededeling van de Commissie is ter sprake gekomen op de TTE Raad. Luxemburg, Roemenië, Spanje en Zweden onderstreepten in hun interventies het belang van de voorliggende conclusies en de mededeling van de Europese Commissie over verkeersveiligheid. Het voorzitterschap concludeerde overeenstemming over de voorliggende conclusies. Het Nederlandse standpunt is medegedeeld aan de Tweede kamer en op 30 november 2010 geagendeerd tijdens het AO Transportraad, maar is daar niet ter sprake gebracht. Nederland ondersteunt de Raadsconclusies. De mededeling van de Commissie en de Raadsconclusies sluiten aan bij de Nederlandse strategie op het gebied van verkeersveiligheid waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemer wordt beschermd en de overtredders harder worden aangepakt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen