



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Binnenhof 22
postbus 20017
2500 EA Den Haag

telefoon 070-312 92 00
fax 070-312 93 90

e-mail postbus@eerstekamer.nl
internet www.eerstekamer.nl

datum 15 februari 2011

betreft Mededeling van de Europese Commissie 'Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte 2011-2020'

ons kenmerk 147354.02u

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Met belangstelling hebben de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat kennisgenomen van de brief van de regering van 18 januari 2011¹ inzake de Commissiemededeling 'Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte 2011-2020'². De leden van de VVD-fractie danken de regering voor de antwoorden die zijn gegeven in de brief van 18 januari 2011, maar achten enkele nadere vragen gewenst ter verduidelijking. Deze leden volgen hierbij de nummering van de vragen in genoemde brief.

Vraag 1a: De leden van de VVD-fractie overwegen dat inderdaad de definitie van ernstig verkeersslachtoffer per land niet gelijk zal zijn. Zij merken op dat dit overigens ook geldt voor de definitie van dodelijke slachtoffers. Daarbij telt men immers veelal ook die slachtoffers mee, die na het ongeval binnen een bepaalde tijdsperiode alsnog overlijden. Het zal toch mogelijk zijn om geleidelijk tot een zelfde definitie te komen, waardoor de gegevens allengs uniformer en betrouwbaarder worden, zo vragen deze leden.

Vraag 1b: De leden van de fractie van de VVD achten deze centrale doelstelling het meest principiële punt in de mededeling. Natuurlijk zijn de scores per land sterk verschillend en ook de mogelijkheden om de onveiligheid sterk te beperken. Daarom achten deze leden het essentieel dat de gemiddelde doelstelling van halvering wordt omgezet in een doelstelling per land. Zo is meteen glashelder wie wat moet doen. Deze leden achten een gemiddelde Europese doelstelling onwerkbaar en ook principieel onjuist. Deze leden verzoeken om een heldere reactie van de regering op dit punt. Wat is het oordeel van de regering hierover?

Vraag 2 en 3: In het antwoord treft de leden van de VVD-fractie dat grote onderlinge verschillen in eisen aan de weginrichting acceptabel worden geacht vanwege de kosten en de lokale verschillen. Is het toch niet effectiever om zwaarder te tillen aan de verkeersveiligheidseisen? Een goed voorbeeld vormen rotondes waar Europabreed een redelijke mate van uniformiteit tot stand is gebracht als het gaat om vormgeving en functioneren. Het is toch gewenst om dit ook

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 595, A.

² Dossiernummer E100044 op www.europapoort.nl.



datum 15 februari 2011

ons kenmerk 147354.02u

blad 2

voor andere belangrijke onderwerpen te bevorderen, bijvoorbeeld de vormgeving van op- en afritten van snelwegen, waar nog veel onderlinge verschillen aanwezig zijn, juist ook ten aanzien van de veiligheid? Waarom wordt niet meer gewicht toegekend aan uniforme weginrichting zeker bij het netwerk van Europese wegen? Wat is het oordeel van de regering hierover?

Vraag 9, 10 en 11: In de antwoorden valt de leden van de VVD-fractie een zekere gelatenheid op als het gaat om overtredingen en beboeting van buitenlands gekentekende auto's en de samenwerking over landsgrenzen heen om (ernstige) overtredingen te beboeten. Met Duitsland, België en Zwitserland schijnt de samenwerking wel goed te zijn, zo constateren deze leden. Weliswaar worden in de antwoorden enkele cijfers gegeven, maar er ontstaat geen compleet beeld. Daarom stellen de leden van de VVD-fractie de volgende concrete vragen, die zij graag beantwoord zouden zien:

- Kunnen deze leden een helder overzicht ontvangen van vastgestelde ernstige overtredingen naar land van het voertuigkenteken, en in relatie tot de uitgedeelde en werkelijk ontvangen boetes?;
- Kunnen deze leden een overzicht ontvangen van in het buitenland geregistreerde overtredingen van Nederlandse kentekens, en de daarbij in het geding zijnde boetes, en de inbaarheid daarvan?;
- Hoe worden bij vrachtwagencombinaties de overtredingen en boetes geregistreerd in die gevallen dat truck en oplegger/aanhanger kentekens uit verschillende landen voeren?;
- Voor het geval bij de overtreding in Nederland sprake is van feitelijke aanhouding: om hoeveel aanhoudingen gaat het dan en om welk totaal boetebedrag? Welk deel daarvan is inderdaad geïnd? Kunnen deze cijfers worden geleverd voor kentekens uit Nederland en voor kentekens uit andere landen, gerubriceerd per land?

De leden van de VVD-fractie merken op dat na verkrijging van deze gegevens zal blijken in hoeverre sommige buitenlandse kentekens immuun zijn voor boetes, terwijl er voor ons nationale wagenpark een streng boetesysteem geldt, waaronder een ernstig systeem van Nationale Snelheidsbelasting, dat in Europa zijn weerga niet kent.

De leden van de fractie van de VVD zien de beantwoording door de regering met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

B. Staal

Voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat