



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 2 november 2010

betreft Mededeling van de Europese Commissie 'Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte 2011-2020' (COM(2010)389)

ons kenmerk 147354u

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Met belangstelling hebben de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat kennisgenomen van de Commissiemededeling 'Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte 2011-2020' (E100044¹). De Eerste Kamer heeft deze mededeling geselecteerd als prioritair Europees dossier, wat betekent dat de leden van de commissie dit dossier met bijzondere aandacht volgen. Ook hebben deze leden kennisgenomen van het standpunt van de regering met betrekking tot deze mededeling. De leden van de fractie van de VVD kunnen in zijn algemeenheid met de lijn van de regering instemmen. Op een aantal punten ontvangen de leden van deze fractie echter graag nadere informatie en dan in het bijzonder ten aanzien van het oordeel van de regering.

De leden van de fractie van de VVD merken op dat terecht wordt geconstateerd dat Nederland voorop loopt in de EU als het om verkeersveiligheid gaat. Dit is geheel juist, maar in absolute aantallen vallen er ook in Nederland nog te veel (dodelijke) slachtoffers, zeker onder kwetsbare groepen als jeugdige en oudere verkeersdeelnemers. Ook nationaal dient men de verkeersveiligheid verder te blijven bevorderen. In veel andere Europese landen is de verkeersveiligheidssituatie echter aanmerkelijk slechter dan in Nederland en andere EU-lidstaten die goed presteren op het gebied van verkeersveiligheid. In dit licht bezien achten deze leden de Commissiemededeling te abstract en te weinig assertief. Immers, elk land is primair zelf verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid binnen zijn grenzen. Een tweede punt van kritiek betreft het ontbreken van een meer integrale aanpak. Verkeersveiligheid kan niet los worden gezien van de totale verkeers- en vervoerssituatie. Daarbij spelen in het kader van de zakelijke vervoersmarkt heel veel dingen een rol, zoals: een gelijk speelveld voor voertuigenmerken, verkeersregels, rij- en rusttijden, tarieven enz. Als het gaat om het particuliere vervoer, spelen ook persoonlijke vrijheid en de wens van gelijke (fiscale) behandeling een grote rol. Als Europa voor de burger zichtbaar wil zijn, dan is juist verkeer en vervoer een noodzakelijk aandachtsveld.

Deze leden vragen waarom wordt gekozen voor een centrale doelstelling, alleen op dodelijke slachtoffers en niet op alle ernstige verkeersslachtoffers tezamen? En waarom geldt de halve-

¹ Dossiernummer op www.europapoort.nl



datum 2 november 2010

ons kenmerk 147354u

blad 2

ring tot 2020 voor de EU als geheel? Veel effectiever is toch om de slachtoffers per land als uitgangspunt te nemen en per land een taakstelling te formuleren, met volle verantwoordelijkheid voor het betreffende land? Een indeling in een aantal groepen van landen zou eventueel ook werkbaar kunnen zijn. Graag vernemen deze leden een reactie van de regering op deze meer algemene kritiek.

De leden van de VVD-fractie kunnen instemmen met het voorstel om bij EU-bijdragen aan verkeersinfrastructuur nadrukkelijk eisen te stellen aan de veiligheid. Maar zij vragen wel hoe en vooral door wie dit wordt beoordeeld. In Nederland heeft een decennialange ontwikkeling geleid tot een relatief veilig stelsel van structuur, inrichting en gebruik van het totale wegennet, binnen en buiten de bebouwde kom. Maar Europees is er een grote lappendeken van wensen en, nog erger, van feitelijke wegsituaties, en het is ondenkbaar dat dit op enige termijn zal verdwijnen. Er is weliswaar een systeem van E-wegen, maar van een uniforme weginrichting is geen sprake. Wat zou er op dit punt op Europees niveau moeten gebeuren, zo vragen deze leden aan de regering.

Graag vragen de leden van de VVD-fractie apart aandacht voor de gevolgen van meer marktwerking en minder regels voor de verkeersveiligheid. Een voorbeeld is de normering voor geleiderails langs verkeerswegen. Als hiervoor een CE-keur als voldoende geldt, kan in Nederland de situatie ontstaan dat de verkeersveiligheid op verkeerswegen afneemt. Hoe denkt de regering deze dreigende verslechtering te voorkomen?

Naast de weg, spelen het voertuig en de automobilist zelf een bepalende rol als het om verkeersveiligheid gaat. In dit kader gaat het dus om verkeersregels en regels inzake voertuigen. Wat betreft de voertuigen merken de leden van de VVD-fractie op dat vooral de automobielin-dustrie, niet alleen Europees, maar ook mondiaal, een grote bijdrage kan leveren. De levensduur van voertuigen is veel korter dan die van infrastructuur. Dat wil zeggen dat de industrie vooral een bijdrage kan leveren als het gaat om het snel invoeren van verbeteringen. Ook de ICT-industrie zal een grote rol kunnen hebben, denk aan TomTom. Deze technische ontwikkelingen zijn grenzeloos, zowel letterlijk als figuurlijk. Dit alles brengt de leden van de VVD-fractie op de vraag of de samenwerking tussen overheid en industrie op dit moment goed en effectief is. Hoe oordeelt de regering over deze samenwerking?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de overheid primair verantwoordelijk is voor verkeersregels en regels inzake voertuigen. Hoe ziet de regering de harmonisatie op dit punt? Hoe is de stand van zaken inzake het APK-regime? 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 vereenvoudigd. Hoe ver is dit inmiddels gevorderd? Tot sbt zijn de leden van de VVD-fractie geen voorstander van APK voor motoren en kunnen zij derhalve de lijn van de regering op dit punt volgen.

Een specifiek probleem bij de handhaving van de verkeersregels is de internationale samenwerking. De leden van de fractie van de VVD steunen het principe dat (ernstige) overtredingen ook over de landsgrens aangepakt moeten kunnen worden. Heel belangrijk vinden deze leden in dit verband echter wel dat er een gelijke behandeling en ook een vergelijkbare sanctiemaat moet zijn. 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



datum 2 november 2010

ons kenmerk 147354u

blad 3

deze niet goed op orde heeft? In dat geval zou er naar het oordeel van deze leden toch wel sprake zijn van ernstige ongelijke behandeling, temeer omdat er nog steeds veel onzinbekeuringen zijn en de Nederlandse regering ook vaak een ware heksenjacht voert als een Nederlander eens in een buitenlands gekentekende auto rijdt. 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?

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