

Vergaderjaar 2009–2010

**32 413**

## **Aanpassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ter implementatie van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU L 319/59)**

**Nr. 8**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 7 september 2010

Het verheugt mij dat met belangstelling en interesse kennis is genomen van het wetsvoorstel en ik constateer tot mijn genoegen dat de leden van de verschillende fracties het belang onderschrijven van inspanningen om het hoge niveau van verkeersveiligheid in Nederland blijvend te verzekeren. Niettemin leven er bij de leden van diverse fracties nog vragen en opmerkingen, waar ik hieronder op in zal gaan. Daarbij heb ik zoveel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden. Ik hoop hiermee de resterende vragen en onduidelijkheden weg te nemen.

#### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie vroegen naar de implementatie in andere Europese landen, waarvan ik een algemeen beeld heb verkregen uit de uitwisseling van informatie met andere lidstaten. Voor landen met een relatief hoog veiligheidsniveau, zoals Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk, sluit de nieuwe Europese aanpak nauw aan op de bestaande praktijk. Van de andere landen wordt een grotere inspanning gevraagd, vanwege de relatief onveilige verkeerssituatie. Nederland kan de bestaande aanpak in grote lijnen gewoon voortzetten, zoals de lopende programma's «Duurzaam Veilig» en «Door met Duurzaam Veilig». Dat is tevens in het belang van de Europese doelstelling van 50% minder verkeersdoden tussen 2010 en 2020.<sup>1</sup> De leden van de CDA-fractie merkten op dat de programma's «Duurzaam Veilig» en «Door met Duurzaam Veilig» in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de Richtlijn, en dat uit de Richtlijn volgt dat Nederland inderdaad in de gelegenheid wordt gesteld om ze te blijven uitvoeren. Dit zal dan ook met onverminderde inspanning gebeuren.

Dit wetsvoorstel is echter niet overbodig, zoals de leden van de CDA-fractie suggereerden, want wettelijke implementatie waarborgt immers ook dat de inmiddels behaalde goede resultaten voor verkeersveiligheid in infrastructuur blijvend worden gehandhaafd. Daarnaast verplicht het gemeenschapsrecht de lidstaat Nederland tot het implementeren van bindende verplichtingen uit een EU-richtlijn in bindende

<sup>1</sup> Op 20 juli 2010 maakte de Europese Commissie een nieuw Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid bekend, waarin een doelstelling van 50% minder verkeersdoden is opgenomen, te realiseren tussen 2011 en 2020 (COM(2010) 389).

nationale wetgeving. Achterwege laten van wettelijke implementatie van een EU-richtlijn om regeldruk te verminderen, is dan ook volgens het gemeenschapsrecht niet toegestaan, hoe goed de prestaties van de lidstaat op het betreffende terrein ook mogen zijn. Het feit dat de considerans van de betreffende richtlijn uitdrukkelijk beoogt dat de lidstaat bestaande succesvolle instrumenten kan blijven gebruiken, voor zover die in overeenstemming zijn met het doel van de richtlijn, doet daar niet aan af.

Juist met het oog op het voorkomen van onnodige regeldruk is gekozen voor strikte implementatie van de Richtlijn; er worden dus geen strengere toetsingskader geïntroduceerd dan de Richtlijn vereist. Bovendien is bij het implementeren getracht om het instrumentarium waartoe de Richtlijn verplicht, naadloos te laten aansluiten bij de Nederlandse praktijk op het gebied van aanleg en beheer van infrastructuur. Bij de beantwoording van vragen van de leden van de VVD-fractie hieronder, ga ik nader in op dat instrumentarium en de betekenis van de inspanningsverplichting.

#### **Artikel 11a**

De leden van de VVD-fractie vroegen zich af of de instrumenten veiligheidseffectbeoordeling, verkeersveiligheidsaudit en verkeersveiligheidsinspecties, evenals de classificatie van weggedeelten, door de regering zijn geïntroduceerd. Dit is niet het geval. Deze instrumenten worden voorgeschreven in de artikelen 3 tot en met 6 van de Richtlijn. Ook de invulling van deze instrumenten is in de bijlagen bij de Richtlijn reeds bepaald. Ik verwijs tevens naar de hierna volgende meer uitgebreide toelichting op de concrete invulling van deze nieuwe instrumenten, in antwoord op de door de leden van VVD-fractie geuite zorg over de mogelijk negatieve effecten ervan.

Zoals de leden van de CDA-fractie voorstelden, is het voorgestelde wettelijk kader zo vormgegeven dat de instrumenten uit de Richtlijn, waarvan deze leden de toegevoegde waarde zagen, inderdaad worden ingebed in de bestaande aanpak van infrastructuurprojecten. De uitkomst van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling zal worden meegenomen in de keuze voor het Voorkeursalternatief waar ook al andere beoordelingen, op het gebied van onder meer milieu, worden uitgevoerd. De verkeersveiligheidsaudits vinden plaats op de ontwerpen van de weg in de plan- en uitvoeringsfase. Tot slot worden de tamelijk open toetsingscriteria uit de Richtlijn steeds geïnterpreteerd en ingevuld op een wijze die zo nauw mogelijk aansluit bij de bestaande praktijk.

#### **Artikel 11c**

De leden van de VVD-fractie die opmerkten dat de Richtlijn spreekt over een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting, en die vroegen hoe de regering omgaat met het feit dat er sprake is van een inspanning, kan ik geruststellen dat waar de Richtlijn aangeeft dat in een bijlage sprake is van een inspanningsverplichting, dat ook aldus is geïmplementeerd in het wetsvoorstel (aangegeven door het gebruik van de term «gestreefd»). Niet alleen ten aanzien van de inspanningsverplichting maar in alle opzichten is het voorkomen van onnodige regeldruk en onnodige negatieve effecten een constant aandachtspunt geweest bij de implementatie van deze Richtlijn. Er is bijvoorbeeld op gelet dat het moment waarop een verkeersveiligheidsaudit moet worden uitgevoerd naadloos past binnen de bestaande werkwijze tijdens de voorbereiding van een infrastructuurproject. De zorg van deze leden dat de regering verschillende procedures gaat inbouwen in Nederlandse regelgeving die wellicht negatieve effecten kunnen hebben, deel ik dan ook niet.

Tot slot wil ik in dit verband wijzen op het overgangsrecht. De Richtlijn beoogt dat de voorgeschreven instrumenten vanaf de start van een project in onderlinge samenhang worden toegepast. Daarom is de Richtlijn (zoals geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving) niet van toepassing voor wegprojecten waarvoor op de implementatiedatum van 19 december 2010 al een aanvangsbeslissing is genomen (het voorgestelde artikel 11b, tweede lid, onder c). Dat brengt mee dat lopende wegprojecten niet tijdens de rit worden geconfronteerd met nieuwe wettelijke verplichtingen. Op deze wijze worden averechtse effecten vermeden.

#### **Artikel 11d**

De leden van de CDA-fractie vroegen naar het begrip «hoog aantal ongevallen met dodelijke afloop», dat in de Richtlijn niet nader is gedefinieerd met aantallen. Ondanks het feit dat Nederland een relatief verkeersveilig land is, komen er op het rijkswegennet helaas nog steeds weggedeelten voor waar ongevallen plaatsvinden met dodelijk afloop. Er is dan relatief gezien sprake van een «hoog» aantal gevallen ten opzichte van de gemiddelde Nederlandse situatie.

Zowel in de huidige werkwijze als onder de werking van de Richtlijn worden de weggedeelten van het Nederlandse wegennet in kaart gebracht met *relatief* veel dodelijke ongevallen (waaronder zogenoemde «*black spots*»).

Een afzonderlijk bord voor dergelijke weggedeelten definiëren is niet nodig, zoals deze leden tot slot nog wilden weten. Digitale informatie – ontsloten via een website – is in overeenstemming met de Richtlijn, is gemakkelijker en breder toegankelijk (dan een slechts lokaal zichtbaar bord), is beter actueel te houden, en het meest kostenefficiënt. De betreffende informatie komt bovendien ook digitaal tot stand. Overigens is op dit moment onduidelijk welke (positieve of negatieve) effecten van een dergelijk bord verwacht mogen worden op het gedrag van weggebruikers en de verkeersveiligheid.

#### **Artikel 11e**

In antwoord op de vraag van de leden van de PvdA-fractie over een mogelijke verhoging van het totaal aantal inspecties op jaarbasis, kan worden geconstateerd dat de huidige inspecties vrijwel geheel overlappen met hetgeen de Richtlijn vereist. Ten gevolge van het bewerkstelligen van een betere integratie, betere organisatie, en betere samenwerking bij de huidige inspecties, verwacht ik geen verhoging van het totaal aantal inspecties op jaarbasis.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings