Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2017–2018

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 575

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2017

Hierbij informeer ik u over een aantal dossiers met betrekking tot het wegverkeer. Hiermee geef ik tevens invulling aan een aantal moties en toezeggingen die aan uw Kamer zijn gedaan.

Het betreft de volgende onderwerpen; verkeersinformatie, rode kruizen, schorsingstermijn, tellerfraude, dieselfraude en inklimmers.

Verkeersinformatie

In de brief van 24 augustus jl. is uw Kamer geïnformeerd[1] over de veranderende rol van de markt en overheid op het gebied van het verspreiden van verkeersinformatie. Deze brief was het sluitstuk van langlopende gesprekken tussen markt en overheid over dit onderwerp. In deze gesprekken heeft de VerkeersInformatieDienst het bedrijfsonderdeel wat zich bezighoudt met het verstrekken van verkeersinformatie aan weggebruikers ter overname aan Rijkswaterstaat aangeboden.

Aangezien de ter overname aangeboden activiteiten passen in de ambitie van Rijkswaterstaat om de weggebruiker 24/7 te informeren over de toestand van het wegennet (files, werkzaamheden, oorzaken, duur, etc.) is op 11 mei 2017 een intentieovereenkomst gesloten. In de daaropvolgende periode zijn de reikwijdte en voorwaarden met betrekking tot de overname uitgewerkt. Daarbij is afgesproken, dat activiteiten van de VerkeersInformatieDienst die betrekking hebben op individuele dienstverlening aan weggebruikers, alsmede de commerciële dienstverlening aan mediabedrijven, buiten de scope van de overname vallen. Op 1 november jl. is de overname vervolgens vastgelegd in een koopovereenkomst. Op 1 maart 2018 zullen de betreffende activiteiten worden overgedragen, waarbij tevens een deel van het personeel van de VerkeersInformatieDienst van rechtswege overgaat naar Rijkswaterstaat.

[1] Kamerstuk 31 305, nr. 234.

kst-29398-575
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2017

Rode kruizen

Met de motie[2] van het voormalig lid Visser heeft uw Kamer de regering gevraagd het gebruik van rode kruizen boven de weg strikt te beperken tot waar het noodzakelijk is voor de veiligheid en actief te communiceren over het gebruik van rode kruizen. Hierbij informeer ik u over de voortgang van deze motie.

Rijkswaterstaat heeft de aanduiding van de afsluiting van een complete rijbaan met rode kruizen, in verband met bijvoorbeeld werkzaamheden, gewijzigd. Zo wordt onder andere, om het verkeer dwingend naar de afrit te leiden, op de meest rechte rijstrook een rood kruis geplaatst. Hierdoor is het voor de weggebruiker duidelijker wat de omleidingsroute is. Dit draagt bij aan het verminderen van ergernissen ten aanzien van rode kruizen.
Daarnaast hebben alle weginspecteurs een opfriscursus gevolgd voor het toepassen van de Richtlijn Eerste Verkeersmaatregelen bij Incidenten (REVI). Onderdeel hiervan zijn de wijzigingen in de richtlijn m.b.t. het afkruisen van rijstroken bij incidenten. Met deze wijziging wordt bij een stilstaand voertuig tussen de halve en één meter afstand van de rijstrook waar signalering is een snelheid (90/70) op de signalering gezet in plaats van die rijstrook af te kruisen.
Ook de tunneldosering bij de Leidsche Rijntunnel is aangescherpt waardoor er minder rode kruizen voor de tunnelingang getoond worden. In de communicatie over rode kruizen benadrukt Rijkswaterstaat met name het belang van de opvolging ervan door de weggebruiker voor de veiligheid van wegwerkers, hulpdiensten en weginspecteurs.

Schorsingstermijn voertuigen

In de brief van 20 juni 2017 is uw Kamer geïnformeerd[3] over het voornemen om het verlengen van een schorsing van een auto (de huidige schorsingstermijn is één jaar) voor de burger nog eenvoudiger te maken. Een verdere uitwerking van de mogelijkheden voor het verlengen van de schorsingstermijn was nodig om te bepalen op welke manier een lastenvermindering voor de burger kan worden gerealiseerd. Deze uitwerking is inmiddels afgerond. Een automatische jaarlijkse verlenging van schorsing per automatische incasso blijkt zeer complex te zijn voor de RDW, waardoor de uitvoerings- en onderhoudskosten van de RDW die de burger zou moeten betalen hoog zijn, vooral als er maar weinig voertuighouders van deze mogelijkheid gebruik zullen maken. Voor de burger bestaat bij deze variant het risico op het vergeten of kwijtraken van de incasso en vervolgens onverzekerd gebruik maken van de openbare weg. Het blijkt dat een lastenvermindering voor de burger eenvoudiger kan worden gerealiseerd door de burger de mogelijkheid te bieden om een tenaamstelling van een voertuig te schorsen voor de periode van één, twee of drie jaar. De kosten en het risico van deze variant zijn beperkt.

Schorsen is bedoeld als uitzondering op de houderschapsgedachte en voor het tijdelijk en per uitzondering niet gebruiken van een voertuig. Het is de verantwoordelijkheid van de voertuighouder zelf om een voertuig te schorsen, de schorsing te verlengen of de schorsing te beëindigen. In lijn met het advies van Actal om de schorsingsduur te flexibiliseren heb ik ervoor gekozen om de burger de mogelijkheid te bieden om een tenaamstelling van een voertuig voor één, twee of drie jaar te schorsen. De schorsingstarieven blijven ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie, bij de eerste aanvraag geldt het tarief van € 73 voor één jaar, € 97

[2] Kamerstuk 34 550 XII, nr. 29.
[3] Kamerstuk 29 398, nr. 563.

voor twee jaar en € 121 voor drie jaar, en bij een verlenging geldt het tarief van € 24 voor één jaar, € 48 voor twee jaar en € 72 voor drie jaar. De maximale schorsingsduur sluit aan bij het uitgangspunt dat schorsen tijdelijk dient te zijn. Daarom moet een voertuighouder na maximaal drie jaar opnieuw bepalen of het voertuig geschorst moet blijven. De RDW zal hiervoor enkele aanpassingen moeten doorvoeren. Naar verwachting zal de keuzemogelijkheid voor een langere schorsingstermijn rond de zomer van 2018 kunnen worden aangeboden.

Tellerfraude

Zoals tijdens het Algemeen Overleg Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 18 januari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 548) is toegezegd informeer ik u hierbij over de mogelijkheden voor de aanpak van fraude met de kilometerteller, naar aanleiding van de uitgevoerde evaluatie[4] van de wijziging van de wet en regelgeving inzake tellerfraude. Hierbij ontvangt u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, de kabinetsreactie op de evaluatie van de wijziging van wet- en regelgeving om fraude met het wijzigen van tellerstanden tegen te gaan, die op 1 januari 2014 in werking is getreden[5].

Uit de evaluatie volgt dat de registratie van tellerstanden door de RDW doeltreffend en doelmatig is, waardoor het aantal geregistreerde tellerstanden is toegenomen en de registratie aan betrouwbaarheid en zorgvuldigheid heeft gewonnen. De evaluatie laat dan ook zien dat het aantal onlogische tellerstanden sterk is teruggedrongen. Het rapport geeft aanbevelingen om de aanpak van fraude met tellerstanden nog verder te verbeteren. Met onderstaande vervolgstappen wordt hier uitvoering aan gegeven.

Jonge voertuigen

Hoewel de registratie van tellerstanden doeltreffend en doelmatig is en het aantal geregistreerde tellerstanden is toegenomen, is dit voor jonge voertuigen nog niet het geval. Door het ontbreken van de APK-plicht voor deze categorie voertuigen en weinig grote reparaties of onderhoudsbeurten zijn er weinig registratiemomenten voor tellerstanden van deze voertuigen. Daardoor zijn van deze categorie weinig tellerstanden bekend. Dit terwijl fraude met het wijzigen van tellerstanden juist voor deze categorie lucratief is, omdat de tellerstand de waarde van jonge voertuigen sterk beïnvloedt. Door de grens van 150 euro voor de registratie van tellerstanden bij reparatie, onderhoud en bandenwissel (ROB-bezoeken) los te laten zal het aantal registraties van tellerstanden bij jonge voertuigen naar verwachting toenemen en de verwachting is dat ook de kans op fraude kleiner wordt.

Registratie tellerstanden motorfietsen

Momenteel vindt er geen registratie van tellerstanden van motorfietsen plaats, terwijl volgens belangenorganisaties ook veel fraude met tellerstanden voorkomt bij deze voertuigen. Ik zal uitvoering geven aan de breed gedragen wens van belangenorganisaties om een registratie van tellerstanden van motorfietsen op te zetten. In dat kader zullen de door de RDW erkende bedrijven verplicht worden om tellerstanden van motorfietsen te registreren bij overschrijving en bij ROB-bezoeken. De registratie van tellerstanden voor motorfietsen zal op enkele punten afwijken van de

[4] Kamerstukken 29 398 en 34 550 A, nr. 543.
[5] Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen, Kamerstuk 33 424.

registratie van tellerstanden voor vierwielers. Door het ontbreken van de APK-plicht zijn er geen vaste momenten waarop motorfietsen verplicht een bezoek brengen aan een door de RDW erkend bedrijf en is het mogelijk dat van bepaalde motorfietsen geen enkele tellerstand zal worden geregistreerd. Het is immers mogelijk om reparaties en onderhoud te verrichten zonder betrokkenheid van een erkende garagehouder. Ondanks deze beperking zal de registratie naar verwachting niettemin een positieve bijdrage kunnen leveren aan tegengaan van fraude met tellerstanden, omdat er een mogelijkheid wordt gecreëerd voor de eigenaar van een motorvoertuig om aan te tonen dat de tellerstand van zijn of haar voertuig logisch is.

Gratis controle tellerstand

De tarieven van het opvragen van tellerstanden zijn in het verleden al verlaagd, naar € 1 voor het controleren van de actuele tellerstand en € 2 voor het aanvragen van een tellerrapport. Dit heeft niet geleid tot een sterke toename van het aantal bevragingen. Naast deze betaalde diensten biedt de RDW voor particulieren de mogelijkheid om gratis en anoniem het oordeel van de laatst bekende tellerstand van een voertuig te controleren via de dienst OVI. Deze gratis dienst is mogelijk van invloed op het aantal bevragingen van de betaalde dienst. De RDW zal een pilot uitvoeren met het gratis controleren van tellerstanden en aanvragen van tellerrapporten om te kijken of daarmee een mogelijke drempel voor het controleren van actuele tellerstanden wordt weggenomen. Indien de pilot een positief effect heeft op het aantal bevragingen van de tellerstandcontrole zal deze definitief gratis worden aangeboden, waarbij de kosten zullen worden gedekt vanuit de tariefstructuur van de RDW.

Strafrechtketen

Uit de evaluatie volgde dat het te vroeg was om een uitspraak te doen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het strafrechtelijk verbod. Aanbevolen werd om te leren van de eerste ervaringen, vooral van die gevallen van fraude met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen die specifiek met gebruikmaking van artikel 70m van de Wegenverkeerswet (WVW) worden opgepakt.
Zoals tijdens de parlementaire behandeling van de wijziging van de Wegenverkeerswet is aangegeven, gaat het bij de specifieke strafbaarstelling van artikel 70m WVW met name om het preventieve effect. Een specifieke strafbaarstelling draagt bij aan het verhogen van het rechtsbewustzijn van de normadressanten en heeft een duidelijke signaalfunctie. De eerste concrete ervaringen wijzen erop dat de specifieke strafbaarstelling van artikel 70m WVW in strafrechtelijke zin weinig extra houvast biedt ten opzichte van de meer algemene artikelen. Vanwege het feit dat de inzet van het OM primair is gericht op grootschalige en ernstige gevallen van tellerfraude, is er vaak samenloop met de strafbepalingen die zien op oplichting (strafbaar gesteld in artikel 326 Wetboek van Strafrecht) en valsheid in geschrifte (artikel 225 Wetboek van Strafrecht). Om meer ervaring met het nieuwe artikel op te doen, vervolgt het Openbaar Ministerie in enkele zaken met gebruikmaking van de specifieke strafbepaling artikel 70m WVW. Daarmee is tot nog toe in slechts twee gevallen ervaring opgedaan. In de andere gevallen – die grootschaliger ernstiger zaken betrof – zijn de hiervoor aangehaalde meer algemene artikelen als valsheid in geschrifte en oplichting toegepast. Het gaat in totaal om drie tellerfraudezaken in 2015 en tien zaken in 2016. Dit is te gering om conclusies aan te verbinden.

Overige verbeteringen

Tot slot worden momenteel nog praktische en procesmatige verbeteringen onderzocht en doorgevoerd. Zo zal de verplichting tot registratie van tellerstanden bij demontage vervallen, omdat de registratie van de tellerstanden bij demontage geen bijdrage levert aan het tegengaan van tellerfraude, maar wel een extra administratieve last met zich meebrengt. Deze voertuigen worden immers gesloopt. Door het vervallen van deze verplichting zal naar verwachting ook het gebruik van de optie «geen teller» afnemen, omdat meer dan 40% van alle «geen teller» registraties afkomstig is van demontage. Andere processen waar verbeteringen worden doorgevoerd zijn het corrigeren van door erkende bedrijven verstrekte tellerstanden, het afbouwen van het oordeel «geen oordeel» door vanaf de eerste tellerstand direct het oordeel «logisch» te geven en het registreren van tellerstanden door erkende bedrijven. Verder zal de RDW, in samenwerking met de branche, bedrijven en burgers beter informeren over bonafide bedrijven waar kilometertellers legaal kunnen worden gerepareerd of vervangen. Het onderzoeken en doorvoeren van deze verbeteringen wordt gedaan door de RDW, in samenwerking met de voertuigbranche, verenigd in de Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT). Met het doorvoeren van deze verbeteringen zal naar verwachting begin 2018 worden gestart.

Internationaal

Nationaal heb ik alles in het werk gesteld om de kans op fraude zo klein mogelijk te maken. Fraude met tellerstanden is met name nog een groot probleem bij import. Door het ontbreken van een Europese verplichting tot een centrale registratie en uitwisseling van tellerstanden tussen lidstaten is het momenteel echter niet mogelijk om fraude bij import daadkrachtig aan te pakken. Naast Nederland worden tellerstanden van motorrijtuigen alleen in België centraal geregistreerd. Sinds november 2017 vindt er een pilot met de uitwisseling van tellerstanden plaats bij import en export van motorrijtuigen tussen België en Nederland. Het doel van deze pilot is grensoverschrijdende tellerfraude terug te dringen. De eerste resultaten laten een duidelijke afname van fraude met tellerstanden zien. De pilot blijkt daarmee succesvol en zal worden voortgezet tot het probleem in Europees verband wordt aangepakt. Ik ben dan ook blij met het initiatief van het Europees Parlement voor een wet om fraude met tellerstanden in Europees verband aan te pakken. Nederland en België hebben hierin een voorbeeldfunctie.

Dieselfraude

Zoals ik tijdens het Algemeen Overleg Transportraad van 22 november jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 679) heb toegezegd geef ik hierbij antwoord aan uw Kamer op enkele vragen die zijn gesteld over dieselfraude.

Welke automerken worden verdacht van dieselfraude en wat is daarvan de impact op de Nederlandse wegen (uitgedrukt in aantal voertuigen)?

Zoals ik tijdens het debat heb aangegeven is de toepassing van een verboden manipulatie-instrument alleen aangetoond bij Volkswagen. In Nederland zijn op dit moment ruim 107.000 van de ongeveer 170.000 te updaten voertuigen van het Volkswagen concern aangepast (64%).
In de brief van 10 juli 2017[6] is aangegeven dat twee fabrikanten bij het onderzoek van de RDW niet hebben kunnen aantonen dat de verhoogde emissie-uitstoot noodzakelijk is voor het beschermen van de motor. Het is

[6] Kamerstuk 31 209, nr. 214.

aan het Openbaar Ministerie om te beoordelen of er voldoende bewijs is dat deze fabrikanten verboden manipulatie-instrumenten hebben toegepast en in hoeverre tot vervolging kan worden overgegaan. Daarnaast heeft de RDW met deze fabrikanten afspraken gemaakt over een vrijwillige update. Hierdoor kan de emissie-uitstoot van deze voertuigen worden verminderd. Zo zijn van onder andere het voertuigtype Suzuki Vitara inmiddels al 201 van de 212 voertuigen aangepast in Nederland (95%) en in heel Europa bijna 40.000 van de bijna 42.000 voertuigen (95%). Voor het voertuigtype Jeep Grand Cherokee is de update nog niet beschikbaar. Het gaat hierbij om 215 voertuigen in Nederland en ongeveer 20.000 in de rest van Europa. Zodra de update door de RDW is goedgekeurd krijgen voertuighouders bericht van hun dealer.
In onderzoeksrapporten van andere lidstaten zijn bij veel voertuigen verhoogde emissies in de praktijk geconstateerd. Voor de onderzochte voertuigen zijn tot op heden geen concrete verdenkingen van de toepassing van verboden manipulatie-instrumenten bekend. Op basis van de onderzoeken is de Europese Commissie een infractieprocedure gestart tegen Italië omdat zij zorgen heeft over de mate waarin door de Fiat Chrysler Automobiles groep (FCA) is onderbouwd dat bescherming van de motor noodzakelijk is. Ik ben in afwachting van de uitkomst van deze procedure.

Wat kan er bij andere automerken, die geen verboden manipulatie-instrument toepassen, worden gedaan aan de hoge emissie-uitstoot?

Uit het onderzoek van de RDW is gebleken dat het bij de andere onderzochte voertuigtypen waarvoor de RDW het emissiecertificaat heeft afgegeven, het technisch, noch juridisch mogelijk is de emissie-uitstoot te verminderen door middel van bijvoorbeeld een software-update.
Zoals eerder aan uw Kamer gemeld wordt bij het Nederlandse beleid inzake luchtkwaliteit standaard uitgegaan van de hogere NO_x-emissies van voertuigen onder normale rij-omstandigheden. Om deze emissies te verlagen is op 1 september jl. de nieuwe Real Driving Emissions (RDE) testprocedure ingevoerd, waarbij voor de toelating op de Europese markt de uitstoot van de auto's op de weg worden gemeten. Door deze nieuwe testprocedure wordt ook een belangrijke stap gezet in het verlagen van de praktijkemissies, en daarmee indirect fraude bij nieuwe voertuigtypen.
Zoals gemeld bij de aanbieding van de achtste rapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit[7] zet ik er op Europees verband op in dat de vrijwillige update die de Duitse Minister Dobrindt is overeengekomen met enkele (Duitse) voertuigfabrikanten ook beschikbaar komt voor de Nederlandse autobezitter. Daarnaast is de Franse voertuigfabrikant Renault inmiddels ook gestart met een vrijwillige update om de emissie-uitstoot van voertuigen te verminderen. Het gaat daarbij om 62 voertuigen in Nederland, waarvan er momenteel 21 van een update zijn voorzien.

Wordt een WOK-status opgelegd bij het geen gehoor geven aan een terugroepactie?

Zoals meerdere malen is aangegeven is alleen de fabrikant ervoor verantwoordelijk dat een voertuig overeenkomt met de typegoedkeuring. Dit is niet de verantwoordelijkheid van de voertuighouder. Er is ook geen juridische basis voor het verplichten van de voertuighouder om gehoor te geven aan een terugroepactie. Ik ga de RDW daarom niet vragen een WOK-status (Wacht Op Keuren) op te leggen bij het geen gehoor geven aan een terugroepactie. De RDW gaat voertuighouders wel vaker wijzen

[7] Kamerstuk 30 175, nr. 268.

op een openstaande terugroepactie via het APK-rapport, bij overschrijving en bij import. Dit is in aanvulling op de informatie die door de fabrikant wordt verstrekt.

Inklimmers in vrachtauto's

Tijdens het algemeen overleg ter voorbereiding op de Transportraad van 5 december a.s. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 679) heb ik u toegezegd het meest actuele cijfer met betrekking tot het aantal inklimmers in vrachtauto's in Nederland door te geven. Ik had u reeds gemeld dat, tijdens de periode augustus 2016 tot augustus 2017, dit aantal 1325 bedroeg. Volgens informatie van het Ministerie van Justitie en Veiligheid zijn er over september en oktober bij elkaar 100 inklimmers te melden. In totaal gaat het om 809 inklimmers in 2017 (t/m oktober). In het algemeen kan gesproken worden van een dalende lijn na mei 2017.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga