

Vergaderjaar 2010–2011

**32 595**

## **EU-voorstel: Commissiemededeling: Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011–2020 COM(2010)389**

**B**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 23 maart 2011

De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> hebben kennisgenomen van de brief van de regering van 18 januari 2011<sup>2</sup> inzake de Commissiemededeling «Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte 2011–2020»<sup>3</sup>. De leden van de VVD-fractie hebben naar aanleiding hiervan op 15 februari 2011 een brief gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

De minister heeft op 22 maart 2011 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, Warmolt de Boer

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Dupuis (VVD), Linthorst (PvdA), Meindertsma (PvdA), Eigeman (PvdA), Slagter-Roukema (SP), Staal (D66), voorzitter, Thissen (GL), Hendrikx (CDA), Janse de Jonge (CDA), De Vries-Leggedoor (CDA), Asscher (VVD), Hofstra (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD), Haubrich-Gooskens (PvdA), Slager (SP), Smaling (SP), Vliegenthart (SP) vicevoorzitter, De Boer (CU), Laurier (GL), Koffeman (PvdD), Yildirim (Fractie-Yildirim), Benedictus (CDA) en Tiesinga (CDA).

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 595, A.

<sup>3</sup> Dossiernummer E100044 op [www.europapoort.nl](http://www.europapoort.nl).

## BRIEF AAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Den Haag, 15 februari 2011

Met belangstelling hebben de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat kennisgenomen van de brief van de regering van 18 januari 2011<sup>1</sup> inzake de Commissiemededeling «Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte 2011–2020»<sup>2</sup>. 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 o verigens 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 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?

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 595, A.

<sup>2</sup> Dossiënummer E100044 op [www.europapoort.nl](http://www.europapoort.nl).

- 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.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
B. Staal

## BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2011

Hierbij stuur ik u de antwoorden op de vervolgvragen die zijn gesteld door de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer op 15 februari 2011. 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. De antwoorden op de vragen 9, 10 en 11 stuur ik namens mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie.

*Vraag 1a: Is het niet mogelijk om bij de definitie van ernstig verkeersslachtoffer geleidelijk tot een zelfde definitie te komen voor alle Europese landen, waardoor de gegevens allengs uniformer en betrouwbaarder worden? Er is namelijk voor dodelijke slachtoffers ook een Europese definitie.*

Antwoord 1a: U geeft terecht aan dat ook bij dodelijke slachtoffers er wellicht wat verschillen tussen de lidstaten zijn, bijvoorbeeld in de hantering van de tijdsperiode tussen het ongeval en het daadwerkelijk overlijden. De internationale definitie van een verkeersdode is iemand die overlijdt als gevolg van een verkeersongeval binnen dertig dagen na het ongeval (de dertigste dag wordt meegerekend). Een groot aantal landen hanteert deze definitie; andere landen nemen echter alleen de doden mee die op de dag van het ongeval overlijden. De SWOV geeft in haar factsheet « Internationale vergelijkbaarheid van verkeersveiligheidsgegevens » de mogelijkheden aan om deze kentallen toch te vergelijken. Het is gebruikelijk om daarvoor te corrigeren door middel van een factor. Op deze manier is het nog wetenschappelijk gezien acceptabel om het aantal dodelijke slachtoffers in verschillende landen met elkaar te vergelijken.

Voor gewonden is de situatie complexer omdat voor de classificatie van de ernst van het letsel geen overeenstemming bestaat. Diverse landen hanteren hun eigen definities van wie licht- of zwaargewond is. In Frankrijk bijvoorbeeld wordt een grens van minimaal zes dagen ziekenhuisopname gehanteerd voor de kwalificatie zwaargewond; andere landen laten de beoordeling geheel aan de politie over. Cijfers over aantallen gewonden zijn hierdoor niet goed vergelijkbaar. Er zijn inmiddels enkele internationale studies verricht en in uitvoering, waarbij van een groot aantal in een ziekenhuis opgenomen patiënten de ernst van het letsel op een objectieve manier wordt bepaald. Uit deze studies blijkt dat een aanzienlijk deel van de opgenomen patiënten slechts ter observatie was opgenomen. Bij deze personen is dus uiteindelijk geen letsel vastgesteld.

De MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score) lijkt een goede indicator om echt ernstige slachtoffers te kunnen onderscheiden van licht letsel. Over blijvend letsel en de langdurende gevolgen van een ongeval, ook psychisch, is weinig bekend. In Nederland is sinds 2010 de definitie van ernstig gewond daarom gekoppeld aan de MAIS score. Iemand met een score van MAIS 2 of meer (MAIS 2+) noemen we een ernstig gewonde. Nederland zal deze definitie ook voorstellen in de Europese discussie omtrent de gemeenschappelijke definitie van gewonden. Het zal echter grote impact hebben op de werkwijze van andere landen, een aspect dat ook zeker mee zal wegen in een Europese definitie van gewonden. Het vaststellen van een gemeenschappelijke definitie en het vervolgens op uniforme wijze registreren hiervan is daarom geen zaak die op korte

termijn kan worden afgerond. De Commissie geeft in haar mededeling wel aan te streven naar een dergelijke gezamenlijke definitie.

*Vraag 1b: De leden achten het essentieel dat de gemiddelde doelstelling van halvering wordt omgezet in een doelstelling per land. Deze leden achten een gemiddelde Europese doelstelling onwerkbaar en ook principieel onjuist. Wat is het oordeel van de regering hierover?*

Antwoord 1b: De Commissie heeft aangegeven het streefcijfer van halvering van het totale aantal verkeersdoden in de Europese Unie tegen 2020 te handhaven. Dit zal, volgens de Commissie, op duidelijke wijze aantonen dat Europa vastberaden is om de verkeersveiligheid te vergroten. De Commissie geeft verder aan:

«De lidstaten worden ertoe aangespoord om via hun eigen nationale verkeersveiligheidsstrategie bij te dragen tot het bereiken van deze gemeenschappelijke doelstelling, waarbij zij rekening houden met hun specifieke startpunten, behoeften en omstandigheden. Zij moeten hun inspanningen toespitsen op die gebieden waarop zij het slechtst presteren, waarbij zij als indicator de resultaten gebruiken die door de best presterende lidstaten worden behaald. Op die manier kunnen specifieke nationale doelstellingen worden vastgesteld, bijvoorbeeld door als streefcijfer een bepaald maximumaantal verkeersdoden per miljoen inwoners te nemen. Deze aanpak kan de grote verschillen tussen de lidstaten geleidelijk terugdringen en voor de burgers een uniformer niveau van verkeersveiligheid binnen de EU waarborgen.»<sup>1</sup>

De Commissie zelf geeft dus aan de Europese doelstelling te zien als een inspanningsverplichting, ter ondersteuning van de nationaal op te stellen doelstellingen. Zij acht het niet proportioneel om de Europese doelstelling nationaal door te vertalen. Nog afgezien van de vraag of het wenselijk is dat Nederland door de EC een doelstelling voor verkeersdoden krijgt opgelegd is het ook maar zeer de vraag of dat het meest effectief zou zijn.

*Vraag 2 en 3: Waarom wordt niet meer gewicht toegekend aan uniforme weginrichting zeker bij het netwerk van Europese wegen? Wat is het oordeel van de regering hierover?*

Antwoord 2 en 3: Naast de richtlijn 2008/96/EG, die uniforme procedures voorschrijft voor aanleg en beheer van wegen, en de Weense conventie, die een belangrijke rol speelt bij de uniformering van verkeerstekens, zijn in het AGR-verdrag (European agreement on main international traffic arteries) reeds voorschriften vastgelegd met betrekking tot de inrichting en dimensionering van wegen. Nederland is, net als vrijwel alle andere EU-lidstaten toegetreten tot het AGR-verdrag van de VN-ECE. Hiermee is voor de voornaamste Europese wegen (het E-wegennetwerk) gezorgd voor een uniforme basis voor het wegontwerp.

Gegeven de reeds bestaande waarborgen voor uniforme procedures en wegontwerp en het belang van vrijheid om in te kunnen spelen op nationale verschillen, wordt er nu geen reden gezien voor verdere uniformering. Gegeven het hoge veiligheidsniveau van het Nederlandse wegennet tegenover het Europees gemiddelde, hoeft van een Europese norm ook niet bij voorbaat een verbetering te worden verwacht ten opzichte van de Nederlandse situatie.

*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*

---

<sup>1</sup> Mededeling Europese Commissie, p. 4.

*leden. Weliswaar worden in de antwoorden enkele cijfers gegeven, maar er ontstaat geen compleet beeld.*

Alle verkeersovertredingen, of het nu gaat om lichte of ernstige gedragingen, moeten beboet en geïnd kunnen worden. Dat geldt ook voor overtredingen die worden begaan met buitenlands gekentekende voertuigen. Nederland maakt zich daarom sterk voor het creëren van de benodigde randvoorwaarden, maar is daarbij voor een groot deel afhankelijk van de ontwikkelingen in Europees verband en van de ontwikkelingen binnen de afzonderlijke lidstaten zelf. Met name de nu in voorbereiding zijnde richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid is daarbij van belang. De Minister van Veiligheid en Justitie en ik zijn er echter van overtuigd dat uit onderstaande beantwoording blijkt dat het beboeten van buitenlandse bestuurders ook zonder deze richtlijn al uiterst serieus wordt genomen.

*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?*

De afdoening en registratie van ernstige verkeersovertredingen vindt op een andere manier plaats dan de overtredingen die binnen het bereik van de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) vallen. Dat maakt het moeilijk om een volledig overzicht te geven van de afloop van zaken naar aanleiding van zware verkeersovertredingen. Om toch een goede indicatie te geven, is in Tabel 1<sup>1</sup> een overzicht opgenomen van de geldboetevonnissen die in 2009 aan buitenlandse bestuurders zijn opgelegd. Dit zijn boetes die direct worden opgelegd door de rechter of die volgen uit het niet-betalen van betrokkene van een eerder transactievoorstel. De tabel bevat drie categorieën zaken: onverzekerd rijden, rijden onder invloed en een verzameling van overtredingen die vallen onder de wegenverkeerswet. In het laatste geval gaat het met name om ernstige overschrijdingen van de maximumsnelheid.

In 71,9% van het aantal zaken (uitgezonderd de Nederlandse zaken) wordt het bedrag geïnd. Wanneer inning niet mogelijk blijkt kan worden overgegaan tot vervangende hechtenis (VVH). Dit werd in 2009 in 4,4% van de gevallen toegepast. In totaliteit van de uitgestroomde zaken is daarmee 75,3% van de zaken vanuit EU-lidstaten positief afgedaan. Zie Tabel 2 voor de precieze verdeling per land.

*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?*

De overdracht van sancties naar aanleiding van in het buitenland geregistreerde overtredingen van Nederlandse kentekens is mogelijk geworden door het kaderbesluit wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging van geldelijke sancties (2005/214/JHA). De uitwisseling van sancties bevindt zich in de opstartfase, waarin het CJIB met buitenlandse instanties werkt aan een goede procesinrichting, bekendheid met het kaderbesluit en de daadwerkelijke toepassing van wederzijdse erkenning. Ten behoeve van de optimalisering van de samenwerking tussen de EU-lidstaten hebben werkbezoeken plaatsgevonden tussen het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en instanties uit Zweden, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Finland. Naar aanleiding van presentaties van het CJIB op seminars van de Europese Commissie, heeft de Commissie de Nederlandse wijze van handelen onder het kaderbesluit als «best practice» bestempeld.

---

<sup>1</sup> De tabellen zijn ter inzage gelegd op de afdeling Inhoudelijke ondersteuning onder griffie nr. 147354.02.

In 2009 zijn voor het eerst in totaal 50 geaccepteerde zaken vanuit Finland en Oostenrijk ingestroomd, met een totaalbedrag van ruim € 11 500,-. Het ging hierbij voornamelijk om verkeersdelicten, waarbij het resultaat voor het CJIB in meer dan 90% van de gevallen voldoende inning was. In 2010 zijn Hongarije, Spanje en Zweden aangesloten, en in 2011 is ook Polen een aanleverende lidstaat. De cijfers over 2010 zijn nog niet beschikbaar omdat een aanzienlijk deel van het aantal zaken uit dat jaar nog in behandeling is.

*Hoe worden bij vrachtwagencombinaties de overtredingen en boetes geregistreerd in die gevallen dat truck en oplegger/aanhanger kentekens uit verschillende landen voeren?*

De wijze van registratie hangt af van de manier waarop de overtreding geconstateerd wordt. Bij flitspalen, trajectcontroles en mobiele flitscontroles wordt het kenteken in de regel vanaf de achterzijde van het voertuig afgelezen, waardoor het kenteken van de oplegger of aanhanger leidend zal zijn bij het opleggen van een boete. De houder van dit kenteken zal voor de overtreding aansprakelijk worden gehouden voor zover het een gedraging betreft die binnen het bereik van de Wahv valt. Het gebruik van verschillende kentekens speelt echter geen rol wanneer een bestuurder wordt staande gehouden door de politie, omdat de overtreding in dat geval op naam komt te staan van de bestuurder.

*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 zaken die op basis van buitenlandse bestuurders of kentekens in 2009 in het kader van de Wahv zijn binnengekomen bij het CJIB staan weergegeven in Tabel 3. De instroom staat weergegeven per soort constatering en type overtreding. Bij het CJIB komen alleen verkeersovertredingen binnen waarvan de persoonsgegevens bekend zijn. Bij kentekenconstateringen kunnen zoals eerder gemeld alleen de persoonsgegevens van Nederlanders, Duitsers, Belgen en Zwitsers worden opgevraagd. In de gevallen waarin toch boetes op basis van een kenteken worden opgelegd aan personen uit andere landen, gaat het bijvoorbeeld om overtredingen die worden begaan met een Nederlandse huurauto. De verhuurder verstrekt in dat geval de benodigde gegevens aan het CJIB. Zwitserland is geen EU-land, maar is ter verduidelijking wel weergegeven in Tabellen 3,4 en 5. Het land wordt niet meegenomen in de percentages die berekend zijn over de EU-lidstaten. Bijna 96% alle overtredingen van EU landen (uitgezonderd Nederland), zijn door inwoners van Duitsland en België begaan.

De afloop van zaken wordt in Tabel 4 getoond per uitstroomreden. De detailoverzichten per land zijn van het jaar 2009. Het kan voorkomen dat van bepaalde landen dat jaar geen zaken zijn uitgestroomd. Een zaak kan bijvoorbeeld worden ingetrokken door de aanleverende instantie wanneer er bijvoorbeeld een onjuiste locatie van overtreding is aangegeven. Er kan daarnaast vernietiging van een plaatsvinden door de officier van justitie, de kantonrechter of het gerechtshof, nadat betrokkene beroep heeft ingesteld tegen de hem opgelegde beschikking. Gekeken naar alle uitgestroomde verkeersovertredingen zijn 96,4% van de afgedane zaken volledig betaald. Bij de overtredingen begaan door iemand in een EU-land (uitgezonderd Nederland) is 83.3% volledig betaald.

Het eerder aangehaalde kaderbesluit geldelijke sancties zorgt overigens voor een andere afhandeling van niet-betalende buitenlandse overtreeders. Voor implementatie van het kaderbesluit werd een overtreding die was opgelegd aan een betrokkene buiten Nederland, na de tweede aanmaning in het nationale opsporingsregister geplaatst. Indien betrokkene niet binnen de executietermijn van 5 jaar in Nederland werd aangehouden op basis van deze signalering, werd de zaak gesloten. Dergelijke zaken worden nu echter in beginsel ter inning overgedragen aan de lidstaat waar de betrokkene woont. Alleen België, Italië, Slowakije, Griekenland en Nederland hebben het kaderbesluit nog niet geïmplementeerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen