

Vergaderjaar 2016–2017

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 2378**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juli 2017

Hierbij stuur ik u de reactie die mijn ministerie op 15 juni jl. heeft gegeven op de enquête die de Europese Commissie (DG-MOVE) heeft laten uitvoeren over de mogelijke herziening van richtlijn 2008/96/EC, betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, respectievelijk richtlijn 2004/54/EC inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet<sup>1</sup>.

De enquête maakt deel uit van een breed onderzoek, dat verder zal worden ingevuld door middel van een publieke online consultatie via de website «Your Voice in Europe». De enquête heeft een gedetailleerd karakter en is bedoeld voor lidstaten van de Europese Unie en experts op het gebied van tunnelveiligheid en verkeersveiligheid. De publieke online consultatie is recent gestart.

Richtlijn 2004/54/EC is in Nederland geïmplementeerd in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels en het Bouwbesluit. Richtlijn 2008/96/EC is geïmplementeerd in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

#### **Doel en inhoud enquête**

Het onderzoek, en daarmee de enquête, is een vervolg op een tweetal in 2014 uitgevoerde onderzoeken naar de implementatie van de richtlijnen door de lidstaten: hoe ver is men, wat zijn de merkbare effecten geweest en welke kosten zijn gepaard gegaan met de implementatie. De resultaten van deze onderzoeken zijn beschikbaar op internet:

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

- Verkeersveiligheid: <http://www.tmlleuven.be/project/roadinfrastructuresafetymngt/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>
- Tunnelveiligheid: [http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/tunnel\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/tunnel_final_report.pdf)

Uit de onderzoeken blijkt dat de implementatie van de richtlijnen een positief effect heeft gehad op zowel de tunnelveiligheid als de verkeersveiligheid in Europa. Veel lidstaten hebben de implementatie van de richtlijn Tunnelveiligheid echter nog niet voltooid, zodat de doelstelling van de betreffende richtlijn nog niet volledig is bereikt. Voor wat betreft de richtlijn Verkeersveiligheid maken de onderzoekers de kanttekening dat het effect van de richtlijn wordt beperkt doordat toepassing ervan alleen verplicht is bij wegen die deel uitmaken van het Trans-Europese hoofdwegennet (TEN-T), terwijl de meeste verkeersongevallen op de overige wegen plaatsvinden.

In de onderhavige enquête wordt, in relatie tot de onderzoeken uit 2014, een drietal problemen geformuleerd die mogelijk zouden kunnen worden opgelost door aanpassing van de Europese regelgeving:

1. Suboptimale prestaties op het gebied van verkeersveiligheid en tunnelveiligheid (omdat de inhoud of het toepassingsgebied van de Europese regelgeving te kort schiet);
2. Onnodige administratieve lasten, omdat de richtlijnen naast elkaar bestaan, maar complementair zijn (en dus wellicht beter zouden kunnen worden geïntegreerd);
3. Belemmeringen in het internationaal uitwisselen van kennis en ervaring.

Het doel van de enquête is, om te inventariseren of deze problemen worden herkend, welke onderliggende oorzaken daarbij een rol spelen en in welke mate herziening van de Europese regelgeving gewenst is om bij te dragen aan het oplossen ervan.

Hieraan gekoppeld presenteert de enquête een aantal mogelijke opties voor de herziening van de regelgeving, waarbij wordt gevraagd in welke mate de opties effectief zouden zijn, welk veiligheidseffect zou kunnen worden verwacht en welke kosten er zouden zijn gemoeid met het implementeren van de wijzigingen (administratieve lasten, investeringen in de infrastructuur, enz.).

De opties variëren van het verduidelijken van definities en procedures tot het actualiseren van de eisen en/of het toepassingsgebied van de richtlijnen, al dan niet gecombineerd met het samenvoegen van de richtlijnen.

### **Hoofdpijn respons**

Samengevat is de respons op de enquête dat de geschetste problemen (in de context van eventuele tekortkomingen in de nu vigerende Europese regelgeving) in Nederland niet worden herkend, en dat derhalve geen herziening van de Europese regelgeving nodig is. Geen van de voorgestelde opties is derhalve gewenst. In Nederland zal geen van de opties leiden tot een wezenlijke verbetering van de veiligheid, terwijl de implementatie van een wijziging in de Europese regelgeving wel kan leiden tot administratieve lasten en sommige opties (afhankelijk van de wijze waarop deze nader worden ingevuld) tot een extra complexiteit van de nationale wet- en regelgeving.

Alhoewel het samenvoegen van twee Richtlijnen ogenschijnlijk leidt tot deregulering, heeft dit niet mijn voorkeur. Als de Richtlijn 2004/54/EC zou

worden ingetrokken, dan ligt het in de lijn der verwachting dat de scope van de Richtlijn 2008/96/EC zal worden uitgebreid naar TEN-T-tunnels langer dan 500m.

Dit kan ertoe leiden we ook nationaal te maken krijgen met twee adviessporen over de verkeersveiligheid in de tunnels.

Aan deze respons ligt mede ten grondslag het Nederlandse standpunt dat de Europese eisen op het gebied van tunnelveiligheid en verkeersveiligheid niet zouden moeten worden verzaamd en dat het toepassingsgebied van de richtlijnen zich niet zou moeten uitbreiden buiten het TEN-T-hoofdwegennet. De veiligheid van het nationale wegennet, inclusief de daarin gelegen wegtunnels, behoort tot de primaire verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf.

### **Vervolg**

De aanbevelingen op basis van dit onderzoek worden, voor zover nu bekend, eind 2017 of begin 2018 verwacht. Afhankelijk van de uitkomsten kan de Europese Commissie voorstellen doen de regelgeving te wijzigen.

Ik zal de verdere ontwikkelingen blijven volgen en u hierover op gepaste momenten nader over informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus