

Vergaderjaar 2016–2017

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 564

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2017

Ik informeer u hierbij over een aantal dossiers met betrekking tot het wegverkeer en de verkeersveiligheid. Hiermee geef ik tevens invulling aan een aantal moties en toezeggingen die ik uw Kamer eerder heb gedaan.

Het betreft de onderwerpen; schorsingstarieven, schorsingstermijn, wijziging wet wederzijdse erkenning, cabotage, tunneldoseren, nota van wijziging WRM en verlaging grens geschiktheidsonderzoek alcohol.

Schorsingstarieven

Op 29 oktober 2015 heeft de heer Madlener (PVV) een motie¹ ingediend waarin hij de regering verzoekt te onderzoeken op welke wijze de kosten van het schorsen van een kenteken fors in prijs kunnen worden verlaagd. Hierbij informeer ik u mede namens de Staatssecretaris van Financiën over de bevindingen van dit onderzoek. Voor een verslag van het onderzoek verwijs ik u naar bijgevoegde notitie «Toelichting onderzoek schorsingstarieven»².

In de huidige Nederlandse wet- en regelgeving zijn voertuigverplichtingen gekoppeld aan het houderschap van motorrijtuigen. Wanneer een tenaamstelling in het kentekenregister wordt geschorst, loopt het houderschap van het motorrijtuig door en ligt het voor de hand dat ook de houderschapsverplichtingen doorlopen. Om toch een tegemoetkoming te bieden bij het gedurende een langere periode niet gebruiken van een motorrijtuig, is in het verleden in overleg met uw Kamer besloten dat kan worden afgezien van de houderschapsverplichtingen tijdens deze periode van schorsing. Om niet al te zeer afbreuk te doen aan de verplichtingen van het houderschapsbeginsel is van belang dat schorsing een uitzondering blijft. Schorsen voor een (kortere) periode om op die manier bijvoorbeeld de belastingdruk te verlagen en vervolgens met het

¹ Kamerstuk 34 300 XII, nr. 53

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

motorrijtuig normaal gebruik te maken van de openbare weg is nadrukkelijk niet de bedoeling. Daarom is ervoor gekozen om te werken met een drempeltarief, wat werd gesteund door uw Kamer. Gezien het huidige aantal schorsingen ben ik van mening dat de huidige drempeltarieven een voldoende preventieve werking hebben en tegelijkertijd niet een te hoge drempel opwerpen. Gelet op het houderschapbeginsel heeft het niet mijn voorkeur om de schorsingstarieven te verlagen.

Bij een daling van de tarieven bestaat het risico van een toename van het aantal motorrijtuigen dat onverzekerd en/of zonder geldige APK rondrijdt op de openbare weg, wat kan leiden tot een gevaar voor de verkeersveiligheid. Een verlaging van de schorsingstarieven betekent ook een derving van de opbrengsten van de MRB en de provinciale opcenten die daardoor optreedt. Deze derving dient gedekt te worden aan de inkomstenkant van de begroting van het Rijk. Een daling van de schorsingstarieven kan tevens extra handhavingskosten voor de RDW en de Belastingdienst met zich meebrengen. Een ander gevolg van een daling van de schorsingstarieven is dat de RDW hierdoor minder opbrengsten heeft uit de schorsingstarieven. Andere RDW-producten of -diensten zullen hierdoor in beginsel duurder worden. Ik ben daarom voornemens de huidige drempeltarieven te handhaven.

Schorsingstermijn

Actal heeft in 2008 gevraagd of de termijn van schorsing verlengd kan worden. In de wet Modernisering Tenaamstelling Voertuigen (MTV)³ is hier rekening mee gehouden door het vaststellen van de maximale schorsingstermijn te delegeren naar het niveau van een ministeriële regeling. Er was echter aanvullend onderzoek nodig om hier invulling aan te geven.

Dit onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden. Schorsen is bedoeld voor het tijdelijk niet gebruiken van een voertuig. Schorsen en het verlengen van een schorsing is de verantwoordelijkheid van de voertuighouder zelf. Schorsen en het verlengen van een schorsing is zeer eenvoudig. Dit kan digitaal of bij een van de tenaamstellingsloketten. Ik ben voornemens het verlengen van een schorsing voor de burger nog eenvoudiger te maken. Uit het aanvullend onderzoek door de RDW blijkt dat dit zou kunnen door een automatische jaarlijkse verlenging met een maximum duur van 5 jaar of een verlenging van de schorsingstermijn tot 1, 2 of 3 jaar. Op dit moment worden beide opties verder uitgewerkt om te bezien op welke manier een lastenvermindering voor de burger kan worden gerealiseerd. Daarbij worden ook de uitvoeringsaspecten en de bijbehorende kosten onderzocht. Naar verwachting zal deze uitwerking nog dit jaar worden afgerond.

Wijziging wet wederzijdse erkenning

De motie Visser/Ronnes⁴ verzoekt de regering om maatregelen te treffen om gegevens op te slaan, zodat de boetes van overtredingen van de rij- en rusttijden door buitenlandse kentekens alsnog geïnd kunnen worden na implementatie van wet- en regelgeving. Zoals ik tijdens het VSO Transportraad op 30 november jl. aan uw Kamer heb gemeld zie ik deze motie als ondersteuning van bestaand beleid en heb ik de bewaartermijn van de overtredingen van de rij- en rusttijden bekeken.

³ Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard, vergaderjaar 2012/2013, Kamerstuk 33 504, nr. 3

⁴ Kamerstuk 21 501-33, nr. 619

Boetes voor overtredingen van de rij- en rusttijdenwetgeving worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) opgelegd en door het CJIB geïnd. Indien na twee aanschrijvingen geen betaling is ontvangen wordt in opdracht van ILT het traject van dwanginvordering ingezet bij betrokkenen met een woon- of verblijfplaats in Nederland. Indien sprake is van een buitenlandse overtreder, wordt de zaak door het CJIB op aanwijzing van ILT gesloten. De wijziging van de Wet wederzijdse erkenning en geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie geeft de mogelijkheid tot overdracht van de boete ten behoeve van inning aan de EU-lidstaat waar de bestuurder zijn vaste woon- en verblijfplaats of inkomsten en vermogen heeft bij een overtreding van de rij- en rusttijdenwetgeving. Wanneer de opgelegde bestuurlijke boete voor overtreding van de rij- en rusttijdenregelgeving niet door de Nederlandse overheid kon worden geïnd, dan kan aan de andere lidstaat worden verzocht de inning over te nemen. Op dit moment ligt dit wetsvoorstel bij de Raad van State. Zodra het wetsvoorstel in werking is getreden kunnen in die zaken waar het eigen inningstraject niet tot betaling heeft geleid worden overdragen aan de andere lidstaat. Dit is mogelijk tot aan de verjaringstermijn van 5 jaar. Openstaande boetes die nog niet zijn verjaard voor inwerkingtreding van de wetwijziging kunnen in beginsel worden overgedragen. De termijn voor het innen van deze bestuurlijke boetes wordt daarmee maximaal benut.

Cabotage

Bij brief van 13 mei 2016 heb ik u geïnformeerd⁵ over de resultaten van het onderzoek naar cabotage in het wegvervoer. Cabotage is op basis van Europese regelgeving onder voorwaarden toegestaan. Ik heb u toen ook aangegeven dat er vanuit de sector signalen ontvangen waren dat er op specifieke plekken op het onderliggende wegennet (illegale) cabotage zou plaatsvinden. Deze signalen waren aanleiding voor de ILT in het kader van de risicogerichte aanpak extra handhavingsacties te doen op deze specifieke plekken in de eerste helft van dit jaar.

Er zijn door de ILT 361 beladen buitenlandse vrachtwagens gecontroleerd, dat wil zeggen trekkende voertuigen voorzien van kentekens die niet afkomstig zijn uit de Benelux landen. Deze acties hebben plaatsgevonden in de havengebieden Rotterdam, Amsterdam en de luchthaven Schiphol. Bij 273 objectinspecties bleek er sprake van internationaal goederenvervoer, dus geen cabotage. Bij 88 objectinspecties bleek er sprake van cabotage. In 13 gevallen bleek in het Rotterdamse havengebied sprake van lokale cabotage, dat wil zeggen cabotage op specifieke plekken op het onderliggend wegennet. In 5 gevallen bleek er sprake van overtreding van de regels. Het ging hierbij om het overschrijden van het maximaal aantal toegestane ritten (3 gevallen) of het niet kunnen overleggen door de chauffeur van voldoende bewijsmiddelen (2 gevallen). In al deze gevallen heeft de inspectie proces-verbaal opgemaakt en het transport beëindigd.

De ILT blijft uiteraard handhaven op cabotage en zal illegale cabotage sanctioneren.

Tunneldoseren

Op 8 november jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd⁶ over de resultaten van het onderzoek naar tunneldoseren. Op basis van de resultaten van dit onderzoek heb ik toegezegd verder onderzoek te doen naar tunneldoseren. Het onderzoek is inmiddels gestart. Rond de A2 Leidsche Rijntunnel

⁵ Kamerstuk 21 501-33, nr. 593

⁶ Kamerstuk 29 296, nr. 30

wordt zowel in de praktijk als middels verkeersmodellen onderzocht hoe het negatief effect van tunneldosering op filevorming gereduceerd kan worden. Ook vindt (vervolg)onderzoek plaats naar het effect van tunneldoseren bij alle andere relevante tunnels. Tot slot wordt ook de technische noodzakelijkheid van tunneldoseren bij alle tunnels onderzocht. Om het onderzoek accuraat uit te voeren is helaas meer tijd nodig dan vooraf was ingeschat. Het onderzoek is in het najaar van 2017 gereed. Zodra deze resultaten beschikbaar zijn zal ik u informeren over de resultaten.

Nota van wijziging WRM

Met de rijkschoolbranches zijn gesprekken gevoerd over hun wensen en ideeën over de verbetering van de kwaliteit van de branche. In april hebben de drie brancheverenigingen gezamenlijk een nieuw voorstel opgesteld. Op grond daarvan vinden er gesprekken plaats tussen IBKI en CBR en de branche om te bezien wat deze organisaties kunnen doen in hun relatie tot de rij- instructeurs respectievelijk de rij scholen. Zij zullen mij adviseren over deze voorstellen indien dit betekent dat er wijziging van regelgeving aan de orde is. De verwachting is dat dit overleg en advies enige tijd in beslag gaat nemen, aangezien de brancheverenigingen zelf ook aangeven dat dit nog veel overleg vereist. Aangezien het huidige WRM-voorstel (Kamerstuk 34 182) ook al essentiële verbeteringen voorstelt voor de opleiding en de handhaving heb ik met de brancheverenigingen afgesproken om dit jaar nog een nota van wijziging naar uw kamer te sturen opdat deze kortetermijn-verbeteringen in het bestaande wetsvoorstel en de nota van wijziging niet opgehouden worden door te wachten op nieuwe mogelijke wijzigingen in de toekomst.

Verlaging grens geschiktheidsonderzoek alcohol

Op 6 oktober 2016 is de motie Visser⁷ aangenomen over de verlaging van het promillage waarbij een rijgeschiktheidsonderzoek wordt opgelegd. Ik heb het Trimbos-instituut verzocht hiernaar onderzoek te doen. Dit heeft geleid tot de onderzoeksrapportage «Verlaging grens geschiktheidsonderzoek alcohol» dat ik u hierbij wil aanbieden⁸. In de onderzoeksrapportage schetst het Trimbos-instituut een drietal scenario's voor de verlaging van het promillage waarbij een rijgeschiktheidsonderzoek wordt opgelegd. De uitkomsten van het onderzoeksrapport worden meegenomen in het traject waarin wordt gekeken naar de samenloop tussen bestuursrecht en strafrecht en in het traject van het mogelijk opnemen van het alcoholslot in het strafrecht. Deze brieven zal de Minister van Veiligheid en Justitie, mede namens mij, nog deze zomer aan uw Kamer doen toekomen.

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

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 535

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl