



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid
's-Gravenhage

Contactpersoon

Bevat persoonsgegevens
Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens
Bevat persoonsgegevens

Datum

19 oktober 2021

Kenmerk

nota ter informatie

Vertraging implementatie (EU) richtlijn beheer
verkeersveiligheid weginfrastructuur

Inleiding

Eind 2008 is richtlijn 2008/96/EG vastgesteld. Deze richtlijn schrijft voor dat beheerders van een weg bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan bepaalde procedures uitvoeren ten behoeve van de verkeersveiligheid. Eind 2019 is deze richtlijn gewijzigd. De belangrijkste wijziging voor de Nederlandse situatie is dat de richtlijn nu ook van toepassing is op alle auto(snel)wegen. De gewijzigde richtlijn moet uiterlijk op 17 december 2021 zijn omgezet in het nationale recht. In deze nota wordt aangegeven dat deze datum niet gehaald gaat worden en waarom deze implementatie vertraging oploopt. De Europese Commissie kan juridische stappen ondernemen tegen een lidstaat die een EU-richtlijn niet tijdig omzet en dit kan in bepaalde gevallen tot een financiële sanctie leiden. In dit geval wordt het risico van een financiële sanctie beperkt geacht.

Samenvatting, kern of boodschap

De implementatie van de (gewijzigde) EU-richtlijn in nationale regelgeving wordt hoofdzakelijk geregeld in een nieuwe algemene maatregel van bestuur (amvb) op basis van de Wegenverkeerswet 1994. Wel is voor goede implementatie van de richtlijn een formele wettelijke basis vereist in verband met de voor de uitvoering van deze richtlijn verlangde verwerking van (bijzondere) persoonsgegevens in de verkeersongevallenregistratie. Zonder de informatie uit de verkeersongevallenregistratie kunnen de wegbeheerders hun nieuwe wettelijke taken niet uitvoeren. Er is een wetsvoorstel in voorbereiding dat voorziet in die vereiste wettelijke basis en de noodzakelijke delegatiebepaling bevat voor implementatie in de amvb.¹ Het wetsvoorstel moet in het implementatieproces vooruitlopen op de amvb. Beide wettelijke regelingen zullen uiteindelijk gelijktijdig in werking moeten treden.

Het wetsvoorstel is conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor advies voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (AP).

¹ Zie ook RONDZENDMAP-2020/15173

Uitgangspunt is dat de AP binnen zes weken na ontvangst advies uitbrengt. Het advies heeft echter langer op zich laten wachten (8 maanden) en is op 22 juli ontvangen. Om dit proces te bespoedigen is regelmatig contact gezocht met de AP en geïnformeerd naar de voortgang maar dit heeft niet tot de gewenste versnelling geleid.

Op dit moment ligt het wetsvoorstel voor de wetgevingstoetsing voorafgaande aan de behandeling in de ministerraad bij JenV. Het streven is om het wetsvoorstel in november 2021 voor te leggen aan de ministerraad. Na advies van de afdeling advisering van de Raad van State, zal het wetsvoorstel is de verwachting, in de loop van het voorjaar van 2022 bij de Tweede Kamer kunnen worden ingediend. Dit betekent dat het wetsvoorstel en daarmee ook de amvb pas in de loop van 2022 in werking zullen treden en dat daardoor de uiterste implementatiedatum van 17 december 2021 niet zal worden gehaald.

In de tussentijd zal wegbeheerders worden aangeraden om al zoveel mogelijk in de geest van de (gewijzigde) richtlijn te handelen, uiteraard voor zover de bestaande wet- en regelgeving dit toelaat.

De Europese Commissie (EC) kan juridische stappen ondernemen (een "inbreukprocedure" starten) tegen een lidstaat die een EU-richtlijn niet tijdig omzet. In bepaalde gevallen kunnen financiële sancties opgelegd worden. Nederland hoeft de EC niet te melden dat de implementatie vertraging oploopt. De richtlijn moet uiterlijk op voornoemde datum zijn geïmplementeerd en Nederland moet de EC daarvan onverwijld in kennis stellen. Als dit niet tijdig gebeurt, kan de EC de inbreukprocedure starten.

Aangezien Nederland al veel stappen heeft gezet in het kader van de implementatie van de richtlijn, een duidelijk proces uitgestippeld heeft voor de implementatie en de deadline waarschijnlijk slechts beperkt overschrijdt, acht HBJZ het risico van een financiële sanctie beperkt. Niettemin zullen de te nemen stappen in het wetgevingsproces zo snel mogelijk worden gezet zodat er zo min mogelijk vertraging in de implementatie opgelopen wordt.

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Toelichting

In 2008 is (EU) richtlijn 2008/96/EG betreffende het procedures voor beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vastgesteld. Doel van die richtlijn is te garanderen dat het ontwerp en beheer van de weginfrastructuur op het trans-Europese wegennetwerk, zodat het bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennetwerk (TEN-T). De richtlijn is geïmplementeerd in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid van weginfrastructuur. RWS hanteert de voorgeschreven procedures op het gehele rijkswegennet, in plaats van alleen op de rijkswegen die onderdeel zijn van het TEN-T netwerk.

De Europese Commissie is van oordeel dat er meer inspanningen nodig zijn voor het behalen van de doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2050 terug te brengen tot nagenoeg nul. Met het oog hierop is op 23 oktober 2019 richtlijn (EU) 2019/1936 vastgesteld. Deze richtlijn voorziet in een aantal wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke versie van de richtlijn. De belangrijkste wijziging is dat de richtlijn nu ook van toepassing is op autosnelwegen en 'hoofdwegen'. Hoofdwegen zijn, in afstemming met de Europese Commissie, in Nederland vertaald naar autowegen (RVV-bord G3). Er zijn diverse provincies, gemeenten en private partijen die dergelijke wegen in beheer hebben.

Implementatie in de werkprocessen van wegbeheerders

Het ministerie heeft meerdere werkgroepen voor alle wegbeheerders georganiseerd. Allereerst om reeds opgedane kennis over de richtlijn te delen en ten tweede om ondersteuning te bieden bij de implementatie van de richtlijn in de eigen werkprocessen.

De richtlijn wordt in deze werkgroepen doorvertaald naar praktische toepassing van de verkeersveiligheidsinstrumenten in de operationele werkprocessen en procedures bij de betreffende wegbeheerders van wegen waarvoor de amvb gaat gelden. Dit wordt samengevoegd in een zogenoemde "Raamwerk". De procesbeschrijvingen en methodieken beschreven in het Raamwerk bieden een werkwijze waarmee wegbeheerders op correcte wijze invulling kunnen geven aan de verplichtingen uit de richtlijn. Het proces blijft erop gericht het raamwerk vóór 17 december 2021 zo compleet mogelijk op te leveren, zodat de wegbeheerders vooruitlopend op de implementatie in het nationale recht al de handvatten hebben om aan de slag te gaan met de instrumenten die de richtlijn biedt om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Aan Minister en staatssecretaris
Van Beleid DGMO

TER BESLISSING

Datum

15 februari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/75943

Opgesteld door

Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn

9 mei 2022

Bijlage(n)

1

nota

Financiële gevolgen implementatie (EU) richtlijn beheer
verkeersveiligheid weginfrastructuur

Aanleiding

Eind 2019 is richtlijn 2008/96/EG gewijzigd. Deze richtlijn schrijft voor dat beheerders van een weg bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan bepaalde procedures uitvoeren ten behoeve van de verkeersveiligheid. De gewijzigde richtlijn moet worden omgezet in nationaal recht. Wetsbehandelingen gaan langs de MR, en MinFin vraagt ter doorgeleiding naar de MR dat IenW de structurele jaarlijkse kosten (die gemaakt zullen worden door decentrale overheden) zal dekken uit eigen middelen.

Geadviseerd besluit

- 1) Instemmen met het compenseren van de kosten voor decentrale overheden (die volgen uit medebewind) van de te implementeren richtlijn.
- 2) Akkoord gaan met het volgende: De dekking zal tot 2030 plaatsvinden uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) op het Mobiliteitsfonds en vanaf 2030 uit de vrije investeringsruimte MF, vooruitlopend op integrale besluitvorming.

Kernpunten

Met de wetwijziging wordt geregeld dat de implementatie van de (gewijzigde) richtlijn plaats kan vinden bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur (amvb). De richtlijn schrijft voor dat in alle stadia van besluitvorming rond weginfrastructuur verkeersveiligheidseisen worden meegenomen. Daartoe voorziet de richtlijn in verschillende verkeersveiligheidsprocedures die lidstaten moeten verrichten met betrekking tot bepaalde wegen. Als gevolg van de richtlijn moet een aantal decentrale wegbeheerders (12 provincies en momenteel 16 gemeenten¹) nu ook deze procedures voor een deel van hun netwerk uitvoeren, en daarvoor extra kosten maken. Een eerste indicatie van de extra kosten voor alle betreffende decentrale wegbeheerders samen komt vanaf 2023 jaarlijks uit op € 0,5 mln. tot €1,4 mln. per jaar. Momenteel onderzoekt een extern bureau de exactere te verwachten kosten. De uitkomsten hiervan worden eind mei verwacht. Zeker is wel dat de uitgaven jaarlijks sterk kunnen fluctueren.

¹ Het geldt momenteel voor 16 gemeenten op basis van de wegcategorie die opgenomen is in de EU-richtlijn. Er bestaat een kans dat de richtlijn voor meer gemeenten gaat gelden als zij 1) bepaalde wegen in beheer krijgen van een andere wegbeheerder (niet de verwachting), 2) wegen worden opgewaardeerd naar (auto)snelweg (niet de verwachting) of 3) als nieuwe wegen worden aangelegd die onder deze categorie vallen (langdurige projecten die we lang van tevoren aan zien komen). De richtlijn kan ook voor minder gemeenten gaan gelden als wegen worden afgewaardeerd of overgedragen aan andere overheden.

Het Rijk en in dit geval IenW moet deze kosten vergoeden, omdat er sprake is van medebewind (zie toelichting). Directie Constitutionele Zaken en Wetgeving (CZW) van BZK heeft in december 2021 geconcludeerd dat het Rijk deze structurele kosten van decentrale overheden moet compenseren, omdat er sprake is van medebewind.

Wetgevingsproces

Het wetgevingsproces ziet er qua planning als volgt uit.

- Na akkoord op deze nota zal een beslisnota voor akkoord op het wetsvoorstel inclusief de stukken voor de MR uiterlijk in de week van 2 mei aangeboden worden aan de Minister.
- Uiterlijk 13 mei: behandeling wetsvoorstel als agendapunt aanmelden bij en stukken sturen naar AZ
- 20 mei: MR-behandeling als hamerstuk
- Eind mei: aanbieden wetsvoorstel aan Raad van State
- Begin september: ontvangst Raad van State advies
- Begin november: start behandeling Tweede Kamer
- Begin maart 2023: start behandeling Eerste Kamer
- eerste helft 2023: inwerkingtreding wet- en regelgeving ter implementatie EU-richtlijn in Nederland²

Krachtenveld

MinFin vraagt ter doorgeleiding van de wettekst naar de MR dat IenW een principeakkoord geeft op het vergoeden van de jaarlijkse kosten van de decentrale overheden voor medebewind.

Implementatie van de richtlijn moest op 17 december 2021 gereed zijn. Eerder is per nota aangegeven waarom deze deadline niet gehaald is.³ De EC heeft Nederland op 27 januari 2022 in gebreke gesteld voor de niet-tijdige implementatie van de richtlijn. Nederland heeft op 28 maart gereageerd op de ingebrekestelling. Als de EC niet tevreden is met de Nederlandse reactie, volgt een 'met redenen omkleed advies'. Dit is nog niet het geval. Wanneer hier meer informatie over is, wordt u nader geïnformeerd.

Vanwege het risico op een veroordeling van de EC en om financiële sancties te voorkomen, is het belangrijk verdere vertraging te voorkomen en de voorgestelde wettekst zo snel mogelijk aan te bieden aan de MR. Daarom wordt geadviseerd om – vooruitlopend op de integrale besluitvorming over de begroting en de investeringsruimte op het MF – akkoord te gaan met het compenseren van de kosten voor decentrale overheden.

Financiële gevolgen

Aangezien decentrale overheden pas na implementatie de procedures uit de richtlijn hoeven toe te passen betekent dit dat het te compenseren budget vanaf 2023 beschikbaar moet zijn. Gezien de inhoudelijke koppeling van de richtlijn met de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de doelstelling van de investeringsimpuls verkeersveiligheid (een impuls geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet), kan dekking tot 2030 plaatsvinden uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid en vanaf 2030 uit de vrije investeringsruimte MF. Dit omdat de investeringsimpuls

Datum

15 februari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/75943

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Van

Beleid

² Om de EU-richtlijn te implementeren in Nederland zal naast een wetsvoorstel ook regelgeving worden opgesteld. Deze regelgeving moet in het proces volgen op de wet en kan daarom niet gelijktijdig bij de MR en Raad van State worden aangeboden. Deze regelgeving wordt hierboven niet apart genoemd maar ook daarvoor geldt dat de planning is dat deze in de eerste helft 2023 in werking treedt.

³ Zie IENW/BSK-2021/278386

verkeersveiligheid tot 2030 loopt. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de uitgaven op het Mobiliteitsfonds verantwoord kunnen worden.

Toelichting

Medebewind

De richtlijn schrijft voor dat lidstaten voor aangewezen wegen procedures uitvoert. In de Nederlandse situatie delegeert de Rijksoverheid voor bepaalde wegen (o.a. provinciale en gemeentelijke wegen) deze taak aan decentrale wegbeheerders. Deze wegbeheerders maken daardoor extra kosten. In het voortraject ging DGMO er vanuit dat decentrale wegbeheerders deze kosten zelf zouden dragen. In juli 2021 is BZK gevraagd wat hun kijk hierop is. BZK heeft in december 2021 aangegeven dat het Rijk deze kosten dient te compenseren, omdat er sprake is van medebewind.

In het geval van medebewind op grond van artikel 108, derde lid, Gemeentewet, is er een verplichting voor het Rijk tot bekostiging van deze taken. Hiervan is sprake in het geval van kosten voor uitvoering van in nationaal recht omgezet Europees recht (Europese richtlijnen die omgezet zijn in nationaal recht) en meerkosten bij uitvoering van reguliere medebewindstaken. Als er bij of krachtens de wet wordt geregeld dat een aantal provincies en gemeenten een aantal taken t.a.v. wegenbeheer (verkeersveiligheid weginfrastructuur) moet uitvoeren, dan is er op grond van het onderzoek van BZK sprake van medebewind vorderen. Dit betekent dat de verhoogde lasten van de decentrale overheden als gevolg van de gekozen implementatie van deze EU richtlijn bekostigd dient te worden door het Rijk. IenW is verantwoordelijk voor de implementatie van deze richtlijn, en daarom komen de kosten te liggen bij IenW.

Financiële gevolgen

Mocht blijken dat de uitgaven op HXII verantwoord moeten worden, dan zal bij herbeziening structurele dekking op HXII artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid plaats vinden. Bij ontwerpbegroting 2024, voor de structurele bekostiging vanaf 2025, kan deze dekking worden herbezien, omdat er dan meer inzicht is in de te dekken kosten. Zoals hiervoor gemeld onderzoekt een extern bureau momenteel de te verwachten kosten. Daarnaast zal de praktijk worden gebruikt om een beter inzicht te krijgen in de preciezere extra kosten van de medeoverheden bij de uitvoering van de procedures uit de richtlijn. Bij de herbeziening wordt een drietal opties verkend. De opties voor dekking waarnaar gekeken worden, zijn 1) investeringsimpuls verkeersveiligheid tot 2030 en vanaf 2030 vrije investeringsruimte MF, 2) de budgettaire kaders van DGMO op artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid HXII en 3) de vrije investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Alle drie de opties leiden logischerwijs tot het maken van keuzes in de toekomstige programmering.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De beslissing dat de EC een inbreuk start is openbaar, maar de tekst van de ingebrekestelling niet. De EC hanteert hiervoor strikte vertrouwelijkheid. Dit heeft onder andere te maken met de manoeuvreerruimte die vertrouwelijkheid biedt. De Nederlandse regering hanteert in lopende inbreukprocedures ook deze vertrouwelijkheid. Dit betekent concreet dat inhoudelijk niets over de inbreukprocedure aan de Kamer kan worden meegedeeld. Op dit moment kan daarom alleen worden aangegeven dat er kennis van is genomen en dat de inbreuk wordt bestudeerd.

Datum

15 februari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/75943

Bijlage(n)

1

Aan

Minister

Van

Beleid



OPENBAAR

Aan Minister

TER BESLISSING

Datum

28 april 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2021/328830

Opgesteld door

Beval persoonsgegevens,
Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken

Bijlage(n)

5

Beslistermijn:

11 mei 2022

nota

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en intrekking van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ivm het vaststellen van een wettelijke grondslag ten behoeve van de implementatie van richtlijn (EU) 2019/1936

Aanleiding

Op 16 december 2019 is de Europese richtlijn voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (richtlijn 2008/96/EG) gewijzigd door richtlijn (EU) 2019/1936. De (gewijzigde) richtlijn schrijft voor dat beheerders van bepaalde wegen - TEN-T wegen, autosnelwegen, andere hoofdwegen en wegen die, kortgezegd, met financiering van de EU worden gerealiseerd - bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan procedures dienen uit te voeren ten behoeve van de verkeersveiligheid. Met bijgevoegde wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) wordt geregeld dat de implementatie van de (gewijzigde) richtlijn plaats kan vinden bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur (amvb). Dit voorstel is nu gereed om in procedure te brengen.

Aangezien er sprake is van zuivere implementatie van EU-wetgeving wordt bespreking in de onderraad en het ambtelijk voorportaal (CFL) overgeslagen.

Geadviseerd besluit

Akkoord te gaan met het ontwerpvoorstel.

Indien u akkoord bent, wordt u geadviseerd:

- 1) bijgaand ontwerpvoorstel ter behandeling aan te bieden aan de ministerraad van 20 mei 2022 en daartoe het bijgevoegde ministerraadformulier te tekenen;
- 2) bijgevoegde voordracht aan de Raad van State ten behoeve van advies, alsmede de memorie van toelichting te ondertekenen na behandeling in de ministerraad, zodat de stukken daarna naar het Kabinet van de Koning kunnen worden gestuurd.

Beslistermijn

Richtlijn (EU) 2019/1936 diende op 17 december 2021 geïmplementeerd te zijn. Deze datum is niet gehaald. In de verzamelbrief verkeersveiligheid is de Tweede Kamer (TK) geïnformeerd over de reden voor de vertraging van de implementatie.¹ Ik verwijs naar de toelichting bij deze nota voor een uitleg over de vertraging.

¹ Kamerbrief M IenW, Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021 (26 november 2021), IENW/BSK-2021/309567.

Het is van belang de te nemen stappen in het wetgevingsproces snel te zetten zodat er zo min mogelijk verdere vertraging in de implementatie opgelopen wordt. Gezien de tijd die nodig is voor het wetstraject is spoedige agendering in de ministerraad gewenst.

Datum

28 april 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2021/328830

Bijlage(n)

5

Voorgesteld wordt om het wetsvoorstel te agenderen voor de ministerraad van 20 mei 2022. Dit vereist dat akkoord en de verzending van de stukken naar AZ uiterlijk op 13 mei 2022, vóór 12.00 uur geschiedt.

Argumentatie*Inleiding*

Volgens de Europese Unie zijn meer inspanningen nodig voor het behalen van de doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2050 terug te brengen tot nagenoeg nul ('Vision Zero'). Het doel van de (gewijzigde) richtlijn is garanderen dat het ontwerp en beheer van de weginfrastructuur bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de wegen en leidt tot een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden. De richtlijn schrijft voor dat in alle stadia van besluitvorming rond weginfrastructuur verkeersveiligheidseisen worden meegenomen. Daartoe voorziet de richtlijn in verschillende verkeersveiligheidsprocedures die lidstaten moeten verrichten.

De belangrijkste wijzigingen zijn de uitbreiding van het toepassingsgebied van de bestaande richtlijn 2008/96/EG, de introductie van nieuwe procedures - de verkeersveiligheidsbeoordeling en de gerichte verkeerveiligheidsinspectie - en de invoering van een zogenoemde 'follow-up' van procedures voor in gebruik zijnde wegen.

Ik verwijs naar de toelichting bij deze nota voor een nadere beschrijving van de achtergronden en context van richtlijn 2008/96/EG en de wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936.

Inhoud van het wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel regelt dat de implementatie van de (gewijzigde) richtlijn plaats kan vinden bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur (amvb). Dat maakt het mogelijk om implementatie van toekomstige wijzigingen van de richtlijn te versnellen.

Daarnaast voorziet dit wetsvoorstel in de intrekking van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) en de Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid weginfrastructuur. Tot op heden is de richtlijn geïmplementeerd in hoofdstuk 2 van de Wbr en in deze Uitvoeringsregeling. Met de wijziging in 2019 heeft de richtlijn echter een breder toepassingsbereik gekregen. Dit houdt in dat er naast TEN-T wegen – die in beheer zijn bij RWS – nu ook wegen die in het beheer zijn bij een andere wegbeheerder onder het toepassingsbereik kunnen vallen.

De uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn maakt dat het niet langer logisch is om de richtlijn te implementeren middels de Wbr. Omdat de overige artikelen van de Wbr als gevolg van de inwerkingtreding van de Omgevingswet naar het zich nu laat aanzien met ingang van 1 januari 2023

komen te vervallen, kan de gehele Wbr en de daarop gebaseerde Uitvoeringsregeling worden ingetrokken.

Datum

28 april 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2021/328830

Bijlage(n)

5

Politieke context

De voorgeschreven procedures van de richtlijn zijn in lijn met de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

Kader

Naast dit wetsvoorstel is ook nog invoering van een besluit (amvb) en regeling nodig. Naar verwachting zal de benodigde wet- en regelgeving ter implementatie van de richtlijn in de eerste helft 2023 in werking kunnen treden. De amvb moet in het proces volgen op de wet en kan daarom niet gelijktijdig bij de Raad van State aangeboden worden. Daarom wordt het voorstel voor de amvb nu nog niet voor instemming en machtiging voorgelegd aan de ministerraad.

Afstemming en financiële implicaties

Over het wetsvoorstel heeft internetconsultatie plaatsgevonden en daarnaast is het voorstel voor formele advisering aangeboden aan het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag en het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). De ATR heeft aangegeven dat er geen regeldrukeffecten voor bedrijven en burgers aan de orde zijn en heeft om die reden geen formeel advies uitgebracht. Verder is het wetsvoorstel getoetst door JenV.

Het wetsvoorstel heeft feitelijk geen gevolgen voor de apparaatsuitgaven en de rijksbegroting. De reden hiervoor is dat deze wet "slechts" de grondslag biedt om de richtlijn op lager niveau te implementeren. De nieuwe amvb en ministeriële regeling die worden opgesteld ter implementatie van de richtlijn hebben wel financiële implicaties.

MinFin vraagt ter doorgeleiding van de wettekst naar de MR dat IenW (alvast) een principeakkoord geeft op het vergoeden van de structurele jaarlijkse kosten voor decentrale overheden (die volgen uit medebewind) van de te implementeren richtlijn. Bij nota van 15 februari 2022 bent u hierover geïnformeerd.² U heeft hiermee ingestemd en bent ermee akkoord dat de dekking voor deze kosten tot 2030 plaatsvindt uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) op het Mobiliteitsfonds en vanaf 2030 uit de vrije investeringsruimte MF. Een eerste indicatie van de extra kosten voor alle betreffende decentrale wegbeheerders samen komt vanaf 2023 jaarlijks uit op € 0,5 mln. tot €1,4 mln. per jaar. Momenteel onderzoekt een extern bureau de meer exacte te verwachten kosten. De uitkomsten hiervan worden eind mei verwacht.

Het voorstel voor de amvb wordt in de tweede helft van 2022 voor instemming en machtiging voorgelegd aan de ministerraad. Daarbij wordt nader inzicht gegeven in de financiële implicaties.

Deze aanpak is afgestemd met BZK, JenV en MinFin.

Toelichting

² IENW/BSK-2022/75943.

Achtergrond en context (gewijzigde) richtlijn

In 2008 is richtlijn 2008/96/EG vastgesteld. Doel van deze richtlijn is garanderen dat het ontwerp en beheer van de weginfrastructuur bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de wegen en leidt tot een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden op het Trans-Europees Transportnetwerk van de EU (de zogenoemde 'TEN-T wegen'). Dit zijn wegen die onder beheer zijn van het Rijk. De richtlijn schrijft voor dat in alle stadia van besluitvorming rond weginfrastructuur verkeersveiligheidseisen worden meegenomen. Daartoe voorziet de richtlijn in verschillende verkeersveiligheidsprocedures die lidstaten moeten verrichten met betrekking tot bepaalde wegen. Hierbij gaat het zowel om wegen in de ontwerp- of aanlegfase als wegen die reeds in gebruik zijn.

De wijziging van richtlijn 2008/96/EG houdt verband met het feit dat de EU de doelstellingen met betrekking tot de vermindering van het aantal verkeersongevallen heeft aangescherpt sinds de vaststelling van de richtlijn in 2008. In 2010 heeft de Europese Commissie verklaard dat de EU de strategische doelstelling heeft om het aantal verkeersdoden tegen 2050 terug te brengen tot nagenoeg nul ('Vision Zero').³ Hoewel de richtlijn een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, blijkt dat de daling van het aantal verkeersdoden de afgelopen jaren is gestopt. Daarom heeft de Europese Raad in 2017 goedkeuring gegeven aan een nieuw tussentijds doel om het aantal ernstige verkeersletsels tegen 2030 te halveren ten opzichte van 2020.

Volgens de EU zijn voor het behalen van deze doelstellingen meer inspanningen nodig. Met het oog hierop is richtlijn (EU) 2019/1936 vastgesteld. De belangrijkste wijzigingen zijn de uitbreiding van het toepassingsgebied van richtlijn 2008/96/EG, de introductie van nieuwe procedures - de verkeersveiligheidsbeoordeling en de gerichte verkeerveiligheidsinspectie - en de invoering van een zogenoemde 'follow-up' van procedures voor in gebruik zijnde wegen.

De uitbreiding van het toepassingsgebied houdt in dat er naast TEN-T wegen – die in Nederland in beheer zijn bij het Rijk – nu ook wegen die in het beheer zijn bij een andere wegbeheerder onder het toepassingsbereik kunnen vallen. Dit zijn wegen die in beheer kunnen zijn bij de drie andere soorten publieke wegbeheerders - de provincies voor provinciale wegen, de gemeentes voor gemeentelijke wegen en de waterschappen voor waterschapswegen – en wegen onder beheer bij andere, veelal private wegbeheerders.

Vertraging implementatie

In een eerder stadium van de voorbereiding is ervoor gekozen om in dit wetsvoorstel niet alleen regels op te nemen ter implementatie van de (gewijzigde) richtlijn maar ook regels met betrekking tot de verkeersongevallenregistratie. De reden hiervoor is dat deze onderwerpen met elkaar samenhangen.

Op 20 mei 2021 is de TK geïnformeerd over de voortgang van dat wetsvoorstel.⁴ Destijds was de verwachting dat dat wetsvoorstel eind 2021 aan de TK

³ Europese Commissie, Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020, COM(2010)389 def. 20 juli 2010.

⁴ Kamerbrief M IenW, Voortgangsrapportage Strategisch Plan Verkeersveiligheid (20 mei 2021), IENW/BSK-2021/118269.

Datum

28 april 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2021/328830

Bijlage(n)

5

aangeboden kon worden. Dit is echter niet haalbaar gebleken. Ten behoeve van het wetsvoorstel is bij verschillende partijen juridisch advies ingewonnen, waaronder de Autoriteit Persoonsgegevens. Een aantal adviezen is later dan gepland opgeleverd. Bovendien blijkt dat voor de verkeersongevallenregistratie nadere analyse nodig is, om exact vast te stellen welke persoonsgegevens worden verwerkt en hoe ze worden verwerkt. Dit is noodzakelijk om een juridisch sluitende grondslag te kunnen creëren waarmee aan alle eisen van de Algemene verordening gegevensbescherming wordt voldaan.

Datum

28 april 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2021/328830

Bijlage(n)

5

Het voorgaande heeft ertoe geleid dat de implementatie van de richtlijn is vertraagd en de uiterste implementatiedatum van 17 december 2021 niet gehaald is. De EC heeft Nederland op 27 januari 2022 in gebreke gesteld voor de niet-tijdige implementatie van de richtlijn. Dit is de eerste stap in een inbreukprocedure door de EC. Nederland heeft op 28 maart gereageerd op de ingebrekestelling. Bij nota van 15 februari 2022 bent u geïnformeerd over de verschillende stappen in de inbreukprocedure en de financiële sancties die het Hof van Justitie van de EU kan opleggen bij een veroordeling voor te late implementatie.

Vanwege het risico op een veroordeling en om financiële sancties te voorkomen, is het belangrijk verdere vertraging te voorkomen. Hierom wordt ervoor gekozen nu een apart wetsvoorstel in te dienen voor de implementatie van de richtlijn en dat onderdeel dus los te weken uit het wetsvoorstel over de verkeersongevallenregistratie. Het is belangrijk de voorgestelde wettekst zo snel mogelijk aan te bieden aan de MR.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Ontwerpvoorstel	
2	Memorie van Toelichting bij ontwerpvoorstel	
3	MR-formulier	
4	Voordracht aan de Raad van State	



Aan Minister
Van HBJZ

nota

Indienen Wetsvoorstel wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en intrekking van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken in verband met het vaststellen van een wettelijke grondslag ten behoeve van de implementatie van richtlijn 2008/96/EG en wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936

TER BESLISSING

Datum
25 augustus 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/200599

Opgesteld door
Bevat persoonsgegevens,
Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn
7 september 2022

Bijlage(n)
5

Aanleiding

Op 17 augustus 2022 heeft de Afdeling advisering van de Raad van State over bovengenoemd wetsvoorstel advies uitgebracht. Het wetsvoorstel regelt dat de implementatie van de gewijzigde richtlijn 2008/96/EG (betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur) plaatsvindt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (amvb). In deze nota wordt het advies en de reactie daarop in het nader rapport kort uiteengezet. Het (n.a.v. het advies gewijzigde) wetsvoorstel en de (eveneens gewijzigde) memorie van toelichting kunnen nu bij de Tweede Kamer worden ingediend.

Geadviseerd besluit

- akkoord gaan met het nader rapport, het gewijzigde wetsvoorstel en de gewijzigde memorie van toelichting;
- ondertekenen van het nader rapport en de gewijzigde memorie van toelichting; en
- akkoord gaan met verzending van de genoemde stukken aan het Kabinet van de Koning voor aanbieding aan de Tweede Kamer, alsmede met verzending van deze en de onderliggende beslisnota's aan de Tweede Kamer.

Omdat de uiterste implementatiedatum van de gewijzigde richtlijn is verstreken verzoek ik u de stukken voor 7 september te tekenen.

Op 15 juli jl. heeft de Europese Commissie een zogenaamd met redenen omkleed advies (MROA) uitgebracht in haar inbreukprocedure tegen Nederland over de niet-tijdige implementatie. U bent eerder geïnformeerd over de redenen voor vertraging en de ingebrekestelling.¹ Over de behandeling van deze inbreukprocedure ontvangt u binnenkort een nota ter informatie.

Kernpunten

- De gewijzigde richtlijn schrijft voor dat beheerders van (bepaalde) wegen bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan procedures dienen uit te voeren ten behoeve van de verkeersveiligheid.
- Het wetsvoorstel voorziet in een delegatiebepaling (in de Wegenverkeerswet 1994) ten behoeve van de implementatie van de gewijzigde richtlijn. Op

¹ Zie IENW/BSK-2021/278386 en IENW/BSK-2022/75943. De TK is met de Verzamelbrief verkeersveiligheid (IENW/BSK-2021/309567) op de hoogte gebracht van de vertraging.

- grond van deze bepaling moeten bij of krachtens amvb in verband met de verkeersveiligheid van weginfrastructuur nadere regels worden gesteld. Die regels moeten onder meer betrekking hebben op de aan te wijzen wegen.
- De Raad van State heeft drie opmerkingen bij het wetsvoorstel, waarvan er twee (nrs. 1a en 1b) betrekking hebben op de reikwijdte van de delegatiebepaling en een (nr. 2) op het verstrijken van de uiterste implementatiedatum.
 - (1a) De Raad van State acht de delegatiebepaling onvoldoende begrensd: er waren geen criteria opgenomen op basis waarvan bij of krachtens amvb nadere regels worden opgesteld over de aan te wijzen wegen. Het advies om in het wetsvoorstel alsnog een begrenzing op te nemen waarmee verzekerd wordt dat ten minste de wegen waarop de richtlijn van toepassing is worden aangewezen, is overgenomen. Ook is in de memorie van toelichting uiteengezet welke wegen in ieder geval zullen worden aangewezen.
 - (1b) De Raad van State adviseert te motiveren waarom gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid die de richtlijn biedt om de verkeersveiligheidsregels ook van toepassing te laten zijn op wegen die niet vallen in het toepassingsgebied van de richtlijn. Naar aanleiding daarvan is in de toelichting tot uitdrukking gebracht dat van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt vanwege het belang dat wordt gehecht aan verkeerveiligheid op alle Nederlandse wegen. Daarbij is uitgelegd dat overheden in hun rol als wegbeheerder in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 hebben afgesproken te streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Ook is uitgelegd dat in de amvb een bepaling zal worden opgenomen op grond waarvan een wegbeheerder de bevoegdheid heeft om (de procedures uit) de richtlijn ook op andere wegen toe te passen.
 - (2) De Raad van State adviseert om te motiveren waarom het niet halen van de uiterste implementatiedatum geen problemen oplevert voor de praktijk. Naar aanleiding daarvan is in de memorie van toelichting tot uitdrukking gebracht dat de belangrijkste wijziging is dat het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgebreid, maar dat tegelijkertijd geldt dat de richtlijn in belangrijke mate aansluit bij de al bestaande praktijk in Nederland. Ook is uitgelegd dat in het kader van de implementatie reeds gewerkt is aan een nadere doorvertaling van de richtlijn naar de praktische toepassing daarvan. Er is een handreiking ('Raamwerk RISM-II') opgesteld met daarin procesbeschrijvingen en methodieken die wegbeheerders een werkwijze bieden waarmee zij op correcte wijze invulling kunnen geven aan de verplichtingen uit de richtlijn. Ook is uitgelegd dat de richtlijn weliswaar aangescherpte eisen stelt aan de opleiding en de ervaring van de personen die een verkeersveiligheidsaudit en een gerichte verkeersveiligheidsinspectie uitvoeren, maar dat er al voldoende gekwalificeerde personen zijn om deze procedures uit te voeren, zodat ook dit in de praktijk geen probleem is.
 - Tot slot is de memorie van toelichting geactualiseerd door te vermelden dat de Europese Commissie een met redenen omkleed advies heeft uitgebracht in de ingebrekestellingsprocedure wegens de niet-tijdige implementatie van de richtlijn.

Datum

25 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/200599

Beslistermijn

7 september 2022

Bijlage(n)

5

Aan

Minister

Van

HBJZ

Toelichting

Voortgang amvb ter implementatie van de richtlijn

Een amvb en een bijbehorende ministeriële regeling zijn in voorbereiding. De bedoeling is dat ze gelijktijdig met deze wetwijziging in werking zullen treden.

Achtergrond en context (gewijzigde) richtlijn

In 2008 is richtlijn 2008/96/EG vastgesteld. Doel van deze richtlijn is garanderen dat het ontwerp en beheer van de weginfrastructuur bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de wegen en leidt tot een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden op het Trans-Europees Transportnetwerk van de EU (de zogenoemde 'TEN-T wegen'). Dit zijn wegen die onder beheer zijn van het Rijk. De richtlijn schrijft voor dat in alle stadia van besluitvorming rond weginfrastructuur verkeersveiligheidseisen worden meegenomen. Daartoe voorziet de richtlijn in verschillende verkeersveiligheidsprocedures die lidstaten moeten verrichten. Hierbij gaat het zowel om wegen in de ontwerp- of aanlegfase als wegen die reeds in gebruik zijn.

De te implementeren wijziging van de richtlijn volgt uit de strategische doelstelling van de EU om het aantal verkeersdoden tegen 2050 terug te brengen tot nagenoeg nul ('Vision Zero').² De belangrijkste wijzigingen zijn de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn, de introductie van nieuwe procedures - de verkeersveiligheidsbeoordeling en de gerichte verkeerveiligheidsinspectie - en de invoering van een zogenoemde 'follow-up' van procedures voor in gebruik zijnde wegen. De uitbreiding van het toepassingsgebied houdt in dat er naast TEN-T wegen nu ook wegen die in het beheer zijn bij een andere wegbeheerder onder het toepassingsbereik kunnen vallen. Dit zijn wegen die in beheer kunnen zijn bij de provincies voor provinciale wegen, de gemeentes voor gemeentelijke wegen en de waterschappen voor waterschapswegen – en wegen onder beheer bij andere, veelal private wegbeheerders (zoals Havenbedrijf Rotterdam).

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen bij deze nota

Volgnummer	Naam
2.	Nader rapport
3.	Gewijzigd wetsvoorstel met gewijzigde memorie van toelichting
4.	Advies Afdeling advisering van de Raad van State
5.	(originele) Aan de Raad van State aangeboden wettekst en memorie van toelichting
6.	Onderliggende beslisnota's

Datum

25 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/200599

Beslistermijn

7 september 2022

Bijlage(n)

5

Aan

Minister

Van

HBJZ

² Europese Commissie, Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020, COM(2010)389 def. 20 juli 2010.