

Vergaderjaar 2022–2023

36 189

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

D

NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 13 april 2023

Met belangstelling heeft de regering kennisgenomen van het nader voorlopig verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD hebben nog een aantal aanvullende vragen gesteld. Graag gaat de regering hierna in op de vragen die in het verslag zijn gesteld en hoopt dat met onderstaande reactie de vragen afdoende zijn beantwoord.

Proces en gekozen wijze van implementatie

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD vragen of de regering kan aangeven welke concrete structurele elementen van de regeling zijn vervat in de voorgestelde bepaling a4c van het wetsvoorstel.

In artikel a4c van het wetsvoorstel is het volgende opgenomen:

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden in verband met de verkeersveiligheid van weginfrastructuur nadere regels gesteld.
2. Deze regels hebben in elk geval betrekking op:
 - a. de aan te wijzen in gebruik zijnde wegen en wegen in de ontwerp of aanlegfase, waarbij geldt dat dat ten minste de wegen betreft waarop Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319) van toepassing is;
 - b. de door een beheerder van een in onderdeel a bedoelde weg uit te voeren procedures om de verkeersveiligheid te borgen;
 - c. de kennis en ervaring die wordt verlangd van degenen die betrokken zijn bij procedures als bedoeld in onderdeel b;
 - d. het door een beheerder van een weg op te stellen verslag na elk dodelijk ongeval op een in onderdeel a bedoelde in gebruik zijnde weg.

Dit artikel geeft het geraamte van de regeling concreet weer; het artikel legt vast waarover de op deze bepaling gebaseerde regeling tenminste regels moet bevatten. Deze verschillende onderdelen vormen structurele, fundamentele elementen van de regeling.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD wijzen erop dat aanwijzing 2.23 van de Avr voorschrijft dat een delegatiebepaling zo concreet en nauwkeurig mogelijk bepaald dient te zijn. De leden vragen of de regering kan duiden op welke wijze de voorgestelde delegatiebepaling zo concreet en nauwkeurig mogelijk is.

De delegatiebepaling geeft concreet en nauwkeurig aan:

- dat op basis van deze bepaling op een lager niveau nadere regels worden gesteld in verband met de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. De zinsnede «verkeersveiligheid van weginfrastructuur» komt overeen met de titel van de richtlijn;
- dat op lager niveau aangewezen wordt voor welke wegen de regels gelden, waarbij geldt dat dat ten minste de wegen betreft waarop de richtlijn van toepassing is. In de memorie van toelichting is aangegeven welke wegen dat zijn;
- welke onderwerpen in elk geval op lager niveau moeten worden geregeld. Dit zijn de specifieke onderwerpen waarover de richtlijn regels stelt.

Gelet hierop, stelt de regering zich op het standpunt dat de delegatiebepaling in lijn is met aanwijzing 2.23 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Avr).

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD vragen of de delegatiebepaling niet ten minste ingeperkt had kunnen worden in die zin dat deze alleen gebruikt mag worden voor de implementatie van de relevante EU-richtlijn en eventuele opvolgende richtlijnen.

Op voorhand is niet met zekerheid te zeggen wat er in eventuele opvolgende richtlijnen zou staan. Door de reikwijdte van de delegatiebepaling mede te laten afhangen van toekomstige richtlijnen met een nog onbekende inhoud, zou de delegatiebepaling niet worden ingeperkt maar juist minder worden begrensd. De regering is hier dan ook geen voorstander van.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD vragen of de regering nader kan ingaan op de wijze waarop deze zeer brede delegatiebepaling zich verhoudt tot het oordeel van de Afdeling advisering van de Raad van State in haar voorlichting aan de Tweede Kamer van 9 november 2022, over de kwestie op welke wijze de Kamer beschikking kan krijgen over het advies van de Afdeling advisering bij de voorhang van een algemene maatregel van bestuur, inhoudende dat het van groot belang is dat delegatiebepalingen niet te ruim moeten worden geformuleerd en de aanbeveling van de Afdeling dat er eerder een opschoning zou moeten plaatsvinden waarbij de aard en reikwijdte van delegatiebepalingen nogmaals tegen het licht worden gehouden.

De regering onderschrijft het oordeel van de Afdeling advisering dat van groot belang is dat delegatiebepalingen niet te ruim worden geformuleerd, ook gelet op het primaat van de wetgever. Daarom is de delegatiebepaling naar mening van de regering concreet en nauwkeurig bepaald. Zie het antwoord op de tweede vraag. Voor de volledigheid merkt de regering op dat sprake is van implementatie van een richtlijn die nauwelijks beleidsruimte laat en dat ook in die zin de reikwijdte van de delegatie begrensd is.

Voor een uitgebreidere onderbouwing van het standpunt van de regering dat zij met dit wetsvoorstel recht doet aan het primaat van de wetgever, wordt verwezen naar de beantwoording van de eerdere vragen van de leden van Groenlinks en de PvdA.¹

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD merken op dat de regering in haar beantwoording aangeeft dat de implementatie van de EU-richtlijn verkeersveiligheid weginfrastructuur in lagere regelgeving kan geschieden, mede omdat er ingevolge aanwijzing 9.4 van de Avr gestreefd wordt naar een zuivere implementatie. Bij een zuivere implementatie worden geen andere regels opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk zijn. Het beginsel van zuivere implementatie zou in combinatie met de onderhavige richtlijn er voor zorgen dat er nauwelijks ruimte is voor de Nederlandse wetgever voor het maken van beleidsinhoudelijke keuzes. Tegelijkertijd geeft de regering in de beantwoording aan dat wegbeheerders zelf meer kunnen doen dan de richtlijn eist. Hieruit maken de leden op dat er wél ruimte is voor het maken van beleidsinhoudelijke keuzes, bijvoorbeeld door wegbeheerders te verplichten de verschillende verkeersveiligheidsinstrumenten vaker toe te passen. En gezien de verkeersonveilige situatie op de wegen in Nederland, waar elk jaar meer dan 600 mensen hun leven verliezen, meer dan 20.000 mensen ernstig gewond raken en waarschijnlijk meer dan 100.000 mensen letsel oplopen, kan men zich volgens deze leden voorstellen dat juist op dit onderwerp Nederland meer zou willen doen dan het minimale. De leden willen weten of er daadwerkelijk zo weinig beleidsruimte voor de implementatie is dat het beter is om deze in lagere regelgeving te implementeren. En als er dan zo weinig beleidsruimte overblijft bij de implementatie van de richtlijn, dan vragen deze leden de regering waarom een zeer brede delegatiebepaling nodig is voor deze implementatie.

Er is voor gekozen om in het voorliggende wetsvoorstel de hoofdelementen van de regeling op te nemen en de richtlijn voor het overige op een lager niveau te implementeren. In de Aanwijzingen van de regelgeving (Avr) is opgenomen dat bij verdeling van de elementen van een regeling over de wet en algemeen verbindende voorschriften van lager niveau, de wet ten minste de hoofdelementen van de regeling moet bevatten. De delegatiebepaling is dan ook zo geformuleerd dat deze de hoofdelementen van de regeling bevat. De bepaling zelf zegt echter niets over de mate waarin er ruimte is voor de Nederlandse wetgever voor het maken van beleidsinhoudelijke keuzes bij implementatie van de richtlijn. Dit staat los van elkaar.

Zoals de leden in hun vraag aangeven, schrijft de Avr voor dat EU-richtlijnen zuiver worden geïmplementeerd en dat om deze reden geen andere regels worden opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk is. De omzetting vindt dus strikt plaats en conform het kabinetsbeleid om terughoudend te zijn met de introductie van nationale koppen. Daarvan is sprake als Nederland bij de omzetting van EU-richtlijnen verder gaat dan strikt genomen noodzakelijk is op grond van de Europese regelgeving. Hierbij is ook van belang dat op basis van aanwijzing 2.10 Avr er bij de keuze met betrekking tot de vorm en inhoud van een regeling moet worden gestreefd naar zo beperkt mogelijke lasten voor burgers, bedrijven en instellingen, alsmede voor de overheid zelf.

Dit heeft reden gegeven om bij de implementatie geen strengere eisen te stellen dan waartoe de richtlijn verplicht. Een andere reden is dat de richtlijn en de bijlagen al een gedetailleerde invulling geven aan de

¹ Kamerstukken I 2022/23, 36 189, nr. B, p. 3.

verkeersveiligheidsinstrumenten die de richtlijn voorschrijft en Nederland verplicht is om de richtlijn volledig en nauwkeurig te implementeren. Een en ander maakt dat er bij implementatie van de onderhavige richtlijn nauwelijks ruimte voor de Nederlandse wetgever is voor het maken van beleidsinhoudelijke keuzes.

Op een beperkt aantal punten is die beleidsruimte er wel.² Zo is er ruimte om de richtlijn op meer wegen toe te passen. In de memorie van toelichting is uitgelegd waarom gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid die de richtlijn biedt voor het verruimen van het toepassingsgebied.

Verkeersveiligheid is op alle Nederlandse wegen van belang. Overheden hebben in hun rol als wegbeheerder in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 afgesproken te streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050. De verkeersveiligheidsprocedures uit de richtlijn kunnen – ook op wegen anders dan het toepassingsgebied – ondersteunend zijn aan de verkeersveilige weginrichting.

In de ontwerpAMvB is dan ook een bepaling opgenomen die de wegbeheerder de bevoegdheid geeft om de richtlijn mede op andere wegen toe te passen. De wegbeheerder wordt geacht de wegen en het wegennet binnen zijn beheergebied het beste te kennen. De wegbeheerder kan daarom beoordelen of het wenselijk is om een weg aan het toepassingsgebied toe te voegen en daarmee de verkeersveiligheid op die wegen te vergroten. Om de redenen die eerder in dit antwoord zijn gegeven is ervoor gekozen om de wegbeheerders echter niet te verplichten de richtlijn op meer wegen toe te passen dan de richtlijn voorschrijft.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD vragen de regering waarom het voor dit specifieke dossier nodig is om via een ruime delegatiebepaling een toekomstige wijziging van deze EU-richtlijn te implementeren, terwijl dat bij andere dossiers niet nodig is om tot een tijdige implementatie te komen. De leden willen weten of de regering verwacht dat de onderhavige richtlijn dermate snel weer gewijzigd zal worden, dat een ruime delegatiebepaling om toekomstige nadere implementatie te bespoedigen, strikt noodzakelijk is.

Het is de regering niet bekend of en, zo ja, op welke termijn de richtlijn weer gewijzigd zal worden. Omdat niet is uitgesloten dat de richtlijn in de toekomst nog zal wijzigen, is dit punt bij de afweging over de keuze voor de wijze van implementatie betrokken. Dit is een reden geweest om ervoor te kiezen in het wetsvoorstel de hoofdelementen van de regeling op te nemen en de richtlijn voor het overige op een lager niveau te implementeren; dit maakt het mogelijk om eventuele toekomstige wijzigingen van de richtlijn sneller te implementeren. Dit is echter slechts één van de redenen voor deze keuze. Andere redenen zijn:

- de richtlijn en de bijlagen geven al een gedetailleerde invulling aan de verkeersveiligheidsinstrumenten die de richtlijn voorschrijft;
- de Aanwijzingen voor de regelgeving schrijven voor dat richtlijnen zuiver worden geïmplementeerd;
- de richtlijn leent zich vanwege haar sterk technische karakter niet goed voor regeling bij wet;
- vanuit het oogpunt van toegankelijke regelgeving acht de regering het beter om de materiële elementen niet over verschillende niveaus van regelgeving te verspreiden, maar om op een lager niveau een (zoveel mogelijk) integrale materiële regeling tot stand te brengen.

² Voor een toelichting van de punten waarop de richtlijn beleidsruimte biedt, wordt verwezen naar transponeringstabel bij de ontwerpAMvB die als bijlage bij de MvA is opgenomen.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD vragen de regering of de motivering om vanwege de technische aard van de richtlijn en de wens om in de toekomst tot een snellere implementatie te komen er niet aan voorbij wordt gegaan dat óók voor technische implementatiewetgeving van gedetailleerde EU-richtlijnen, het belangrijk is om een debat te kunnen voeren over de vraag of de implementatie voldoende uitvoerbaar en geïnstrumenteerd is, en over de vraag of het niet beter is om de richtlijn meer dan minimaal uit te voeren. Deze leden constateren dat de mogelijkheden voor het parlement om dit debat te voeren beperkt worden bij het hanteren van zeer brede delegatiebepalingen.

Zoals in beantwoording van de eerdere vragen van de leden van Groenlinks en de PvdA is aangegeven, staat in aanwijzing 2.19 van de Avr dat bij de keuze welke elementen in de wet zelf geregeld moeten worden en voor welke elementen delegatie is toegestaan, het primaat van de wetgever als richtsnoer dient. Bij deze aanwijzing is de volgende toelichting opgenomen:

«Het primaat van de wetgever dient niet aldus te worden verstaan dat het parlement bij alle onderdelen van een regeling rechtstreeks moet worden betrokken. Lang niet alle onderdelen van een regeling zijn van die betekenis dat directe parlementaire invloed op de vaststelling daarvan in de rede ligt. De mogelijkheid die het parlement heeft het regeringsbeleid achteraf te controleren, is dan voldoende.

Gelet op het vorenstaande dient voor de keuze welke elementen van een regeling in de wet moeten worden geregeld en ter zake van welke elementen delegatie toelaatbaar is, steeds te worden onderzocht welke elementen van een regeling zo gewichtig zijn dat de volksvertegenwoordiging rechtstreeks bij de vaststelling moet worden betrokken. Aldus moeten ten minste de hoofdelementen van een regeling in de wet worden opgenomen.»

Nederland dient de richtlijn zuiver, volledig en nauwkeurig te implementeren. De richtlijn en de bijlagen geven zelf al een gedetailleerde invulling aan de verkeersveiligheidsinstrumenten die moeten worden toegepast en laten nagenoeg geen ruimte om als lidstaat daar een eigen (andere) invulling aan te geven. Naar mening van de regering is het belang bij een debat over de uitvoerbaarheid en instrumentatie en of het niet beter is om verder te gaan dan de richtlijn eist dan ook slechts beperkt. De regering stelt zich op het standpunt dat de mogelijkheid die het parlement heeft het regeringsbeleid achteraf te controleren in dit geval voldoende is.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD maken uit de toelichting bij aanwijzing 9.4 van de Avr op dat de zuivere implementatie meer ziet op het niet onnodig meenemen van andere regels die geen verband houden met de te implementeren EU-rechtshandeling en niet dat deze aanwijzing ertoe strekt om niet strikter te zijn in de implementatie dan de onderliggende EU-rechtshandeling vereist. Toch zou deze aanwijzing er in het onderhavige geval in de visie van deze leden toe leiden dat er vrijwel geen beleidsinhoudelijke keuzes meer zijn te maken door de Nederlandse wetgever, aldus de regering. De leden vragen of de aanwijzingen voor de regelgeving belemmeren om meer dan het minimale te doen bij het implementeren van EU-rechtshandelingen.

De Aanwijzingen voor de regelgeving (Avr) vormen een kader dat in acht moet worden genomen bij de voorbereiding en vaststelling van regelgeving. De aanwijzingen vormen geen belemmering om meer dan het minimale te doen bij implementatie van EU-rechtshandelingen. Wel is op basis van aanwijzing 9.4 het uitgangspunt dat er geen andere regels in de

implementatieregeling worden opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk zijn.

In de toelichting bij die aanwijzing staat onder meer dat vermeden moet worden dat de implementatie van bindende EU-rechtshandelingen dat in de implementatieregeling «extra» nationaal beleid. Daarbij gaat het inderdaad met name om regels die geen verband houden met de bindende EU-rechtshandeling. Het kan echter ook om andere regels gaan. Zoals in de toelichting bij aanwijzing 6.2 staat: «Bij implementatie geldt aanwijzing 9.4, die in beginsel in de weg staat aan verdergaande wijziging dan voor implementatie noodzakelijk is.»

Indien de regering verdergaande eisen zou stellen dan waartoe de richtlijn verplicht, wijkt zij af van dit uitgangspunt. In aanwijzing 1.2 lid 2 staat dat afwijking van de aanwijzingen slechts is toegestaan, indien onverkorte toepassing daarvan uit een oogpunt van goede regelgeving niet tot aanvaardbare resultaten zou leiden. Naar mening van de regering is hiervan geen sprake.

Daarnaast geldt op basis van aanwijzing 2.10 dat er bij de keuze met betrekking tot de vorm en inhoud van een regeling moet worden gestreefd naar zo beperkt mogelijke lasten voor onder meer de overheid. Als ervoor zou worden gekozen om in de implementatieregeling strikter te zijn dan de richtlijn eist, is aannemelijk dat dit tot meer kosten leidt voor de wegbeheerder. Ook dit vormt een reden voor de regering om niet verder te gaan dan voor implementatie noodzakelijk is.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD vragen de regering op welke wijze het beginsel van zuivere implementatie van EU-rechtshandelingen dan een reden is om alle regels inzake de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, en dus niet alleen het implementeren van de onderhavige richtlijn, over te laten aan de gedelegeerde wetgeving met beperkte parlementaire betrokkenheid. De leden willen weten of de politieke wens om een minimale implementatie van deze EU-richtlijn te realiseren zo niet verward wordt met het streven naar een overzichtelijke en zuivere implementatie. De leden vragen of een delegatiebepaling die meer toelaat dan het implementeren van de onderhavige richtlijn, niet een onzuivere implementatie is omdat deze gebruikt kan worden voor het vaststellen van regels die geen betrekking hebben op het implementeren van de EU-richtlijn inzake de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Het uitgangspunt van zuivere implementatie houdt in dat in de implementatieregeling geen andere regels worden opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk zijn. Dit uitgangspunt houdt verband met het belang van tijdige implementatie en staat in beginsel in de weg aan verdergaande wijziging dan noodzakelijk is. Daarnaast is het kabinetsbeleid om bij omzetting van EU-richtlijnen terughoudend te zijn met de introductie van nationale koppen. Het uitgangspunt van zuivere implementatie en deze politieke wens hebben een andere achtergrond maar beide geven de regering in dit geval reden om bij de implementatie niet strikter te zijn dan de richtlijn eist. Daar komt bij dat de richtlijn gedetailleerd is en concreet en nauwkeurig moet worden geïmplementeerd. Gelet hierop, meent de regering dat aan de gekozen wijze van implementatie een deugdelijke onderbouwing ten grondslag ligt.

Voor zover de leden stellen dat de delegatiebepaling meer toelaat dan het implementeren van de richtlijn, merkt de regering op dat bedoeld is om deze zo concreet en nauwkeurig mogelijk te bepalen. In het antwoord op de tweede vraag is nader hierop ingegaan.

Daarnaast blijkt uit de memorie van toelichting voldoende dat de delegatiebepaling bedoeld is om uitvoering aan de richtlijn te kunnen geven. Het is ook geenszins de bedoeling van de regering om van deze bepaling voor andere of verdergaande voorzieningen gebruik te maken en dat als toch dergelijke voorzieningen zouden worden overwogen opnieuw zal worden gewogen of die zouden moeten leiden tot aanvullende bepalingen op wetsniveau. In die situatie geldt immers niet dat de te regelen materie al in hoge mate wordt gedictreed door de richtlijn.

Het bevreemdt de leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD dat er nu veel belang gehecht wordt aan een zuivere implementatie waarbij geen andere regels worden opgenomen dan noodzakelijk voor de implementatie van de richtlijn, maar tegelijkertijd dat Nederland de implementatietermijn niet gehaald heeft omdat aanvankelijk het voornemen was om de ongevalsregistratie in dezelfde wet op te nemen. Dit kunnen deze leden immers niet anders duiden dan dat juist wel nieuwe aspecten bij de implementatie zouden worden betrokken. De leden vragen aan de regering nader te duiden hoe dit proces is verlopen en waarom er niet in eerste instantie al werd gestreefd naar een zuivere implementatie zoals de Avr voorschrijven.

De richtlijn verplicht ertoe een verslag uit te brengen als een dodelijk ongeval plaatsvindt op een weg waarop de richtlijn van toepassing is. Daarbij geldt de inspanningsverplichting om in het verslag de «elementen» op te nemen die vermeld staan in bijlage IV bij de richtlijn. Voorbeelden van elementen zijn gegevens over de plaats van het ongeval en de weg. De wegbeheerder dient ernaar te streven in het verslag informatie over de verschillende elementen op te nemen.

Momenteel hebben wegbeheerders niet de beschikking over alle gegevens die in bijlage IV staan. Zo hebben wegbeheerders via het zogenaamde Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) onder meer geen toegang tot gegevens over de leeftijdsklasse van de betrokken personen en het al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting.

Voor toegang tot die gegevens is een wettelijke basis nodig voor de verwerking van (bijzondere en strafrechtelijke) persoonsgegevens in de verkeersongevallenregistratie en het beschikbaar stellen van deze gegevens. Daarom is in eerste instantie ervoor gekozen om met het wetsvoorstel ook die wettelijke basis te creëren. Hiermee zou het mogelijk worden om volledig verslag te doen van het dodelijk ongeval op de wijze die de richtlijn wenst. De aanvankelijke keuze om deze wettelijke basis op te nemen in het wetsvoorstel vloeit dus wel degelijk voort uit het streven naar zuivere implementatie van de richtlijn.

Later is gebleken dat het voorbereiden van wetgeving over de verkeersongevallenregistratie echter meer tijd en onderzoek vergt dan vooraf was ingeschat. Om verdere vertraging te voorkomen is toen ervoor gekozen het voorliggende, separate wetsvoorstel in te dienen voor implementatie van de richtlijn.

Voor de volledigheid merkt de regering op dat ook zonder de verkeersongevallenregistratie kan worden voldaan aan de inspanningsverplichting uit de richtlijn wat betreft het ongevalsverslag en wel door de beschikbare informatie over de elementen als bedoeld in bijlage IV bij de richtlijn op te nemen in het verslag.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD wijzen erop dat aanwijzing 9.7 van de Avr stelt dat er bij de implementatie van

EU-richtlijnen zo veel mogelijk moet worden aangesloten bij instrumenten waarin de bestaande regelgeving reeds voorziet. De leden vragen zich af waarom de regering niet voor de meer voor de hand liggende optie heeft gekozen, namelijk de optie om Hoofdstuk 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de hierop gebaseerde ministeriële regeling aan te passen conform de noden van de gewijzigde richtlijn. De leden willen weten welke overweging ten grondslag lag aan het niet volgen van deze aanwijzing en in hoeverre dat heeft bijgedragen aan de niet-tijdige indiening van het implementatiewetsvoorstel bij de Tweede Kamer.

De reikwijdte van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) is beperkt tot wegen die in beheer zijn bij het Rijk. Met de wijziging van de richtlijn is het toepassingsbereik van de richtlijn uitgebreid. Deze uitbreiding houdt in dat er nu ook wegen die in het beheer zijn bij een andere wegbeheerder dan het Rijk onder het toepassingsbereik kunnen vallen. Anders dan de leden stellen, lag het dan ook niet voor de hand om de richtlijn te implementeren in hoofdstuk 2 van de Wbr en de daarop gebaseerde ministeriële regeling.

Voor een uitgebreider antwoord op de vraag waarom is gekozen voor een wettelijke grondslag in de Wegenverkeerswet 1994 wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van de memorie van toelichting.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD constateren dat een andere reden die door de regering wordt gegeven waarom het deel van de implementatie dat vervat wordt in een formele wet kan worden beperkt tot een delegatiebepaling, is omdat de te implementeren richtlijn zeer technisch en gedetailleerd is. De leden vragen de regering echter in hoeverre de initiële richtlijn kennelijk niet dermate technisch was dat implementatie voor een groter deel in de wet, namelijk meer dan een enkele delegatiebepaling in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, kon geschieden, maar de herziene richtlijn zo veel technischer is dat de implementatie in een formele wet beperkt moet blijven tot een zeer ruime delegatiebepaling. De leden vragen de regering om aan te geven wat er veranderd is in de te implementeren richtlijn dat deze zich niet meer leent om te implementeren op een andere wijze dan een enkele delegatiebepaling?

Net als de gewijzigde richtlijn was de oorspronkelijke richtlijn gedetailleerd en had zij een sterk technisch karakter. In zoverre is er geen verschil tussen de oorspronkelijke en de gewijzigde richtlijn.

Bij de implementatie van de oorspronkelijke richtlijn heeft de wetgever de keuze gemaakt om de kernverplichtingen op wetsniveau vast te leggen en de meer concrete invulling van de instrumenten die de richtlijn voorschrijft over te laten aan een ministeriële regeling.

Na wijziging van de richtlijn is opnieuw de afweging gemaakt hoe de richtlijn dient te worden geïmplementeerd.

Er is voor gekozen om in het voorliggende wetsvoorstel de regels over de reikwijdte en structurele elementen van de regeling en de bevoegdheidsverdeling op te nemen en de richtlijn voor het overige op een lager niveau te implementeren. Voor de redenen voor de keuze verwijst de regering naar het antwoord op een eerdere vraag.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD constateren dat er, integraal beschouwd, geen dragende motivering is om de implementatie van de EU-richtlijn verkeersveiligheid weginfrastructuur in een formele wet te beperken tot de voorgestelde delegatiebepaling. De

leden vragen of de regering bereid is haar handelwijze tegen het licht te houden en in de toekomst geen voorstellen meer in te dienen met dit soort brede en onnauwkeurige delegatiebepalingen.

De regering is het niet eens met de stelling van de leden dat er geen dragende motivering ten grondslag ligt aan de gekozen wijze van implementatie van de (gewijzigde) richtlijn. Bij de implementatie zijn de Avr in acht genomen en de regering ziet dan ook geen aanleiding om haar handelwijze nog nader tegen het licht te houden.

Voor zover de leden menen dat sprake is van een brede en onnauwkeurige delegatiebepaling, verwijst de regering naar het antwoord op de tweede vraag.

De leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de PvdD onderschrijven tot slot het belang van het introduceren van een goede verkeersongevallen-registratie met alle nodige privacy-waarborgen en betreuren het dat het nog niet gelukt is om hier een wetsvoorstel over in te dienen. De leden vragen wanneer de regering verwacht een wetsvoorstel in te dienen om dit te regelen.

Naar verwachting zal het bedoelde wetsvoorstel deze maand worden voorgelegd aan het Ministerie van Justitie en Veiligheid in het kader van de rijksbrede wetgevingstoets. Vooralnog is niet met zekerheid te zeggen op welke termijn het voorstel bij de Tweede Kamer zal worden ingediend.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers