

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/135947

Datum 4 oktober 2011
Betreft Schriftelijk overleg Transportraad 6 oktober 2011

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de beantwoording van de vragen van de fracties van de VVD, PvdA, PVV en de SP naar aanleiding van het schriftelijk overleg over de Transportraad van 6 oktober 2011.

Digitale tachograaf

De fracties van de VVD en SP hebben een aantal vragen gesteld over het voorstel tot herziening van de digitale tachograaf. Hierbij hebben zij specifiek aandacht gevraagd voor de controle en handhaving van de rij- en rusttijden en het vervangen van de bestuurderskaart door een chip op het rijbewijs.

Controle en handhaving

De digitale tachograaf wordt gebruikt voor het registreren van de rij- en rusttijden van de chauffeur. De regelgeving heeft tot doel de concurrentievoorwaarden in het wegvervoer te harmoniseren, de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid te verbeteren. De herziening van de verordening inzake de digitale tachograaf biedt mogelijkheden voor een betere integratie van intelligente vervoerssystemen met de digitale tachograaf. Hierdoor kan efficiencywinst worden geboekt door gedeeld gebruik van verschillende componenten en toepassingen.

In het voorstel van de Europese Commissie zit onder andere een verplichte opleiding voor controleambtenaren. Dit is een belangrijke stap vooruit om te komen tot een effectiever en geharmoniseerd controlebeleid in Europa. De inhoud van de opleiding zal dan ook inderdaad effectief in de praktijk toegepast worden. Over aanpassing van de controle- en handhavingspraktijk dienen dan ook in dat kader nadere afspraken worden gemaakt. In Nederland wordt bij handhaving van de regels risico-gestuurd toezicht als uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent dat bedrijven met een positief risicoprofiel geen onnodige wegcontroles krijgen. Toezichtlasten voor het bedrijfsleven kunnen hierdoor aanmerkelijk worden verminderd. Van belang is dat Europese regelgeving een dergelijke aanpak niet in de weg staat.

Indien de handhaving zich beperkt tot de periode dat het voertuig zich in het land van controle bevindt, zou de rijtijd bij de passage van de grens weer opnieuw aanvangen. Dit zou betekenen, dat hierdoor buitensporig lange rijtijden kunnen ontstaan, waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt.

EU Verordening 1266/2009 stelt dat nieuwe digitale tachografen met ingang van 1 oktober 2012 beveiligd moeten zijn tegen fraude door het gebruik van een magneet. Om manipulatie van bewegingsgegevens te detecteren moet informatie van de bewegingssensor worden bevestigd door informatie over beweging van het voertuig (deze informatie wordt onttrokken aan één of meer van de bewegingssensor onafhankelijke bronnen). Door het gebruik van twee onafhankelijke bewegingssensoren worden de mogelijkheden voor fraude aanzienlijk beperkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/135947

EU Verordening 561/2006 inzake de rij- en rusttijden schrijft voor dat de bestuurder alle bewijzen moet bewaren die een lidstaat met betrekking tot sancties of het instellen van een procedure heeft verstrekt, totdat dezelfde inbreuk op deze verordening niet langer tot een tweede procedure of sanctie uit hoofde van de verordening kan leiden. Deze bepaling heeft juist tot doel om meervoudige boetes voor dezelfde overtreding te voorkomen. De bewaarplicht van de documenten ligt bij de chauffeur.

Bestuurderskaart

Op grond van een publieke consultatie verwacht de Europese Commissie dat door de integratie van het rijbewijs en de bestuurderskaart de administratieve lasten voor de bestuurders €100 miljoen (EU breed) per jaar kunnen verminderen. Tevens wordt het frauduleus gebruik van bestuurderskaarten beperkt, omdat deze momenteel te gemakkelijk aan andere bestuurders worden doorgegeven. Voordat daadwerkelijk de bestuurderskaart kan worden vervangen door een verplichte chip op het rijbewijs, ben ik van mening dat hierover eerst een principiële discussie moet worden gevoerd. Daarbij zijn er ook praktische problemen. Zo verliest de chauffeurs bijvoorbeeld bij fysieke intrekking van de bestuurderskaart gedurende een opbepaalde tijd zijn bewijsrecht voor het besturen van elk voertuig en ook kan hij zijn rijbewijs niet meer als identiteitsbewijs gebruiken. Daarnaast kan de verantwoordelijkheid van de ondernemer voor het nakomen van de rij- en rusttijden in het wegvervoer na integratie van rijbewijs en bestuurderskaart op de bestuurder afgewenteld worden. Ik ben er dan ook niet van overtuigd dat dit een goed plan is.

Interbus overeenkomst

De fractie van de VVD is geen voorstander van het opnemen van de EU regelgeving ten aanzien van passagiersrechten in de nieuwe Interbus overeenkomst.

Verordening 181/2011 stelt gemeenschappelijke regels vast voor de toepassing van passagiersrechten in het busvervoer. Deze verordening is ook van toepassing op passagiers die gebruik maken van geregelde vervoersdiensten van of naar landen buiten de EU. Ook busverbindingen die vallen onder de Interbus overeenkomst worden aldus bij uitbreiding van deze overeenkomst van ongeregelde naar geregelde vervoersdiensten geraakt door de EU bepalingen ten aanzien van de passagiersrechten. Het ligt dan voor de hand om in het mandaat aan de Europese Commissie ook de passagiersrechten mee te nemen. Dit is efficiënter dan wanneer lidstaten hierover aparte bilaterale onderhandelingen zouden moeten gaan voeren.

ETS luchtvaart

De fractie van de VVD heeft vragen gesteld over het Europese ETS voor de luchtvaart en het behoud van een level playing field.

De invoering van het Europese emissiehandelssysteem (ETS) voor de luchtvaart heeft onze volle aandacht. Niet in de laatste plaats, omdat het verzet van derde landen hiertegen toeneemt. Dit heeft vorige week onder meer geleid tot een collectieve verklaring van ruim 20 landen, waaronder de VS, China, India, Japan, Brazilië en Rusland, tegen het Europese ETS voor de luchtvaart (de Delhi joint declaration). De inzet van het kabinet is en blijft om uiteindelijk te komen tot een mondiaal systeem, zodat ETS in de luchtvaart geen verstoring van het level playing field veroorzaakt. Daarover zijn wij met andere lidstaten en de Europese Commissie momenteel volop in gesprek. Ik verwijs hierbij onder meer naar de motie De Mos (32500XII-37).

In de komende weken wordt een aantal belangrijke ontwikkelingen verwacht, zowel in EU-kader als de discussie die in ICAO-verband wordt gevoerd. Zo zal op 6 oktober a.s. de Advocaat-Generaal van het Europese Hof van Justitie zijn advies uitbrengen in de hofzaak die door een aantal VS carriers is aangespannen. Deze ontwikkelingen zijn mede bepalend voor de Nederlandse inzet, waarover ook op 5 oktober a.s. in het AO Milieuraad zal worden gesproken.

Van belang is om te constateren dat de ETS luchtvaart richtlijn in 2008 unaniem door de Raad en het EP is aangenomen en inmiddels overal is omgezet in de nationale wetgeving van de EU lidstaten. Er kan op dit moment zeker niet geconcludeerd worden dat het Europese ETS voor de luchtvaart nu van de baan is. De inzet van dit kabinet is echter wel dat het een mondiaal geaccepteerd systeem wordt. Dat was de inzet en dat moet het ook blijven.

Witboek Vervoer

De fracties van de PvdA en PVV hebben vragen gesteld over het Witboek Vervoer naar aanleiding van het verslag van de Transportraad op 16 juni 2011.

In het Witboek presenteert de Europese Commissie haar visie op de toekomst van vervoer in Europa. Deze brede strategie om te komen tot een duurzaam en concurrerend vervoerssysteem is tevens richtinggevend voor de beleidsvraagstukken waar de Europese Commissie in de komende jaren aan wil werken. Het Witboek zelf is niet een voorstel waarover de Raad en het Europees Parlement een besluit dienen te nemen. Het schrappen van passages over bijvoorbeeld CO2 reductie en modal shift is dan ook niet aan de orde. Wel mag worden verondersteld dat de Commissie bij het opstellen van nieuwe voorstellen rekening houdt met de standpunten die zowel de lidstaten in de Raad als het Europees Parlement hebben ingebracht in het debat dat in de afgelopen maanden over het Witboek is gevoerd.

Klimaatafspraken lucht- en zeescheepvaart

De Europese Commissie benadrukt in het Witboek het belang om te komen tot een mondiaal level playing field voor de lucht- en zeescheepvaart. Het komen tot mondiale klimaatafspraken voor deze twee sectoren heeft nadrukkelijk de voorkeur. Tegelijkertijd is vastgesteld dat de ontwikkeling van een duurzaam vervoerssysteem vraagt om verbetering van de milieuprestaties van alle modaliteiten. Aanscherping van de zwaveleisen in de zeescheepvaart en invoering van een ETS systeem voor de luchtvaart passen in deze benadering. Vanzelfsprekend dient bij de invoering van dergelijke maatregelen wel goed gekeken te worden naar de mogelijke effecten op de concurrentieverhoudingen.

Modal shift

Het belang van milieuvriendelijk vervoer staat buiten kijf. Het kabinet kiest hierbij voor een marktconforme benadering. Een goed voorbeeld hiervan in het goederenvervoer is de inzet van efficiëntere voertuigen, het bevorderen van een

hogere beladingsgraad en betere samenwerking in de logistieke keten. Een beleid gericht op modal shift staat hiermee op gespannen voet. Bevordering van modal shift is geen doel, maar een middel. De Commissie heeft aangegeven dat er geen maatregelen voor gedwongen modal shift zijn voorzien, maar dat zij verwacht dat het geheel van maatregelen gericht op verduurzaming van het vervoer zal leiden tot een groter aandeel van de modaliteiten spoor en binnenvaart. Hier kan ik mij in vinden. Ik ben vooral voorstander van het meer investeren in innovatie, zoals de ontwikkeling van voertuigen op elektriciteit en waterstof, en verdere aanscherping van het Europese bronbeleid. Het is vervolgens aan burgers en bedrijven om de voor hun optimale keuze te maken van vervoerswijze en -middel.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/135947

Marktopening spoor

Voor mij is subsidiariteit een belangrijk uitgangspunt bij het inrichten van de markt voor het binnenlandse personenvervoer per spoor. Ik ga er daarnaast van uit dat de Europese Commissie de resultaten van de evaluatie van de verordening openbare dienstverplichtingen per 2015 eerst afwacht, voordat zij een definitief standpunt inneemt over verplichte aanbesteding. Op dit moment is nog onduidelijk hoe de meeste andere lidstaten hierover denken. Eind 2011 zal de Europese Commissie een consultatieproces opstarten, op basis waarvan in 2012 nadere voorstellen tot verdere marktopening in het spoor te verwachten zijn.

Geluid spoor

Ten aanzien van bronbeleid spoorweggeluid is helder dat de overgrote meerderheid van lidstaten geen voorstander is van verplichte differentiatie van de gebruiksvergoeding op basis van geluid. Bovendien vormt voor veel lidstaten een eventuele (gedeeltelijke) overheidsfinanciering voor de ombouw van remblokken op spoorgoederenwagens tevens een groot struikelblok. Het is mijn inzet om met een aantal landen binnen de EU samen te werken om tot een effectieve aanpak van spoorgeluid te komen. Zo zijn er nu ook in Duitsland plannen om de ombouw van spoorgoederenwagens te stimuleren.

Stedelijke mobiliteit

Het Witboek Vervoer stelt dat vooral steden hinder ondervinden van de negatieve effecten van mobiliteit: toenemende congestie, verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Een groot aantal lidstaten onderschreef de conclusie van de Commissie dat deze problematiek ook op Europees niveau geadresseerd dient te worden. De aandacht gaat hierbij niet zozeer uit naar nieuwe regelgeving, maar vooral naar uitwisseling van best practices, technische harmonisatie en stimulering van innovatie, bijvoorbeeld op het terrein van stedelijke distributie. Ik steun deze benadering. Aandachtspunt blijft op dit terrein de subsidiariteitstoets. Er is in de Transportraad niet specifiek gesproken over meer investeren in openbaar vervoer in de stad.

Cabotage

De fracties van de PVV en SP hebben vragen gesteld over cabotage en de handhaving daarvan. De huidige regels met betrekking tot cabotage in het wegvervoer zijn vastgelegd in EU verordening 1072/2009. Afgesproken is dat bij levering van een internationale vervoersdienst de mogelijkheid tot cabotage vooralsnog beperkt blijft tot drie ritten binnen zeven dagen. De Commissie stelt uiterlijk eind 2013 een verslag op over de ontwikkeling van de interne markt voor het wegvervoer, inclusief een evaluatie van de doeltreffendheid van de controles en de arbeidsvoorwaarden. Op basis van deze evaluatie maakt de Commissie de afweging of - en onder welke voorwaarden - tot verdere openstelling van de markten voor binnenlands vervoer zou kunnen worden overgegaan. In artikel 11

van de verordening is voorzien dat de lidstaten elkaar op operationeel vlak wederzijds bijstaan bij het toezicht op naleving van de verordening, ook met betrekking tot de huidige afspraken over cabotage. Ik hecht belang aan goede samenwerking op dit vlak tussen de inspectiediensten van de lidstaten. Het wetsvoorstel waarin ondermeer de handhaving van de cabotage in Nederland wordt geregeld ligt momenteel ter advisering bij de Raad van State. Ik verwacht dat het voorstel in de loop van het najaar bij uw Kamer kan worden ingediend.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/135947