

Vergaderjaar 2007–2008

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 171

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 juli 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 12 juni 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **het verslag van de informele Raad Ministers van Transport 5 en 6 mei 2008 (21 501-33, nr. 164);**
- **de agenda voor de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (transportgedeelte) van 12 en 13 juni 2008 (21 501-33, nr. 163);**
- **de vertrouwelijke brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 mei 2008 houdende voorstel SEC(2008)287 van de Europese Commissie over een vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan (22 112, nr. 648);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 juni 2008 over follow-up debat wijziging Luchtvaartwet 25 maart 2008 (31 232, nr. 15);**
- **de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 18 maart 2008 houdende mededeling inzake de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur (22 112, nr. 625);**
- **de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 15 mei 2008 houdende BNC-fiche grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid (22 112, nr. 651, fiche 4);**
- **de antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat op vragen van het lid Roemer over problemen met vrijwilligerswerk en het in het buitenland uitlezen van de digitale tachograaf (2385).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Roemer** (SP) vraagt een toelichting van de minister op het voorstellen van de Europese Commissie om ten aanzien van het wegvervoer de externe kosten door te berekenen via elektronische heffing. Hoewel cabotage lange files met lege vrachtwagens kan voorkomen, is de heer Roemer beducht voor de gevolgen van volledige liberalisering ervan. Op de komende Transportraad zou de minister dan ook wel een tandje lager kunnen inzetten op dit punt. Het voorstel van de Commissie om de externe operationele levensduur-

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

kosten verplicht mee te laten wegen bij de aanbesteding van nieuwe wegvoertuigen door decentrale en centrale overheden, laat volgens de heer Roemer te zeer de mogelijkheid open dat men na die weging toch een andere afweging maakt. Dient hierop niet strenger beleid gevoerd te worden?

Tot verbazing van de heer Roemer stelt de minister in zijn brief d.d. 2 juni jongstleden (31 232, nr. 15) dat de luchtvaartmaatschappijen zich pas na 1 augustus van dit jaar behoeven te houden aan de Verordening 416/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers. Waarom behoeft deze reeds in werking getreden verordening niet nu al nageleefd te worden?

Voorkomen moet worden dat de geschillencommissie voor de luchtvaart een papieren tijger wordt en uiteindelijk de meeste geschillen nog steeds door de rechter behandeld worden. Hoe zorgt de minister ervoor dat deze commissie in staat is om daadwerkelijk geschillen op te lossen? In hoeverre behandelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat ondertussen individuele gevallen conform de verordening? Verdient het geen aanbeveling om genoemde commissie te belasten met toezicht op de naleving van de verordening?

Zeer ontevreden is de heer Roemer over de schriftelijke beantwoording van zijn vragen over de truckerrun. De minister geeft hierin eigenlijk aan niets te kunnen en te willen doen. Desgevraagd door een journalist van NRC Handelsblad heeft de Europese Commissie evenwel laten weten dat de minister wel degelijk de mogelijkheid heeft om in bepaalde gevallen charitatieve activiteiten buiten de rust- en rijtijdenregeling te laten vallen. Is de minister bereid zich er alsnog voor in te spannen dat de truckerrun wordt gered van de ondergang?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) maakt uit het voorliggende verslag van de informele Transportraad van 5 en 6 mei jongstleden op dat bij de internalisering van externe kosten de doorbelasting plaats zal vinden voor alle modaliteiten, zoals ook door Nederland wordt gewenst. Is de minister bereid hierop te blijven hameren binnen de raad?

Met betrekking tot de agenda voor de Transportraad van 13 mei aanstaande kan mevrouw Roefs zich grotendeels vinden in de door Nederland voorgestelde reacties. Hoe staat de minister overigens tegenover het verzoek van de Stichting Natuur en Milieu om de richtlijn inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen te verruimen met de categorie mobiele werktuigen? Is de minister bovendien bereid om zich ten aanzien van de transportgemeenschap met de Westelijke Balkan sterk te maken voor aanstelling van een coördinator uit Nederland met specifieke kennis en expertise?

Mevrouw Roefs ondersteunt van harte het voornemen tot instelling van een nationale geschillencommissie voor de luchtvaart. Hoe staat de koepelorganisatie BARIN tegenover deze commissie? Hoe reëel is het volgens de minister dat er in september overeenstemming is en welk type wetgeving heeft hij voor ogen indien het overleg stukloopt?

Het is spijtig dat een van overheidswege ingestelde informatiebalie op luchthavens ten behoeve van de handhaving van Verordening 261/2004 door de minister niet raadzaam wordt geacht. Hoewel informatieverstrekking in dit dossier juist heel erg belangrijk is, doen luchtvaartmaatschappijen dit gezien het tegengestelde belang nog in onvoldoende mate.

Het is positief dat naast het instrument last onder dwangsom het instrument van de bestuurlijke boete wordt ingevoerd. Hoe hoog zullen de boetes overigens zijn? Luchtvaartmaatschappijen zullen zich door lage bedragen immers niet laten afschrikken.

Er komt geen openbaarmaking van de grijze lijst. Welke juridische problemen liggen hieraan ten grondslag en waarin verschillen deze wezenlijk met die ten aanzien van de zwarte lijst die wel openbaar gemaakt wordt?

Vervolgens verzoekt mevrouw Roefs de minister om de toenemende onrust in de Europese transportsector over de almaar stijgende brandstofprijzen aan de orde te stellen in de komende Transportraad.

Op veel plaatsen in het land is onrust ontstaan over de gevolgen van de rij- en rusttijdenwet voor de truckerrun. Europese regelgeving verbiedt vrachtwagenchauffeurs om in hun vrije tijd in hun eigen truck te rijden om mensen met een verstandelijke beperking een geweldige dag te bezorgen, hetgeen naar de mening van mevrouw Roefs de bureaucratie ten top is. Hoewel de minister in zijn antwoorden op schriftelijke vragen van de heer Roemer laat weten voorshands geen oplossing te zien, bereiken mevrouw Roefs signalen dat een oplossing wel degelijk mogelijk is. Waarom kan bijvoorbeeld de uitzonderingsbepaling inzake humanitaire hulp niet van toepassing verklaard worden op de truckerrun? Bovendien is in de desbetreffende Europese verordening de mogelijkheid opgenomen dat op verzoek van een lidstaat de Commissie bepalingen toelicht om een uniforme aanpak te bevorderen. Al eerder heeft de Commissie een bepaalde uitleg gegeven waardoor nationale overheden een bepaalde vrijstelling ruimer mochten interpreteren. Is de minister bereid ook deze mogelijkheid nader te onderzoeken ten behoeve van de truckerrun?

De heer **De Rouwe** (CDA) is overwegend positief over de Nederlandse inzet ten behoeve van de komende Transportraad. Specifieke aandachtspunten zijn nog wel de aanscherping van de eisen voor de toegang tot de markt en tot het beroep van wegvervoerder. Met betrekking tot cabotage dient het zogenaamde leegrijden uit het oogpunt van duurzaamheid en milieu zo veel mogelijk tegen te worden gegaan. Ook dient er meer en vaker aandacht te zijn voor het inzetten van Europees geld voor Nederlandse infra-investeringen. Welke ijzers heeft Nederland op dit punt nog in het vuur en op welke manier kan hierop verder invloed worden uitgeoefend? Is de minister tevens bereid om met de Kamer procesafspraken te maken over de informatieverstrekking over de voortgang inzake het dossier Actieplan goederenvervoerlogistiek? Opname van dit dossier in het grote voortgangsoverzicht levert voorsnog summiere en cryptische informatie op. Tevens is de heer De Rouwe benieuwd naar de stand van zaken rond de oprichting van de nationale geschillencommissie luchtvaart.

De richtlijn betreffende grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid omvat een aantal afspraken tussen EU-lidstaten om boetes van elkaar te kunnen innen. In het verlengde hiervan zou de heer De Rouwe graag zien dat er een regeling tot stand kwam die het onmogelijk maakt dat Nederlanders wier rijbewijs in het buitenland is ingevorderd, in Nederland nog gewoon bevoegd blijven rijden.

Hij sluit zich aan bij de vragen van de vorige woordvoerders over de truckerrun. Zijn fractie heeft al vaker aangedrongen op flexibiliteit in de wet- en regelgeving inzake rust- en rijtijden van chauffeurs. Met name de invoering van de digitale tachograaf toont haarfijn aan dat die wet- en regelgeving echt doorgeschoten is op een aantal punten. Waar vrijwilligerswerk in een groot aantal branches is uitgezonderd van de Arbeidstijdenwet dient dit ook te gaan gelden voor de truckerrun. Zo zou het toegestaan moeten worden dat de gehandicaptenrit met ontheffing verreden wordt waarbij de tachograaf out of scope wordt gezet. Of dit dan eventueel wel of niet zou mogen, is niet iets waar Brussel mee lastiggevallen zou behoeven te worden. Is de minister bereid om op korte termijn met de branche en de organisatoren van de truckerrun hierover rond de tafel te gaan om genoemde ontheffing te regelen en wil hij de Kamer daarover zo snel mogelijk te informeren?

De heer **De Krom** (VVD) sluit zich aan bij de hartenkreet vanuit de Kamer om de bureaucratie terzijde te schuiven ten aanzien van de truckerrun.

Veel in het buitenland woonachtige Nederlanders hebben een auto die bij de RDW zijn geregistreerd. Aangezien de wetgeving het niet toestaat die auto's in het buitenland te laten keuren, moeten de eigenaren met hun auto om de zo veel tijd naar Nederland voor die keuring, hetgeen voor velen van hen een zware opgave is. Onder verwijzing naar de door de Kamer aangenomen motie-Hofstra uit 2004 die vraagt om erkenning van buitenlandse technische keuringen moet de heer De Krom tot zijn spijt constateren dat deze kwestie in de afgelopen vier jaar nog steeds niet is geregeld in Europees verband. Wil de minister zich er sterk voor maken dat dit alsnog gebeurt en kan hij de stand van zaken aangeven rond de aanpassing van de Nederlandse wetgeving ter zake? Is hij tevens bereid de Kamer hierover zo spoedig mogelijk te informeren?

Afwijzend staat de heer De Krom tegenover het voornemen tot internalisering van externe kosten, aangezien het zijns inziens zal leiden tot een kostenverhoging voor de transportsector die toch al met hoge lasten wordt geconfronteerd, zoals de verhoging van de LKW-Maut, de verhoging van het Eurovignettarief én de per 1 juli aanstaande voorziene verhoging met 3 cent van de dieselaccijns ten aanzien waarvan hij de minister verzoekt die sowieso niet door te laten gaan. Het is ook niet goed uit te leggen aan de sector zolang de cabotage nog steeds niet goed is geregeld in Europa. Opvallend is overigens dat in de desbetreffende stukken wel melding wordt gemaakt van de externe kosten maar niet van de baten. Is de minister bereid ook inzicht te verschaffen in de baten en hoe staat hij tegenover de suggestie om slechts het deel door te belasten aan de sector dat overblijft nadat de baten van de externe kosten zijn afgetrokken?

#### **Antwoord van de minister**

De **minister** constateert tot zijn spijt dat binnen de EU een aantal landen nog steeds een cabotagebeleid voert dat indruist tegen de Europese gedachte dat Europa grenzen moet wegnemen in plaats van ze kunstmatig overeind proberen te houden. Het is daarom goed dat er een duidelijke definitie van cabotage komt zodat de huidige lappendeken van allerlei nationale regels op dit punt zal verdwijnen. Nederland zet in op een zo ruim mogelijke definitieve van cabotage, terwijl veel grote lidstaten problemen hebben met een dergelijke verruiming en er zeer stringente voorwaarden aan verbinden. Op aandringen van Nederland heeft de Europese Commissie toegezegd een analyse van de marktsituatie te verrichten op grond waarvan bepaald kan worden of genoemde verruiming mogelijk is. Die verruiming, inclusief een adequate opzet voor retourcabotage, is voor de minister overigens *conditio sine qua non* voor instemming met een nieuwe cabotageregeling.

Nederland is vooralsnog geen groot voorstander van de ontwikkeling van een Europees elektronisch register, hoewel intussen op een aantal belangrijke punten tegemoet is gekomen aan de Nederlandse wensen en bezwaren. Bovendien zal het alleen met een wat meer uitgekledede variant van het elektronisch register akkoord kunnen gaan indien er tevens een tot tevredenheid strekkende oplossing is gevonden voor het cabotagevraagstuk. Het register zal volgens het nu voorliggende voorstel in feite twee registers moeten bevatten, te weten een voor NAW-gegevens van vergunninghouders en een voor strafrechtelijke gegevens.

De minister onderschrijft dat de truckerrun een zeer te prijzen activiteit van vrachtwagenchauffeurs is en dat er dan ook alles om alles moet worden gezet om dit evenement in de toekomst te laten blijven bestaan. Hij erkent hierbij dat de wijze van beantwoording op de schriftelijke vragen van de heer Roemer qua empathie en het meer richting geven op dit vlak beter had gekund. Gerealiseerd moet wel worden dat het onderhavige probleem rond de rust- en rijtijden zich pas sinds de invoering van de digitale tachograaf twee jaar geleden manifesteert. De minister ziet drie mogelijke oplossingsrichtingen. De eerste is dat uitgaande van de huidige

desbetreffende verordening de knelpunten in beeld worden gebracht. Overigens is op ambtelijk niveau reeds geprobeerd om op basis van de artikelen 14 en 25 van de verordening een opening in dezen te vinden, echter helaas zonder resultaat. De tweede oplossingsrichting is dat Nederland een oogje dichtknijpt ten aanzien van de rij- en rusttijdenregelgeving door toe te staan dat de tachograaf gedurende de run wordt uitgezet. De derde oplossingsrichting is dat op de Europese Commissie een beroep wordt gedaan om de truckerrun te laten vallen onder het begrip «humanitaire hulp». De minister zegt toe op korte termijn deze drie oplossingsrichtingen met de sector en de truckersorganisatie te zullen bespreken teneinde tot een inventarisatie van plussen en minnen te komen, waarna de Kamer schriftelijk zal worden geïnformeerd.

Hoewel het streven is gericht op instelling van een Europese geschillencommissie luchtvaart teneinde oneerlijke concurrentie te voorkomen, dienen in de tussentijd de Nederlandse passagiers zo veel mogelijk beschermd te worden wat betreft de bij BARIN aangesloten maatschappijen. De oprichting van de nationale geschillencommissie luchtvaart dient dan ook in dit licht te worden gezien. Alle betrokken partijen werken hiertoe zeer constructief samen. Naar verwachting in de tweede helft van dit jaar zal die commissie van start kunnen gaan, waarbij het de bedoeling is dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat zich bezig zal houden met de structurele aspecten en de maatschappijen als zodanig en dat de commissie de behandeling van individuele klachten op zich zal nemen. Nadat is gebleken dat Verordening 261/2004 door verschillende luchtvaartmaatschappijen verschillend werd geïnterpreteerd, is daarop een schrijven van de Commissie gevolgd met eenduidige regels. Teneinde de maatschappijen de gelegenheid te geven om hun bedrijfsvoering daarop af te stemmen, wordt ten aanzien van de door de Commissie aangepaste en verduidelijkte onderdelen een ingroeietermijn tot 1 augustus gehanteerd, na welke datum de handhaving zal worden geoperationaliseerd. Desgevraagd door de heer Roemer geeft de minister aan dat de informatieplicht aan de passagiers een van de onderdelen is waarop wel reeds gehandhaafd wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Openbaarmaking van de grijze lijst is niet aan de orde. Plaatsing op die lijst kan vele oorzaken hebben die vaak verschillend van aard zijn. Het grijs kent dus vele schakeringen. Oorzaken kunnen bijvoorbeeld gelegen zijn in het toezicht van het land waarin een maatschappij is gevestigd, waarbij die maatschappij zelf geen enkele blaam treft. Openbaarmaking van die informatie zou dan kunnen leiden tot geweldige schadeclaims van zo'n maatschappij.

De bestuurlijke boete kan in bepaalde gevallen hoog zijn maar zal in alle gevallen proportioneel zijn.

Het beleid inzake schone en energiezuinige wegvoertuigen is bij uitstek gediend bij Europese samenwerking. De positieve impuls voor de Europese auto-industrie om de ontwikkeling van milieuvriendelijke voertuigen versneld voort te zetten, past bovendien in de door Nederland ingezette lijn inzake schoon aanbesteden, waarbij geen technologie wordt voorgeschreven maar functionele eisen worden gesteld. Naar verwachting zal dit richtlijnvoorstel een nuttige bijdrage leveren aan de Nederlandse beleidsdoelstelling om schone en energiezuinige voertuigen sneller in de markt te introduceren. De verplichting om externe operationele levensduurkosten mee te laten wegen bij de aanbesteding van nieuwe wegvoertuigen geldt voor alle aanbestedende diensten zoals overheden en publiekrechtelijke instellingen. Verplicht mee te wegen kosten zijn energieverbruik en CO<sub>2</sub>- en luchtverontreinigende emissies. Het staat lidstaten vrij om extra criteria mee te wegen. De beslissing over de mate van weging en de keuze van het uiteindelijk aan te schaffen voertuig blijft bij de aanbestedende diensten zelf liggen.

Over de doorberekening van externe kosten in het wegvervoer zal concreet en inhoudelijk worden gesproken tijdens de informele Transport-

raad in september aanstaande. Het Frans voorzitterschap toont zich in lijn van de Grenelle de l'environnement erg ambitieus om de mobiliteit te vergroenen. Nederland zal zich inzetten voor het bezien van alle modaliteiten en zal er ook sterk op hameren de concurrentieverhoudingen en de positie van de sector niet uit het oog te verliezen. Naar verwachting komt de Commissie eind juli/begin augustus met een pakket voor duurzaam vervoer, dat onder andere zal bevatten een methodologie voor het internaliseren van externe kosten, een roadmap voor alle modaliteiten en een concreet voorstel voor de herziening van het Eurovignet. Fasering van de verschillende modaliteiten is niet uit te sluiten.

De voorstellen van de Commissie over het systeem van elektronisch heffen moeten nog verschijnen. Voordeel van het systeem kan zijn dat het snel en efficiënt is maar voorwaarde is wel dat het non-discriminatoire is. Ook de interoperabiliteit is een belangrijk aandachtspunt.

De huidige ontwikkelingen rond de brandstofprijzen maken geen onderdeel uit van de agenda voor de komende Transportraad, maar is wel reeds besproken in de Concurrentiekrachtraad eind mei en de Ecofinraad van begin juni. Volgende week zal op het ministerie van Financiën onder voorzitterschap van de staatssecretaris van Financiën en in aanwezigheid van de minister van EZ en de minister van Verkeer en Waterstaat een open gesprek plaatsvinden met de sector over genoemde ontwikkelingen rond de brandstofprijzen.

De minister is bereid de suggestie van mevrouw Roefs nader te onderzoeken om ten aanzien van de transportgemeenschap met de Westelijke Balkan een coördinator uit Nederland aan te stellen.

De minister zegt toe de voortgangsrapportage inzake het Actieplan goederenvervoerlogistiek aan de Kamer te zullen doen toekomen. Het belang van een Europese regeling die het onmogelijk maakt dat Nederlanders wier rijbewijs in het buitenland is ingevorderd in Nederland bevoegd mogen blijven doorrijden, wordt ook door de minister ingezien maar tegelijkertijd wijst hij op de juridische complexiteit ervan. Hij zegt toe de Kamer bij brief nader te zullen informeren over alle mitsen en maren.

Hoewel het voorstel van de Stichting Natuur en Milieu om de richtlijn inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen te verruimen met de categorie mobiele werktuigen interessant is, wijst de minister erop dat de behandeling van de richtlijn reeds in een zeer ver gevorderd stadium verkeert, waardoor het de vraag is of het zinvol is om nu nog te pleiten voor een dergelijke verruiming. Wellicht kan het voorstel wel betrokken worden bij een toekomstige snelle herziening.

De vraag over de buitenlandse technische autokeuringen zal de minister schriftelijk beantwoorden.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Roemer** (SP) is voornemens middels een motie de minister een steun in de rug te geven met betrekking tot de truckerrun.

Bezorgd blijft hij over het feit dat het nog steeds veelvuldig voorkomt dat luchtvaartpassagiers onder het mom van overmacht naar huis worden gestuurd terwijl in de praktijk helemaal geen sprake van overmacht blijkt te zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) zegt dat de tweede oplossingsrichting die de minister heeft aangegeven inzake de truckerrun haar voorkeur zeer zeker niet heeft. Als de rijksoverheid dergelijk gedrag gaat vertonen, begeeft deze zich op een hellend vlak.

Hoewel de heer **De Rouwe** (CDA) een eventuele motie van de heer Roemer zal ondersteunen, betreurt hij het in zijn algemeenheid dat door het toenemende aantal VAO's waarin Kamerbrede en zelfs door bewinds-

personen omarmde moties worden ingediend, de behandeling van belangrijke wetsvoorstellen, zoals het wetsvoorstel inzake rijonderricht motorvoertuigen, steeds vaker op de lange baan wordt geschoven.

De heer **De Krom** (VVD) zal de aangekondigde motie van harte meedertekenen, teneinde de minister te ondersteunen in zijn pogingen om ten aanzien van de truckerun een blijvende oplossing te vinden.

### **Toezeggingen**

- De minister zal de Kamer informeren na overleg met de sector over de problematiek met de truckerun (in het kader van regelgeving gebruik digitale tachograaf).
- De Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang in het dossier Actieplan goederenvervoerlogistiek.
- De Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken van mogelijkheden voor autokeuringen voor Nederlanders in het buitenland.
- De Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over de situatie waarbij personen die in het buitenland een ernstig verkeersdelict hebben gepleegd, toch hun rijbewijs in Nederland behouden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roland Kortenhorst

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Van der Sman