

Vergaderjaar 2017–2018

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 705

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2018

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 7 juni in Luxemburg plaatsvindt. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover tijdens het algemeen overleg informeren.

Tevens informeer ik u over enkele moties en een toezegging over weekendrust.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Samenvatting

Op 7 juni a.s. zal de Transportraad onder Bulgaars Voorzitterschap plaatsvinden. Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie t.a.v. concurrentie in de luchtvaart. Voorts zal er gesproken worden over zowel het eerste mobiliteitspakket (algemene oriëntatie) als het tweede mobiliteitspakket, waarbij de bespreking over het tweede pakket louter zal gaan over het recente voorstel inzake gecombineerd vervoer (voortgangsrapportage) en de richtlijn schone en energiezuinige wegvoertuigen (voortgangsverslag)¹. Tevens zal er gesproken worden over havenontvangstvoorzieningen (algemene oriëntatie) en passagiersrechten spoor (voortgangsverslag). Bij eventuele wijzigingen zult u tijdens het AO nader worden geïnformeerd. Ten slotte informeer ik u over enkele moties en een toezegging over weekendrust, waarmee ik deze hiermee als uitgevoerd beschouw.

I. TRANSPORTRAAD, 7 juni 2017

Concurrentie in de luchtvaart

Inhoud

De Europese Commissie heeft op 8 juni 2017 haar voorstel voor een verordening van het Europees Parlement (EP) en de Raad gepresenteerd inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart, die leidt tot intrekking van Verordening (EG) nr. 868/2004. Zie voor nadere informatie over dit voorstel ook de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2017² en het BNC-fiche d.d. 8 september 2017³. De huidige Verordening biedt onvoldoende bescherming tegen oneerlijke praktijken en subsidies van luchtvaartmaatschappijen van buiten de EU die op de Europese luchtvaartmarkt actief zijn. Daarmee is deze tot nu toe niet gebruikt en ineffectief gebleken, o.a. door de «scope» (het bestaan van oneerlijke tariefpraktijken is zeer moeilijk aan te tonen) en de maatregelen (nu bestaat enkel de mogelijkheid een financiële maatregel te nemen).

Het Bulgaarse Voorzitterschap hoopt een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad over het voorstel te bereiken.

Inzet Nederland

Nederland steunt de herziening van de huidige Verordening. Nederland heeft zich de afgelopen maanden ingezet voor een verordening die effectieve bescherming biedt en toepasbaar is. De concepttekst zoals nu voorligt is een uitgekledede versie van het oorspronkelijke Commissie-voorstel, waarin Nederland zich in grote mate kon vinden, maar is nog steeds een verbetering ten opzichte van de huidige Verordening.

Een groot aantal EU-lidstaten, een blokkerende minderheid, is vanaf het begin kritisch op de herziening en lijkt er geen probleem mee te hebben om deze herziening terzijde te schuiven. De huidige concepttekst is daarmee voor Nederland een minimaal startpunt. Tijdens het verdere wetgevingsproces zal vol ingezet worden op effectiviteit en toepasbaarheid.

¹ Zie hiervoor eveneens de BNC-fiches d.d. 1 december jl. Kamerstuk 22 112, nr. 2436, en d.d. 15 december jl. Kamerstuk 22 112, nr. 2445

² Kamerstuk 21 501-33, nr. 673

³ Kamerstuk 22 112, nr. 2387

Indicatie krachtenveld

Er lijkt een blokkerende minderheid te zijn die het voorstel van tafel wil hebben. Anderzijds is er eveneens een andere blokkerende minderheid die juist het voorstel wil aanscherpen. Het Bulgaars voorzitterschap lijkt met de huidige concepttekst een compromis te hebben bereikt waarin voor- en tegenstanders zich, alhoewel met moeite, kunnen vinden.

Het EP heeft in het conceptverslag van rapporteur Pieper een duidelijke lijn gekozen, waar het inzet op aanscherping van de verordening. De verwachting is dat verschillende punten die de voorstanders hebben moeten inleveren, zoals t.a.v. de mogelijkheid om al een onderzoek te starten voor er sprake is van schade, in de onderhandelingen weer ter tafel worden gebracht in de triloog met het EP.

Eerste mobiliteitspakket

Inhoud

Het Bulgaars Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie van de Raad op alle voorstellen van zowel de marktpijler als de sociale pijler. Ook streeft het Voorzitterschap naar een akkoord over het interoperabiliteitsvoorstel (European Electronic Toll Service, EETS) uit de pijler wegbeprizing van het mobiliteitspakket. De bespreking van de voorstellen van de marktpijler en de sociale pijler is op dit moment nog niet afgerond en er zijn nog vele openstaande punten. Onwaarschijnlijk is daarom of een akkoord over deze voorstellen op deze bijeenkomst van de Raad mogelijk is.

De belangrijkste openstaande punten hebben betrekking op de wijziging van de huidige cabotageregels, de wijziging van de rij- en rusttijden en de voorgestelde toepassing van de detacheringsregels op het wegvervoer. Discussiepunten daarbij zijn de mate waarin het cabotagevervoer kan worden vrijgegeven, de invoering van flexibiliteit bij de regels over rij- en rusttijden, incl. wel of geen verbod op het doorbrengen van de normale wekelijkse rust in het voertuig, en in hoeverre de detacheringsregels op het binnenlands vervoer (cabotage) en internationaal vervoer moeten worden toegepast. Voor EETS lijkt een akkoord haalbaar en wenselijk. Het huidige compromisvoorstel verbetert het speelveld voor EETS-dienstaanbieders (vergelijkbaar met telecomproviders) die het mogelijk maken om met één contract, één factuur en één on-board unit tolheffing/kilometerheffing te betalen in meerdere landen en tolsystemen. De richtlijn draagt daarmee bij aan de doelstelling uit het regeerakkoord om vrachtwagens niet met extra apparatuur uit te rusten voor de kilometerheffing. De nieuwe richtlijn biedt bovendien een grondslag voor gegevensuitwisseling in het geval er geen tol of kilometerheffing wordt betaald. NL kan daardoor voor de handhaving van de vrachtwagenheffing, het Eurovignet en de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 bij andere LS NAW-gegevens opvragen en vervolgens een boete opsturen. Dit maakt de handhaving effectiever en efficiënter en leidt tot een gelijk speelveld.

Inzet Nederland

Nederland wil dat het pakket voorstellen van de marktpijler en de sociale pijler bijdraagt aan het terugdringen van de oneerlijke concurrentie in het wegvervoer. De wijziging van de huidige cabotageregels zou niet moeten leiden tot verdere liberalisering. Daarbij moet het pakket leiden tot heldere regels die eenduidig interpreteerbaar zijn en die uniforme handhaving binnen de EU bevorderen. Nederland acht verdere liberalisering van

cabotage ongewenst zolang het huidig verschil in sociale condities tussen lidstaten bestaat. Uit de nationale impactstudie naar de gevolgen van de voorstellen van het mobiliteitspakket die 18 december jl. naar uw Kamer is gestuurd⁴ bleek ook dat de Nederlandse wegvervoersector negatieve effecten zou ondervinden bij een liberalisering van de bestaande cabotageregels.

Met het oog op de verkeersveiligheid is Nederland slechts beperkt bereid om meer flexibiliteit bij de rij- en rusttijden in te voeren. Nederland wil verder in het algemeen dat uitzonderingen op de toepassing van de detacheringsregels zo beperkt mogelijk zijn. Om oneerlijke concurrentie op de binnenlandse markt te voorkomen moet met name voorkomen worden dat de detacheringsregels een verruiming van cabotage mogelijk maken.

Nederland denkt in de lopende besprekingen constructief mee over mogelijke oplossingen voor de openstaande punten die op voldoende draagvlak in de Raad kunnen rekenen. De suggesties die Nederland heeft gedaan ten aanzien van het voorstel zijn welwillend meegenomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verruimen van de bepalingen met betrekking tot gegevensuitwisseling in geval van niet bepaalde tolheffingen (of vergelijkbare heffingen), zodat deze ook van toepassing zijn op bijvoorbeeld vignetten). Ook heeft Nederland gepleit voor een andere invulling van een op te richten nationaal contactpunt om onnodige uitvoeringslasten te voorkomen. Beide aspecten komen terug in het huidige voorstel. Nederland kan het compromisvoorstel steunen. De Eurovignetrichtlijn is gedurende dit voorzitterschap niet aan bod gekomen. Deze komt tijdens deze bijeenkomst van de Raad dan ook niet ter tafel.

Indicatie krachtenveld

Bij de meeste openstaande punten van pijler 1 en 2 is in de Raad een scheiding zichtbaar tussen de standpunten van de lidstaten uit Midden- en Oost-Europa en de standpunten van de lidstaten uit West-Europa. In het algemeen pleit de eerste groep voor meer flexibiliteit bij de rij- en rusttijden, een verdergaande liberalisering van de cabotageregels en langdurige uitzonderingen op de toepassing van de detacheringsregels op het wegvervoer. De standpunten van de lidstaten uit West-Europa staan hier min of meer haaks op. Naast deze twee groepen lidstaten is er nog een klein aantal lidstaten dat qua standpunten niet per se tot één van deze twee groepen behoort, zoals bijvoorbeeld de meer perifere lidstaten.

Voor EETS lijkt het erop dat een meerderheid van de lidstaten de voorstellen kan steunen en dat een algemene oriëntatie haalbaar is. Eind mei zal dit in de laatste ambtelijke overleggen helder worden.

Tweede mobiliteitspakket

In november 2017 heeft de Commissie de voorstellen van het tweede mobiliteitspakket gepubliceerd, waarin o.m. voorstellen zijn opgenomen voor de richtlijn gecombineerd vervoer, de wijziging van de richtlijn schone voertuigen, en de verordening over de toegang tot de internationale markt voor personenvervoer per bus. Onder het Bulgaars Voorzitterschap is in het kader van de Transportraad de meeste aandacht uitgegaan naar de eerste twee voorstellen⁵. Het voorstel inzake

⁴ Kamerstuk 34 734, nr. 19

⁵ Zie hiervoor de BNC-fiches d.d. 1 december jl. Kamerstuk 22 112, nr. 2436, en d.d. 15 december jl. Kamerstuk 22 112, nr. 445

CO₂-emissies van personenauto's en bestelwagens, dat eveneens deel uitmaakt van het tweede mobiliteitspakket, wordt behandeld in het kader van de Milieuraad.

Gecombineerd vervoer

Inhoud

Met het voorstel voor gecombineerd vervoer beoogt de Commissie het aandeel gecombineerd transport in het Europees goederenvervoer te vergroten. De onderhavige richtlijn is het enige wettelijke instrument op EU-niveau waarmee direct de overgang van wegvervoer naar transportvormen met lagere emissies kan worden gestimuleerd, zoals binnenvaart, zeescheepvaart en railvervoer («modal shift»). Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een voortgangsrapportage worden gepresenteerd.

Inzet Nederland

Nederland ondersteunt de doelstellingen van de Commissie om intermodaal vervoer te bevorderen. Nederland is voorts van mening dat de voorstellen dienen te worden beoordeeld en behandeld in samenhang met de voorstellen in het kader van het mobiliteitspakket dat gepubliceerd is in juni 2017, met name de voorstellen op het gebied van cabotage en detachering. Een van de maatregelen uit de onderhavige richtlijn om gecombineerd transport te stimuleren is vrijstelling van de beperkingen die gelden voor cabotagevervoer over de weg. Het onderhavige voorstel heeft daarom een directe relatie met de voorstellen in het kader van het mobiliteitspakket. Het zou daarbij niet zo mogen zijn dat deze voorstellen elkaar ondermijnen.

Indicatie krachtenveld

Veel lidstaten staan positief tegenover de algemene doelstelling van de Commissie intermodaal vervoer te bevorderen. Voor zover het de samenhang betreft met het eerste mobiliteitspakket is ook hier een scheiding zichtbaar tussen de standpunten van lidstaten uit Midden- en Oost-Europa en de standpunten van de lidstaten uit West-Europa.

Richtlijn schone voertuigen

Inhoud

De Raad zal kort worden geïnformeerd over de voortgang van de besprekingen over herziening van de Richtlijn. De verwachting is dat de onderhandelingen door het Oostenrijks voorzitterschap verder worden opgepakt.

Doel van het voorstel is om door verbetering van overheidsaanbestedingen het gebruik van lage- en nul-emissievoertuigen substantieel te bevorderen, om zo bij te dragen aan het behalen van de emissiereductiedoelen van de EU zoals die zijn opgenomen in de Europese strategie voor lage-emissie mobiliteit. Dit levert ook concurrentiekracht en groei op voor de transportsector.

Inzet Nederland

Nederland staat in algemene zin positief tegenover het voorstel. Nederland onderschrijft het belang van voorstellen die bijdragen aan het behalen van de emissiereductiedoelen en ondersteunt daarmee het inzetten van overheidsaanbestedingen als instrument in de transportsector.

De door de Commissie uitgewerkte voorkeursoptie wordt door Nederland ondersteund. Het voorstel is gebaseerd op uitstootnormen en biedt zekerheid op de langere termijn aan het bedrijfsleven, terwijl het voldoende flexibiliteit biedt bij de implementatie. De emissie-eisen per voertuig zijn voor Nederland acceptabel. Om de doelpercentages van het aandeel energiezuinige voertuigen bij aanbestedingen op tijd te bereiken is wel een extra inspanning nodig.

De verwachting is dat de voorgestelde percentages voor alle voertuigen in Nederland extra inzet vraagt van decentrale overheden, met uitzondering van de partijen die al in het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus afspraken over de instroom van zero-emissie bussen hebben gemaakt. Daarnaast vraagt het extra inzet van het Rijk bij zware voertuigen. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt een impact assessment voor Nederland uitgevoerd. De resultaten hiervan worden in de loop van 2018 verwacht.

Indicatie krachtenveld

De belangen van de verschillende lidstaten liggen uiteen. Het Nederlandse standpunt vertoont op grote lijnen overeenkomsten met dat van de landen die een ambitieuze emissiereductie nastreven. Sommige landen hebben problemen met de extra kosten; vooral in de niet-stedelijke gebieden voorzien deze landen problemen. Zij vragen derhalve om financiële steun van de Commissie. Ook is er een groep van landen die wil vertragen omdat zij denkt dat de Europese markt nog niet klaar is en er vooral niet-EU-voertuigen zullen worden aangekocht.

Er is een voorstel vanuit het EP in voorbereiding dat o.a. vraagt een schoon voertuig te definiëren op basis van de gebruikte brandstof, zodat er samenhang ontstaat met de Richtlijn voor alternatieve brandstoffen en infrastructuur. Ook wordt aandacht gevraagd voor een aantal andere zaken zoals retrofitopties – de mogelijkheid om bestaande minder schone auto's om te bouwen naar schone auto's – en circulaire principes rond batterijen.

Havenontvangstvoorzieningen

Inhoud

Het Bulgaarse Voorzitterschap wil toewerken naar een algemene oriëntatie tijdens de Raad. Met het herzieningsvoorstel wordt ingezet op het verder terugdringen van afvallozingen op zee en op het verminderen van de administratieve lasten. Zie voor nadere toelichting op het voorstel het BNC-fiche hierover dat 23 februari jl. aan uw Kamer is gestuurd⁶. Meerdere Lidstaten, waaronder Nederland, en de Commissie zijn bereid hieraan mee te werken, maar op dit moment is nog onduidelijk of het Voorzitterschap met een door de Lidstaten gedragen standpunt komt.

⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 2495

Inzet Nederland

Nederland heeft de afgelopen jaren aangedrongen op een herziening van de Richtlijn havenontvangstvoorzieningen en heeft hier actief inhoudelijke voorstellen voor aangedragen. Veel van deze punten komen herkenbaar terug in het voorstel dat inzet op verlaging van administratieve lasten en terugdringing van zwerfvuil op zee. Het kabinet kan in grote lijnen instemmen met het voorstel, maar er zijn ook enkele zorgpunten in de uitwerking, zoals ten aanzien van klein gevaarlijk afval, passief opgevoerd afval en de aangescherpte afgifteplicht voor schepen met een volgende bestemming buiten de EU.

Indicatie krachtenveld

De meeste landen kunnen zich in grote lijnen vinden in het voorstel, maar hebben, net als Nederland, op verschillende uitwerkingpunten wijzigingsvoorstellen gedaan. T.a.v. meerdere Nederlandse zorgpunten, zoals de voorbeelden hierboven, lijkt een goede oplossing mogelijk te gaan worden. Dit geldt echter niet voor één Nederlands punt, te weten een aangescherpte afgifteplicht voor schepen die vertrekken naar een haven buiten Europa. Sinds het Probo Koala-incident wordt hier sterk op aangedrongen en is dit door meerdere Ministers bij de Commissie onder de aandacht gebracht. De Commissie was hiervoor ontvankelijk en heeft dit punt opgenomen in het Commissievoorstel. Meerdere Lidstaten hebben hier echter grote moeite mee, omdat deze vinden dat dit mogelijk discriminatoir kan zijn, één of meerdere havens in een lidstaat niet teveel afval willen inzamelen of dat de vanuit de IMO bestaande flexibiliteit voor de zeevaart om te kunnen afgeven waar het schip wil, wordt ingeperkt. Hierdoor neemt Nederland met enkele andere lidstaten op dit punt momenteel een minderheidspositie in.

Passagiersrechten spoor

Inhoud

De Raad zal spreken over het voortgangsverslag van de behandeling van de herschikking van de passagiersrechtenverordening spoor. Met het voorstel tot herschikking van de verordening *Rail Passenger Rights* streeft de Commissie naar een evenwicht tussen het versterken van de passagiersrechten en het beperken van de lasten voor spoorwegondernemingen, bijv. door het versterken van de rechten van personen met een handicap of beperkte mobiliteit en betere informatie voor reizigers bij het boeken van een reis. Zie voor nadere toelichting op het voorstel het BNC-fiche hierover dat 3 november jl. aan uw Kamer is gestuurd⁷. Het agenderen van het voortgangsverslag is conform het voornemen van het Bulgaars Voorzitterschap en is de opmaat voor verdere behandeling onder de aanstaande Voorzitterschappen.

Inzet Nederland

Nederland staat in algemene zin positief tegenover het voorstel. Nederland onderschrijft de wenselijkheid om passagiersrechten te versterken, in het bijzonder ten aanzien van reizigers met een handicap of een beperkte mobiliteit. In Raadskader heeft Nederland met name aandacht gevraagd voor de duidelijkheid van de in de conceptverordening opgenomen bepalingen en de proportionaliteit ervan. Nederland kan zich vinden in de inhoud van het voortgangsverslag, die een feitelijke weergave geeft van de recente verhandelingen in Brussel.

⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 2419

Indicatie krachtenveld

Zoals ook uit het voortgangsverslag blijkt, hebben de lidstaten kritiek van zowel inhoudelijke als technische aard op vrijwel alle onderdelen van de conceptverordening. Of het Commissievoorstel het gaat halen op belangrijke beoogde wijzigingen is op dit moment nog niet te zeggen. De belangrijkste discussiepunten zijn momenteel: 1) het afschaffen van de mogelijkheid om bepaalde spoorvervoerdiensten gedeeltelijk vrij te stellen van de toepassing van de verordening; en 2) het vrijstellen van spoorwegondernemingen van de verplichting tot het betalen van vergoedingen van de prijs van het vervoersbewijs aan reizigers in het geval van overmacht.

Overige

- **CEF-verordening:** Naar verwachting zal de Commissie de lidstaten tijdens de Raad informeren over de voorstellen voor wijziging van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de *Connecting Europe Facility* (CEF). De inzet van Nederland staat beschreven in het antwoord van het kabinet op de raadpleging van de Commissie inzake de EU-financiering op het gebied van strategische infrastructuur⁸. Uw Kamer zal op basis van het definitieve voorstel via de gebruikelijke procedure middels een BNC-fiche worden geïnformeerd.
- **Militaire mobiliteit:** De Commissie presenteert het actieplan voor verbetering van militaire mobiliteit in de EU, dat op 28 maart jl. verscheen, aan de Raad. Het plan heeft betrekking op militaire eisen, transportinfrastructuur (TEN-T) en belemmerende regelgeving en procedures, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een eerste analyse van de Nederlandse infrastructuur laat zien dat de vanuit militair oogpunt strategische routes slechts ten dele overeenkomen met het TEN-T-kernnetwerk. Nederland heeft militaire mobiliteit begin 2017 hoog op de Europese politieke agenda geplaatst. Snelle en vlotte verplaatsingen van militair personeel en materieel in de Europese Unie worden momenteel belemmerd door een aantal fysieke, juridische en bureaucratische hindernissen, zoals infrastructuur die het gewicht van een militair voertuig niet kan dragen of omslachtige douane- en andere procedures. Het BNC-fiche is op 9 mei 2018 naar de Tweede Kamer gezonden⁹.

II Moties en toezegging over de weekendrust

Tijdens het dertigledendebat op 17 januari jl. heeft lid Van Dijk gevraagd of het klopt dat een bedrijf maximaal een boete van € 82.000 euro krijgt, terwijl er voor € 1 miljoen aan overtredingen is begaan. Naar aanleiding van deze vraag heb ik toegezegd om naar de effectiviteit van het boetebeleid te kijken.

Door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt onder andere toezicht gehouden op de naleving van rij- en rusttijden. Dit toezicht vindt plaats tijdens wegcontroles (objectinspecties) en bedrijfscontroles (administratie inspecties). Bij overtredingen wordt gehandeld conform de Beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (wegvervoer) 2016. Deze beleidsregel bevat de precieze boetebedragen voor overtredingen van de Arbeidstijdenwet (Atw) en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atbv): de boetecatalogus. Daarnaast bevat de beleidsregel regels over maximumboetes bij een eerste bedrijfsonderzoek (artikel 5) en regels over de vraag wanneer bedrijven meteen

⁸ Kamerstuk 22 112, nr. 2509, 20 maart 2018

⁹ Kamerstuk 22 112, nr. 2565

beboet worden en wanneer gekozen wordt voor een waarschuwing. De hoogte van een boete is onder meer afhankelijk van het aantal chauffeurs dat bij een bedrijf in dienst is en kan er inderdaad toe leiden dat bij een eerste bedrijfsinspectie een maximumboete van € 82.000 kan worden opgelegd. Een belangrijk uitgangspunt van het boetebeleid is ook dat een sanctie een afweging moet zijn tussen de ernst van de overtreding (proportionaliteit) en de afschrikwekkendheid (doeltreffendheid) ervan.

Bij een eerste bedrijfsinspectie worden alleen overtredingen in de categorie van de heel belangrijke inbreuken beboet. Indien veel en belangrijke inbreuken worden geconstateerd, volgt er onherroepelijk een herhalingsonderzoek. Vanaf dit herhalingsonderzoek geldt geen boetemaximum meer en worden naast de categorie heel belangrijke inbreuken ook de belangrijke inbreuken (met boetes variërend van € 200,00 tot € 549,00 per overtreding) meegenomen. Deze inspectiestrategie dwingt bedrijven om de geconstateerde overtredingen snel te verhelpen en in de toekomst te voorkomen, zonder dat er boetes worden opgelegd die, in een sector met relatief lage marges, meteen tot het einde van het bedrijf leiden. Het beeld uit deze herhalingsonderzoeken is dat de naleving van de bedrijven van de Atw en Atbv verbetert en dat ze minder overtredingen begaan. Het boetebeleid lijkt hiermee het beoogde effect te bereiken. Daarnaast staat ook de strafrechtelijke weg open wanneer er sprake is van feiten die wegens de ernst van de gevolgen de rechtsorde ernstig kunnen schokken, zoals wanneer de verkeersveiligheid ernstig in gevaar is gebracht.

Handhaving normale wekelijkse rust in het voertuig

De motie van het lid Jasper van Dijk c.s.¹⁰ verzoekt de regering op alle relevante plaatsen structureel te handhaven op de normale wekelijkse rust in het voertuig (weekendrust). De ILT heeft met betrekking tot de handhaving van de rij- en rusttijden – waaronder ook het handhaven van het verbod van het verblijf van de normale wekelijkse rust in het voertuig valt – een structurele taak. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld¹¹ handhaaft de ILT risicogericht en op parkeerplaatsen waar de meeste overlast is. Specifiek met betrekking tot het handhaven van de normale wekelijkse rust in het voertuig heeft de ILT te maken met de beperkende omstandigheid dat zij onomstotelijk het doorbrengen van de normale wekelijkse rust in het voertuig moet kunnen aantonen. Nadat de ILT in januari flyers heeft uitgedeeld op parkeerplaatsen om chauffeurs over het verbod te informeren, zijn in de loop van februari gerichte acties gehouden op de naleving van de normale wekelijkse rust van 45 uur buiten de cabine. Tot nu toe heeft de inspectie in totaal 315 chauffeurs gecontroleerd. De ILT heeft 72 boeterapporten opgesteld, omdat chauffeurs hun verplichte wekelijkse rust in de vrachtauto hebben doorgebracht. De handhaving op de normale wekelijkse rust in het voertuig maakt ook deel uit van de reguliere controles op rij- en rusttijden.

Hierbij reageer ik ook op de motie van het lid Özütok c.s. (Kamerstuk 34 734, nr. 24) die de regering verzoekt in gesprek te gaan met omliggende landen over zowel het boetebeleid als de handhavingspraktijk, met als doel te zorgen dat de boete en pakkans in Nederland in lijn zijn met die in omliggende landen. De handhaving van de normale wekelijkse rusttijd in het voertuig is een van de onderwerpen waarover Nederland regelmatig in overleg is met andere lidstaten, waaronder Duitsland en België.

¹⁰ Kamerstuk 34 734, nr. 21

¹¹ Kamerstuk 34 734, nr. 20.

Dit onderwerp wordt besproken in Euro Control Route (ECR)¹² en in de *Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement* (CORTE).¹³

¹² Aangesloten lidstaten: België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Verenigd Koninkrijk, Polen, Oostenrijk, Roemenië, Bulgarije, Hongarije en Kroatië.

¹³ CORTE is een non-profitorganisatie, opgericht om nationale transportautoriteiten uit EU- en niet-EU-landen samen te brengen die een verantwoordelijkheid en belang hebben op het gebied van wegvervoer, verkeersveiligheid en verkeersveiligheid. Nationale autoriteiten in CORTE werken samen met vervoersverenigingen en de transportsector.