

Vergaderjaar 2023–2024

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

K

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2023

Hierbij bieden wij u een afschrift aan van de beantwoording van vragen in het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer naar aanleiding van de Transportraad op 4 december 2023.

Wij vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2023

Op 17 november jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad op 4 december 2023. Met deze brief geven wij antwoord op de vragen. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan.

Na het versturen van de geannoteerde agenda aan uw Kamer is duidelijk geworden dat het Voorzitterschap van plan is om op alle wetgevende voorstellen op de agenda een algemene oriëntatie te bereiken, met uitzondering op de richtlijn gewichten en dimensies waarop een voortgangsrapportage is geagendeerd. Verder is de agenda van de Transportraad aangepast: de verordening rij- en rusttijden voor touringcars in het ongeregeld vervoer is toegevoegd, evenals twee «diversen» punten. Deze betreffen de richtlijn over de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen en de implementatie van de ETS-richtlijn specifiek gericht op het maritieme vrachtvervoer. Eén onderwerp uit de geannoteerde agenda wordt niet meer besproken tijdens de Raad, namelijk de herziening capaciteit spoorweginfrastructuur.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

D66-fractie

1. De leden van de D66-fractie lezen dat er mogelijk een akkoord in de Transportraad wordt gesloten over herziening van de Richtlijn gewichten en dimensies zware voertuigen. Deze leden vragen wat dit betekent om bijvoorbeeld met twee aanhangers te rijden op een vrachtwagens, gezien dit een manier is om met één vervoersbeweging meer te vervoeren. Worden hiertoe innovaties en mogelijkheden opengehouden?

Volgens recente berichten van het Spaanse voorzitterschap zal de herziening van de Richtlijn betreffende gewichten en afmetingen worden geagendeerd als een voortgangsrapportage in plaats van als een mogelijke algemene oriëntatie. Met dit voorstel worden de regels voor European Modular Systems (EMS) verduidelijkt en wil de Europese Commissie grensoverschrijdend vervoer van deze voertuigen vereenvoudigen. In Nederland betreft het bijvoorbeeld Lange Zware Voertuigen – een langer en zwaarder voertuig tot 25,25m lang en 60 ton zwaar. Een EMS wordt hier gedefinieerd als een voertuig of voertuigcombinatie met één of meerdere aanhangwagens dat groter zou zijn dan de standaard afmetingen en gewichten van een voertuig. Nederland is voorstander van de versoepeling van de regels omtrent EMS voertuigen, en staat open voor een breder gebruik van dit type voertuig. Verder maakt dit voorstel het gemakkelijker om innovaties rondom EMS voertuigen uit te testen met behulp van proefperiodes. Wel blijft het aan de lidstaat in kwestie om de EMS configuratie toe te laten op het nationale wegennet.

2. Heeft de Minister in beeld hoeveel kunstwerken in Nederland door het huidige voorstel te «krap» zouden zijn en mogelijk moeten worden aangepast?

Zoals is aangegeven in het BNC-fiche¹ voor de Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen, zet Nederland tijdens de onderhandelingen in op afmetingen en gewichten die passen binnen de huidige vormgeving van de Nederlandse infrastructuur. Het voorstel is op dit moment nog volop in beweging waardoor het nu nog te vroeg is om hier een exact antwoord op te kunnen geven.

Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)

3. De leden van de D66-fractie vragen de Minister en Staatssecretaris een update te geven over de ontwikkelingen rond Trans-European Transport Network (TEN-T) en de inzet van de regering om de Lelylijn op te nemen.

Op 5 december 2022 werd tijdens de Transportraad de algemene oriëntatie vastgesteld voor een nieuwe TEN-T verordening. Op 24 april en 26 juni jl. vonden onder Zweeds voorzitterschap twee trilogieën plaats, waarna onder Spaans voorzitterschap op 2 oktober en 14 november jl. nog twee rondes plaatsvonden. Naar verwachting zal het Spaans voorzitterschap tijdens de komende Transportraad een korte terugkoppeling verzorgen. Op 18 december a.s. is een volgende trilogie-onderhandeling gepland. De inzet is dat de onderhandelingen over TEN-T onder Spaans voorzitterschap of onder Belgisch voorzitterschap zullen worden afgerond. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en

¹ BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3783*.

het ministerie hebben intensief contact met Duitsland en de Europese Commissie over de TEN-T-status van de verbinding Amsterdam–Groningen–Bremen. Deze inzet is onderwerp van gesprek op politiek/landelijk niveau en in lijn met de brief aan uw Kamer van 17 oktober jl².

Rijbewijzenrichtlijn

4. De leden van de D66-fractie lezen over het voorstel van de Europese Commissie (hierna: commissie) dat alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kilogram met een rijbewijs B kunnen worden bestuurd. Kan de Minister toelichten of en hoe dit voorstel invloed heeft op de huidige onzekere situaties in Nederland?

Dit voorstel biedt op de lange termijn mogelijk een oplossing voor het huidige probleem. De handhavings- en uitvoeringsproblematiek uit de optionele bepaling van de huidige richtlijn rondom het meergewicht van de alternatieve aandrijflijn en het niet mogen toenemen van het laadvermogen ten opzichte van een conventioneel voertuig met verbrandingsmotor worden in het nieuwe voorstel van de Europese Commissie voor het rijbewijsdeel van het probleem opgelost. Het voorstel regelt nu niets voor het feit dat deze voertuigen voor de wet nog steeds vrachtwagens blijven, met andere verkeersregels dan bij een rijbewijs B wordt geleerd en met een tachograafverplichting. Kanttekening is wel dat Nederland erop aandringt dat het voorstel alleen voor zero-emissie voertuigen geldt. Momenteel vallen alle (deels) alternatief aangedreven voertuigen namelijk onder het voorstel, waardoor bijvoorbeeld ook een hybride diesel met accu eronder zou kunnen vallen. Tweede kanttekening is dat in de volgende onderhandelingen met de Europese Raad, het Europees Parlement en de Commissie het voorstel nog aangepast kan worden. De definitieve tekst wordt pas na deze fase bekend, daarna is naar verwachting nog enkele jaren implementatietijd voorzien.

5. Biedt dit voorstel ruimte om de tijdelijke vrijstelling te verlengen aangezien dit voorstel de huidige situatie beschrijft?

Nee, dit voorstel biedt geen basis om de huidige gedoogsituatie te kunnen verlengen. Dit voorstel treedt naar verwachting pas over enkele jaren in werking. Zoals het vooralsnog in het voorstel staat, is dit drie jaar na vaststelling. De vaststelling vindt naar verwachting eind volgend jaar plaats.

6. Wat zijn de (financiële) consequenties van het niet verlengen van de tijdelijke vrijstelling?

De tijdelijke vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg tot en met 4.250 kg is reeds op 31 december 2022 verlopen. Sinds 1 januari 2023 is er sprake van een gedoogsituatie voor de handhaving op het rijden met deze voertuigen zonder rijbewijs C en tachograaf. Dit geldt alleen voor voertuigen die vóór 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld en voldoen aan de voorwaarden zoals ik in de bijlage van mijn brief van 17 oktober 2023³ heb opgenomen. Deze gedoogsituatie eindigt vooralsnog op 1 januari 2024.

Het niet verlengen van de gedoogsituatie kan ertoe leiden dat busjes zwaarder dan 3.500 kilogram (in feite vrachtwagens), alleen kunnen worden bestuurd met een daarvoor bedoeld rijbewijs van categorie C1 of

² Kamerbrief Voortgang TEN-T Spoor: *Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1164*.

³ *Kamerstukken II 2023–2024, 31 305, nr. 430*.

C met bijbehorende beroepskwalificatie code 95. Hiervoor moeten chauffeurs examens halen, een medische keuring doen en een rijbewijs aanvragen. Afhankelijk van de rijervaring en het verloop van de opleiding kost dit naar verwachting circa 3.500 euro. Tegelijkertijd biedt dit voor de werknemers een kans om daarna ook als beroepschauffeur zwaarder vervoer te verrichten. Ook biedt rijbewijs C de verkeersveiligheidswaarborgen die horen bij het besturen van zware voertuigen. De voertuigen zijn daarnaast tachograafplichtig, dit betekent dat er volgens de huidige regels een tachograaf ingebouwd moet worden in de voertuigen. Dit kost rond 1.000–1.200 euro per retrofit, met mogelijk bijkomende kosten voor een elektrisch voertuig. De verwachting is echter dat voor meerdere voertuigen die gebruik zouden willen maken van deze vrijstelling op grond van de tachograafwetgeving, er reeds standaard een tachograaf ingebouwd zal zijn door de voertuigfabrikant.

7. Kan de Minister in zijn beantwoording de schriftelijke vragen van lid Van Ginneken⁴ meenemen om meer duidelijkheid te scheppen rond dit thema?

Zoals in mijn brief van 9 november 2023⁵ aangegeven, is de urgentie van deze kwestie mij bekend. Ondernemers wachten op duidelijkheid. Daarom werkt het ministerie aan een oplossing voor deze ondernemers. Op dit moment is er vrijwel dagelijks contact met de sector. Een oplossing dient binnen de juridische mogelijkheden te passen en dient handhaafbaar en uitvoerbaar te zijn. Dat betekent dat het ministerie niet alleen overlegt met de sector, maar ook met toezichthoudende en handhavende partijen als de Inspectie Leefomgeving en Transport, de politie, het openbaar ministerie en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Hoewel de overleggen in constructieve sfeer plaatsvinden, zijn er nog enkele vragen te beantwoorden. Zodra de oplossing is gevonden informeer ik, mede namens de Staatssecretaris, de Kamer zo snel mogelijk. Mijn streven is om dit nog in november te organiseren en duidelijkheid hierover te verschaffen. Ik zal dan ook uiteraard overgaan tot de beantwoording van de vragen van het lid Van Ginneken.

Richtlijn Scheepsverontreiniging

8. De leden van de D66-fractie lezen dat Nederland zal pleiten voor flexibiliteit voor lidstaten bij de wijze van handhaving omtrent scheepsverontreiniging. Kan de Minister nader toelichten wat er wordt bedoeld met deze «flexibiliteit»? Draagt een geharmoniseerd beleid niet bij aan de efficiëntie en effectiviteit van het handhavingsbeleid? Wordt er met deze flexibiliteit een zo hoog mogelijk aantal detecties, opsporingen en sancties in het geval van illegale scheepslozingen geborgd?

Het kabinet streeft naar een zo hoog mogelijk aantal detecties, opsporingen en sancties in het geval van illegale scheepslozingen. Hiertoe verwelkomt het kabinet de herziening van de richtlijn. Handhavings- en sanctioneringssystemen verschillen per lidstaat. Daarom steunt het kabinet onder andere het voorstel om lidstaten meer ondersteuning te bieden ten aanzien van surveillance en detectie, met als doel een toegenomen harmonisatie inzake handhavingsactiviteiten door lidstaten.

Tegelijkertijd vragen de verschillen tussen lidstaten ten aanzien van handhaving en sanctionering om flexibiliteit. Gezien de drukte op de

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2023Z17839&did=2023D43207>.

⁵ *Kamerstukken II 2023–2024*, 31 305, nr. 433.

Noordzee wordt in Nederland actief gesurveilleerd en gedetecteerd, waardoor de potentiële administratieve last voor Nederland relatief hoog is. Om dit te beperken is het kabinet van mening dat de bevoegde handhavingsautoriteit zelf moet kunnen besluiten wanneer actie wordt ondernomen op basis van de beschikbare informatie over een verontreiniging op zee.

Als het aankomt op het uiteindelijke sanctioneren is het kabinet van mening dat lidstaten de vrijheid moeten hebben om in individuele gevallen te kiezen voor bestuursrechtelijke, dan wel strafrechtelijke sanctionering van illegale lozingen. Het kabinet is voorstander van verdere harmonisatie van de juridische kaders voor sanctionering, maar acht het daarbij van belang dat aan lidstaten flexibiliteit wordt geboden bij de keuze welk sanctiestelsel in een individuele zaak wordt angewend.