

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 341

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 oktober 2011

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben enkele fracties behoefte enige vragen en opmerkingen voor te leggen over de geannoteerde agenda van de Transportraad van 6 oktober 2011 en de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van transport en water (Kamerstuk 21 501-33, nr. 337).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 oktober 2011. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Jonk

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. Leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

I. VRAGEN EN OPMERKINGEN

VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de inzet van de minister voor de Transportraad van 6 oktober 2011.

De leden van de VVD-fractie willen dat allereerst bestaande problemen met de digitale tachograaf worden opgelost. Deze problemen hebben vooral betrekking op controle en handhaving. De leden van de VVD-fractie hebben veel signalen ontvangen dat controle en handhaving in sommige landen, zoals Frankrijk, worden verricht met de bedoeling buitenlandse bedrijven aan te pakken. Kan de minister aangeven waarom er geen afspraken worden gemaakt over een redelijke controle en handhaving, zoals controle en handhaving in het buitenland alleen met betrekking tot het rijden in dat land en voor de periode vanaf het moment dat het laatste het land is binnengereden en de totale controle en handhaving over het gehele gebruik alleen in het land van vestiging van het bedrijf? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de bewuste aanpak van buitenlandse vrachtauto's daarmee verleden tijd is.

De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van het onderzoeken hoe de administratieve lasten voor transportondernemingen kunnen worden verlaagd. De leden van de VVD-fractie zien echter geen voordelen in het vervangen van de bestuurderskaart door een chip op het rijbewijs. Welke voordelen ziet de Commissie, naar het oordeel van de minister? Wat zijn de nadelen? Waarom wil de Commissie weer verder gaan met regelgeving zonder dat er een vraag is vanuit de markt?

Wil de minister zich ook verzetten tegen het steeds koppelen van nieuwe zaken aan de digitale tachograaf, maar erop toezien dat deze alleen wordt gebruikt voor de verkeersveiligheid, in feite dus voor de rij- en rusttijden?

De leden van de VVD-fractie steunen het voorstel voor het verlenen van een mandaat om de onderhandelingen te starten met de niet EU-leden van de Interbus overeenkomst en met andere buurlanden van de EU. De leden van de VVD-fractie zijn echter geen voorstander van het opnemen van de EU-regelgeving ten aanzien van passagiersrechten in de nieuwe overeenkomst. Deelt de minister de mening van de leden van de VVD-fractie dat dit geen zaak is van de EU? Is de minister niet van mening dat Nederland en andere landen dat beter zelf kunnen regelen?

Tijdens de Europese Transportraad van 6 oktober staat de voortgang van het Emissiehandelssysteem (ETS) op de agenda. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen wordt geschaad wanneer er maatregelen vanuit niet-EU landen worden opgelegd. Deze leden zijn van mening dat, hoe belangrijk het terugdringen van de CO₂-uitstoot ook is, indien deze niet op wereldwijd niveau wordt ingevoerd, het level playing field voor de luchtvaart zoek is. Een onwenselijke situatie volgens de leden van de VVD-fractie. Kan de minister aangeven of zij de problematiek rondom ETS bij de Commissie gaat aankaarten? Wat is daarbij de inzet van de regering en welke lidstaten trekken hierin mogelijk gezamenlijk met Nederland op?

PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de inzet van de minister voor de Transportraad van 6 oktober 2011, maar maken zich zorgen over de ruimte die de minister in de Trans-

portraad van 16 juni 2011 heeft gegeven voor marktopening voor het hoofdrailnet in Nederland.

De leden van de PvdA-fractie zijn voorstander van betere samenwerking in Europa op het gebied van spoor, maar trekken de grens bij het binnenlands vervoer over het hoofdrailnet. De Nederlandse Spoorwegen doen dat tot 2015 en wat de leden van de PvdA-fractie betreft blijven ze dat tot 2025 doen en ook daarna willen de leden van de PvdA-fractie zelf kunnen bepalen of en hoe we aanbesteden. Wij lezen dat de minister heeft aangegeven dat bij marktopening door haar als voorwaarde is genoemd dat er voldoende ruimte moet zijn voor het maken van nationale keuzes ten aanzien van aanbesteding. Kan de minister aangeven dat zij daarmee bedoelt dat Nederland ten alle tijden zelf bepaalt of en hoe het hoofdrailnet wordt aanbesteed of onderhands wordt gegund? Hoe staan andere lidstaten hierin?

Verder vinden de leden van de PvdA-fractie het positief dat de minister aandacht heeft gevraagd voor het gebrek aan ambitie op het gebied van geluidshinder. Kan de minister aangeven hoe het met dit dossier staat en wat de grootste struikelblokken voor andere landen waren?

De minister geeft tevens aan de kwantitatieve doelstelling voor de modal shift van weg naar spoor niet te kunnen steunen. Kan de minister aangeven wat dan haar ambitie is en hoe ze deze wil bereiken in Nederland en de EU?

Tot slot, kan de minister aangeven wat haar collega's in de Transportraad van 16 juni 2011 zeiden over het belang van stedelijke mobiliteit? Wat stelden zij voor? Meer investeren in openbaar vervoer in de stad bijvoorbeeld? Kan de minister aangeven waarom dit kabinet dan precies het omgekeerde doet?

PVV

De leden van de PVV-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de inbreng van de minister in de afgelopen Transportraad. De leden zijn aan de ene kant verheugd over het feit dat de minister bij de afgelopen Transportraad op aandringen van de PVV-fractie zich kritisch heeft uitgelaten over een aantal zaken, waarbij zij wellicht tot haar eigen verbazing in de meeste gevallen bijgestaan werd door andere lidstaten. Gelukkig blijkt dus dat zodra de minister haar mond open durft te doen en eindelijk eens kritiek levert op de door Eurofiele ja-knikkers ingegeven absurde punten die verwoord staan in het Witboek Transport, veel andere lidstaten dit steunen. De leden blijven het natuurlijk wel opmerkelijk vinden dat zij kennelijk hun kritiek pas durven uit te spreken, zodra een andere lidstaat zijn mond opentrekt. Echter de leden zullen daar verder niet over uitweiden, immers niet iedere minister in Europa is gezegend met de adviezen van een verstandige kritische partij als de PVV aan haar zijde!

Want helaas moeten de leden van de PVV-fractie ook nu weer constateren dat het advies van de PVV-fractie of beter gezegd «peptalk» hard nodig is. Er wordt nu immers wel kritisch gesproken over een aantal zaken uit het Witboek Transport door een meerderheid van de lidstaten, maar of daar nu ook actie op ondernomen wordt, blijft onduidelijk uit het verslag van de minister. De leden willen de minister dan bij deze ook nadrukkelijk oproepen om in Europa door te pakken en in ieder geval de ongewenste pagina's uit het Witboek Transport te scheuren waar ook een meerderheid voor is. Want de leden weten ook hoe het werkt in Europa, indien deze ongewenste voorstellen toch verder uitgewerkt worden tot wetsvoor-

stellen, dan bestaat het risico dat ook deze minister slappe knieën krijgt en er gewoon lafjes mee wordt ingestemd (of nog laffer: dat sprake zou kunnen zijn van het onthouden van stemmingen). Om er voor te zorgen dat de minister haar rug recht houdt, zullen de leden van de PVV-fractie een aantal te schrappen punten nu expliciet middels een reeks vragen benoemen:

1. Ten eerste wordt er aangegeven dat een meerderheid van de lidstaten geen bindende afspraken wil op het vlak van de ridicule 60% CO₂ reductie eis. Kunnen de leden van de PVV-fractie er nu van op aan dat dit uit het Witboek wordt geschrapt?
2. Er wordt aangegeven dat er een breed gedragen voorkeur is voor mondiale klimaatafspraken zeker voor lucht- en scheepvaart. Kunnen de leden van de PVV-fractie daaruit concluderen dat de verscherpte zwaveleisen voor Europa en het Emissiehandelsstelsel voor de Europese luchtvaart van de baan zijn? Zo niet, hoe kan dan nog beweerd worden dat het Witboek Transport als doel heeft tot een verbetering van de mondiale concurrentiepositie te komen?
3. De minister heeft terecht haar zorgen geuit over de gevolgen van afschaffen van de cabotageregeling. De minister had eerder toegezegd daar zelf met een oplossing voor te komen, hoe staat het daarmee? Kunnen de leden ervan uitgaan dat deze oplossing in Nederland in werking is getreden voordat de cabotageregeling verdwijnt?
4. Is er een meerderheid van lidstaten voor de terechte kritiek van de minister op de kwantitatieve modal shift doelstellingen, zoals deze in het Witboek staan verwoord? Zo ja, kunnen de leden van de PVV-fractie er dan vanuit gaan dat al deze kwantitatieve doelstellingen uit het Witboek worden geschrapt?

CDA

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de inzet van de minister voor de Transportraad van 6 oktober 2011. Zij hebben geen vragen of opmerkingen.

SP

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de inzet van de minister voor de Transportraad van 6 oktober 2011.

De leden van de SP-fractie vragen welke stappen er nu genomen gaan worden met betrekking tot de digitale tachograaf. Hoe gaat de minister voorkomen dat er op vrij eenvoudige manier (zoals met een magneet) met de rijd- en rusttijden gesjoemeld kan worden? Kan de minister haar antwoord duidelijk toelichten?

De leden van de SP-fractie hopen verder dat het eindelijk afgelopen is met de praktijken waarbij chauffeurs in verschillende lidstaten bekeurd kunnen worden voor eenzelfde overtreding van de rijd- en rusttijden. Er wordt in het voorstel van de Commissie gesproken over betere uitwisseling van gegevens tussen de lidstaten. Zal dit ook gaan voorkomen dat er in de toekomst nog problemen zullen zijn met meervoudige boetes voor één enkele overtreding?

In die betere samenwerking en correspondentie tussen de lidstaten kan volgens de leden van de SP-fractie dan ook meteen gekeken worden naar een betere manier om frauduleuze praktijken van werkgevers op te sporen, die leiden tot uitbuiting van chauffeurs en/of overtreding van de

regels rondom cabotage. Is de minister bereid om op dit punt actief aan te dringen op een spoedige en structurele aanpak van dit soort wanpraktijken?

Verder vragen de leden van de SP-fractie waar de wet voor handhaving van de cabotage richtlijn blijft. Deze is al meerdere malen toegezegd door het kabinet maar is er nog altijd niet.

Ten slotte vragen de leden van de SP-fractie of de minister nog eens duidelijk inzichtelijk kan maken welke bezwaren Nederland heeft bij het integreren van de chauffeurspas in het rijbewijs. Welke voordelen en nadelen zal een eventuele integratie met zich meebrengen?

II. ANTWOORD VAN DE MINISTER

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 aanvagen. 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.

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 (32 500 XII-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.

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 spoogoederenwagens 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 spoogoederenwagens 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.