

Vergaderjaar 2023–2024

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1048**

## **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 4 december 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 10 november 2023 over de Geannoteerde agenda van de Transportraad van 4 december 2023 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1046), over de brief van 13 juni 2023 over het Verslag EU-Transportraad van 1 juni 2023 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1021), over de brief van 16 juni 2023 over het fiche: Herziening Eurovignetrichtlijn voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagens (Kamerstuk 22 112, nr. 3719), over de brief van 30 juni 2023 over het fiche: Wijziging van Verordening onderbrekingen en rusttijden ongeregeld personenvervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 3730), over de brief van 7 juli 2023 over het fiche: Herziening Richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen (Kamerstuk 22 112, nr. 3733), over de brief van 7 juli 2023 over het fiche: Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (Kamerstuk 22 112, nr. 3735), over de brief van 7 juli 2023 over het fiche: Herziening Richtlijn havenstaatcontrole (Kamerstuk 22 112, nr. 3736), over de brief van 7 juli 2023 over het fiche: Herziening Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek (Kamerstuk 22 112, nr. 3737), over de brief van 7 juli 2023 over het fiche: Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging (Kamerstuk 22 112, nr. 3738), de brief van 28 augustus 2023 over Huidig aantal rijbewijskeuringen en impact voorstellen Europese Rijbewijsrichtlijn op stelsel medische rijgeschiktheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1074), over de brief van 22 september 2023 over het fiche: Herziening Richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 3783), over de brief van 15 september 2023 over het fiche: Verordening bepalen broeikasgasemissies transportdienstverleningen (Kamerstuk 22 112, nr. 3777), over de brief van 13 september 2023 over Antwoorden op vragen over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers van 21 en 22 september 2023 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1031) (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1032), over de brief van 3 oktober 2023 over het Verslag informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 21-22 september 2023 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1033) en over de brief van 17 oktober 2023 over de voortgang TEN-T Spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1164).

De vragen en opmerkingen zijn op 20 november 2023 aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 30 november 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 4 december 2023. Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

### **D66-fractie**

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

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.

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? Biedt dit voorstel ruimte om de tijdelijke vrijstelling te verlengen aangezien dit voorstel de huidige situatie beschrijft? Wat zijn de (financiële) consequenties van het niet verlengen van de tijdelijke vrijstelling? Kan de Minister in zijn beantwoording de schriftelijke vragen van lid Van Ginneken meenemen om meer duidelijkheid te scheppen rond dit thema?<sup>1</sup>

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?

## **II Reactie van de bewindspersonen**

### **Inleiding**

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 Trans-

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 2023Z17839 (<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2023Z17839&did=2023D43207>)

portraad 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.

## **Richtlijn gewichten en dimensies zware voertuigen**

### ***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-fiche<sup>2</sup> 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.**

<sup>2</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3783.*

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 triloog-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 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 jl.<sup>3</sup>.

## **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 handavings- 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?**

---

<sup>3</sup> Kamerbrief Voortgang TEN-T Spoor: *Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1164.*

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 2023<sup>4</sup> 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 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 1000–1.200 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 Ginneken<sup>5</sup> meenemen om meer duidelijkheid te scheppen rond dit thema?**

Zoals in mijn brief van 9 november 2023<sup>6</sup> 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 geharmoni-**

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 31 305, nr. 430.

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2023Z17839&did=2023D43207>

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 31 305, nr. 433

**seerd 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 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 aangewend.