

Vergaderjaar 2008–2009

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 191**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2008

Hiermee geef ik gevolg aan het verzoek van de heer Rouwe van het CDA tijdens het AO over de EU Transportraad van 12 juni 2008 (21 501-33, nr. 171), om een voortgangsrapportage met betrekking tot het Europese actieplan logistiek te ontvangen. In de eerder ontvangen brief van 15 februari 2008 (08-VW-B-026) van uw Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat is specifiek gevraagd naar de voortgang rond: intelligente vervoerssystemen (ITS), interoperabiliteit van de elektronische tolheffings-systemen, minimumkwalificaties en opleidingseisen en intermodale laadeenheden. Hieronder zal ik met name ingaan op deze elementen van het Actieplan.

Het actieplan voorziet in een groot aantal vervolgacties voor de periode 2008–2010. Het gaat hierbij zowel om nieuwe beleidsinitiatieven, ontwikkeling van standaarden als het voeren van de dialoog met (sociale) partners over mogelijke nieuwe voorstellen van de Europese Commissie. Zoals ik ook in het BNC fiche (22 112, 591[2]) inzake het actieplan heb gemeld, zullen de benoemde acties in het vervolgtraject op hun eigen merites beoordeeld worden, waarbij ik u zonodig separaat BNC fiches toezend. Gezien de lange doorlooptijd van het actieplan kan ik u op een aantal punten slechts beperkt informeren.

De Europese Commissie zal haar oorspronkelijk voor juni 2008 aangekondigde *Actieplan intelligente vervoerssystemen* in november 2008 presenteren. Op 26 mei heeft nog een laatste consultatie van de lidstaten plaatsgevonden. Nederland verwacht dat het Actieplan een impuls zal geven tot de invoering van interoperabele, intelligente systemen en diensten voor logistiek, verkeersmanagement, informatie en tolheffing, die verbeteringen zullen brengen op het gebied van mobiliteit, veiligheid en milieu. Als onderdeel van het plan participeert Rijkswaterstaat al in het Europese samenwerkingsverband van publieke en private wegautoriteiten, EasyWay.

Voor de uitwerking van de richtlijn inzake *interoperabiliteit van elektronische tolheffing* is geen nieuwe formele termijn gesteld. De officiële dead-

line voor de uitwerking in de richtlijn was 1 juli 2006. Voor zover ik nu kan overzien streeft de Europese Commissie naar een definitiebesluit in het Comité Télépéage (waarin Nederland participeert) binnen enkele maanden en vervolgens ratificering in de zomer van 2009. De Europese Elektronische tolservice (EETS) houdt in dat alle gebruikers die dat wensen, met één contract en één registratievoorziening in het voertuig over alle tolwegen van de EU en de Europese Economische Ruimte kunnen rijden. De EETS is in eerste instantie een parallelle service naast bestaande en geplande nationale, regionale of lokale tolservices. Drie jaar na het bovengenoemd definitiebesluit zal de EETS in werking moeten zijn voor vrachtwagens, 5 jaar na dato voor personenvoertuigen.

Ik hecht veel waarde aan Europese interoperabiliteit vanwege grote voordelen in termen van gebruiksvriendelijkheid, schaalvoordelen met mogelijke prijsdalingen als gevolg, en de grotere beleidsmatige effectiviteit die grootschaliger (internationale) toepassing met zich mee kan brengen. De stand van zaken in Brussel betekent echter dat het project Anders Betalen voor Mobiliteit zich bij de uitwerking van het systeem hoe dan ook niet volledig kan baseren op de Europese definitie. Mijn inzet is daarom om zo goed mogelijk te anticiperen op de toekomstige Europese eisen om te voorkomen dat we het Nederlandse kilometerprijsstelsel in een later stadium moeten aanpassen. Daarnaast blijf ik de besprekingen in Europa voortdurend nauwgezet volgen en beïnvloeden, en streef ook via bilaterale samenwerking convergentie van beprijzingsystemen na.

Op het gebied van het harmoniseren van de *intermodale laadeenheden* is het niet de verwachting dat er spoedig een nieuw Commissie voorstel op tafel zal liggen. Na consultatie van zowel bedrijfsleven als de lidstaten heeft de Europese Commissie geconcludeerd dat het draagvlak voor ontwikkelen van de Europese laadeenheid beperkt is.

Mogelijk zal er binnen afzienbare tijd wel een voorstel komen van de Europese Commissie voor aanpassing van richtlijn 96/53/EC *maten en gewichten* en dan vooral wat betreft Langere Zwaardere Vrachtwagens, LZV's/Ecocombis. Voorlopige resultaten van een brede studie in opdracht van de Europese Commissie wijzen uit dat toelating van LZV's fors gunstige effecten laat zien in de totale kosten/baten afwegingen voor transport in Europa. Er zal naar verwachting een beperkte modal shift van andere modaliteiten richting weg optreden. De verwachte groei van transportstromen zorgt ervoor dat alle modaliteiten hard zullen groeien om deze stromen goederen aan te kunnen. Het eindrapport wordt binnenkort verwacht. Op basis van dit rapport beraadt de Europese Commissie zich op eventuele aanpassing van de richtlijn. Nederland heeft tot nu toe zeer positieve ervaringen met het op beperkte schaal gebruiken van LZVs. Ook in andere landen als Zweden en Finland zijn de ervaringen positief. Aanpassing van de richtlijn zou ruimte kunnen bieden om ook in internationaal wegtransport gebruik te maken van de LZVs.

Over *minimumkwalificaties en opleiding* in de logistieke sector is de Europese Commissie in gesprek met sociale partners. Deze samenwerking is recent gestart en zal komende jaren voortgezet worden.

De Europese Commissie is eind 2006 gestart met een zogeheten «*bottleneck exercitie logistiek*». Aan zowel lidstaten als bedrijfsleven is gevraagd aan te geven welke knelpunten men nog ziet als het gaat om (grensoverschrijdende) goederenlogistiek. In reactie hierop zijn ruim 500 knelpunten geïdentificeerd. Deze zijn vervolgens in drie categorieën ingedeeld: infrastructurele, administratieve en operationele knelpunten. Per categorie is vervolgens door lidstaten en bedrijfsleven geanalyseerd wat de grootste knelpunten zijn. Deze actie is als erg nuttig ervaren. Er is een

goede dialoog tussen de Europese Commissie, overheden en bedrijven tot stand gekomen. Een beperkt aantal knelpunten is inmiddels opgelost. De Europese Commissie heeft hierover gerapporteerd en beraadt zich nu op vervolgstappen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings