

Vergaderjaar 2011–2012

33 132

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU L 207)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 28 maart 2012

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Hieronder ga ik in op de in het verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen per onderwerp.

A. Algemeen

De leden van de VVD fractie vragen zich af of er momenteel intelligente vervoerssystemen in Nederland in gebruik zijn of interfaces met andere vervoerswijzen die in de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie als nationale kop kunnen worden beschouwd.

In Nederland zijn er geen intelligente vervoerssystemen in gebruik die als nationale kop kunnen worden beschouwd. Wel is het zo dat Nederland in Europa voorop loopt met het gebruik van intelligente vervoerssystemen, zoals voor reis- en route-informatie en voor dynamisch verkeersmanagement. Doel van de Europese ITS-richtlijn, hierna de richtlijn, is om via harmonisatie te zorgen voor continuïteit van intelligente transport services. Op deze wijze kan enerzijds worden bijgedragen aan een kosteneffectieve bijdrage aan de realisatie van de doelstellingen op het terrein van efficiënt, veilig en schoon verkeer en vervoer en kunnen anderzijds de Europese weggebruikers optimaal worden gefaciliteerd.

Voor de leden van de PVV fractie is het essentieel dat de richtlijn een vrijblijvend karakter heeft en dat de reis- en verkeersinformatie zonder extra kosten voor iedereen beschikbaar is. Voordat de leden van de fractie van de PVV in kunnen stemmen met deze richtlijn willen zij de garantie hebben dat dit het geval is.

De richtlijn beoogt harmonisatie en standaardisatie van de wijze waarop ITS diensten, met name reisinformatie voor weggebruikers, worden aangeboden. Harmonisatie en standaardisatie bieden kansen om continuïteit van services en kosteneffectiviteit te realiseren. Daarvoor is

samenwerking nodig met andere publieke en private partijen. Nederland is als prominente deelnemer in EasyWay hier al concreet mee bezig. De richtlijn bevat geen verplichting om die diensten daadwerkelijk aan te bieden, mogelijk met uitzondering van veiligheidsgerelateerde verkeersinformatie.

De leden de CDA fractie hebben een vraag over het zogenaamde eCall systeem. Zij vragen zich af waarom de regering het door Ford geïntroduceerde Emergency Assistance (EA) systeem niet ondersteunt, terwijl dit in de rest van Europa wel het geval is.

Nederland is actief betrokken bij de uitwerking van eCall op Europees niveau. Het systeem van Ford voldoet niet aan de specificaties zoals die momenteel op Europees niveau worden ontwikkeld. Om te voorkomen dat in noodsituaties een oproep hierdoor niet wordt beantwoord, is vooralsnog besloten om het door Ford zelf ontwikkelde systeem niet te ondersteunen. Ford Sync heeft overigens slechts enkele Europese landen benaderd om vooraf te overleggen. De landen die het systeem van Ford wel toelaten hebben een andere organisatiestructuur en ook de ICT is daar anders en levert geen onacceptabele vertraging op in de opvolging. Dit benadrukt juist nut en noodzaak om in Europa gestandaardiseerde en geharmoniseerde toegankelijkheid tot het alarmnummer 112 te realiseren. Overigens bevat de richtlijn zelf niet de verplichting tot invoering van eCall. Wel is de EC voornemens om in een nieuwe, specifieke, richtlijn tot wetgeving over te gaan om eCall te verplichten.

De leden van de SP fractie staan kritisch tegenover de mogelijkheid om te komen tot elektronische tolheffing. Zij willen weten in hoeverre dit wetsvoorstel de deur opent om kilometerbelasting in te voeren voor automobilisten. Verder willen de leden van de fractie van de SP graag een nadere toelichting op de vraag op welke wijze de privacy wordt gewaarborgd, met name als het gaat om eCall.

Dit voorstel bevat geen enkele verplichting tot invoering van tolsystemen. Tolsystemen vallen onder een heel andere richtlijn, de 2004/52/EG aangaande European Electronic Tolling Systems. Over het waarborgen van de privacy dient vermeld te worden dat het hier gaat om situaties waarbij het doel is om zo snel mogelijk genuanceerde informatie aan de hulpdiensten te geven, met als doel levens te redden. De privacy zal bij eCall niet anders zijn dan bij de conventionele afhandeling van 112 oproepen.

De leden van de fractie van de PVV constateren dat er nu nog geen administratieve lasten bijkomen, maar dat deze er door vaststelling van de specificaties wel kunnen komen. Deze leden willen graag dat er ten aanzien van specificaties wordt ingezet op een zo toegankelijk mogelijk systeem, zodat het bedrijfsleven optimaal gebruik kan maken van de intelligente vervoerssystemen. Daarnaast willen deze leden dat er geen verplichtingen worden opgelegd aan het bedrijfsleven.

De bedoeling van harmonisatie is juist te zorgen voor continuïteit van services en voor een kosteneffectieve bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen voor efficiënt, veilig en schoon verkeer en vervoer in Europa. Om deze reden zijn zowel publieke als private partijen, ook vanuit Nederland, actief betrokken bij het verder ontwikkelen en vaststellen van de specificaties voor de intelligente transportservices die onder de richtlijn vallen. Voorbeelden van deze betrokkenheid zijn het Europese ITS Committee, de ITS Advisory Group, de Europese standaardisatieoverleggen en het Europese EasyWay project

B. Artikelsgewijs

Artikel 145f

De leden van de SP-fractie vragen of artikel 145f de minister de bevoegdheid geeft om de toekomstige wijzigingen van de EU-richtlijn automatisch te laten doorwerken en op welke wijze de Kamer hier in de toekomst bij wordt betrokken.

In artikel 145f is een voorziening getroffen waarmee wordt voorkomen dat de Wegenverkeerswet 1994 moet worden gewijzigd als de Europese aanduiding van de richtlijn wordt gewijzigd in het kader van de consolidatie van deze richtlijn. Deze voorziening is gebruikelijk in implementatiewetgeving.

Artikel 145g

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister in dit wetsvoorstel de bevoegdheid krijgt om bij ministeriële regeling aanvullende regels te stellen ter uitvoering van de richtlijn. Er is dus geen verdere betrokkenheid van de Tweede Kamer voorzien bij toekomstige wijzigingen van de wet. Deze leden vragen zich af of de minister nationale koppen op de regelgeving kan doorvoeren zonder dat de Tweede Kamer hierbij betrokken hoeft te worden.

De richtlijn is een kaderrichtlijn en bevat algemeen geformuleerde bepalingen, zoals normen en specificaties, die ingevuld zullen worden door de Commissie, geadviseerd door de Europese ITS-adviesgroep. Om deze invullingen tijdig te kunnen implementeren worden zij in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door middel van ministeriële regelingen en worden zij gepubliceerd in de Staatscourant. Het merendeel van de inhoud van deze regelingen zal zeer technisch van aard zijn en zaken behelzen als de technische specificaties van de apparatuur, specificaties voor de installatie van de apparatuur, procedures voor de verificaties van de technische prestaties van de apparatuur, etc. Bij de implementatie van de richtlijn is geen nationale kop op Europese regelgeving gezet. Het betreft één op één implementatie.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus