

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 3597

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *antwoorden van de Europese Commissie op het bericht «Tegengaan bureaucratie exceptioneel transport»* (ingezonden 20 juni 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 augustus 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met de antwoorden van Eurocommissaris Transport Violeta Bulc op schriftelijke vragen van Europarlementariër Caroline Nagtegaal (VVD) over het bericht «Tegengaan bureaucratie exceptioneel transport»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met de problematiek rondom het exceptioneel transport, dat momenteel binnen Europa en per Europese lidstaat sterk verschilt?

Antwoord 2

Het is mij bekend dat de nationale regels voor het gebruik van exceptionele transporten van de openbare weg sterk van elkaar verschillen. Ieder land heeft zijn eigen technische voorschriften voor de voertuigen en veel landen hebben de afgifte van ontheffingen niet centraal (zoals in Nederland) geregeld. Een reden dat ieder land zijn eigen technische voorschriften heeft is dat de infrastructuur van verschillende landen ook anders is. Dat betekent dus ook dat bij de eisen van voertuigen daar rekening mee gehouden dient te worden.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u dat autoriteiten steeds voorzichtiger worden met het verlenen van vergunningen voor exceptioneel vervoer? Heeft u aanwijzingen dat bepaalde lidstaten daarom amper vergunningen afleveren voor exceptioneel transport? Zo ja, welke zijn dat en waarom?

<sup>1</sup> European Parliament, Answer to Parliamentary Questions, 5 juni 2019 ([http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2019-001462-ASW\\_EN.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2019-001462-ASW_EN.html))

#### Antwoord 3

Ik heb, ook van de zijde van de branche, begrepen dat het in Frankrijk, Italië en in toenemende mate in Duitsland steeds lastiger wordt een vergunning te verkrijgen. Ik begrijp dat dit vervelend is voor de branche. Zoals ik in mijn antwoord bij vraag 2 al aangaf is het verdedigbaar dat een land zelf kan bepalen welke exceptionele voertuigen worden toegelaten. Wat een land aan kan is immers sterk afhankelijk van de staat van de infrastructuur, maar ook de verkeersintensiteit. Het is dus niet overal mogelijk om alle exceptioneel vervoer toe te laten op de infrastructuur van alle landen.

#### Vraag 4

Hoe beoordeelt u de signalen uit de transportsector, dat vergunningen voor exceptioneel transport vooral vertragingen opleven in landen als Italië en Frankrijk omdat zij hun eigen infrastructuur niet vertrouwen?

#### Antwoord 4

Deze signalen zijn mij bekend. Ik heb echter geen inzicht in de exacte beweegredenen van deze landen. Ik ga er vanuit dat de autoriteiten in andere lidstaten in staat zijn te beoordelen of de infrastructuur geschikt is voor het exceptioneel vervoer en dat buitenlandse vervoerders niet worden gediscrimineerd.

#### Vraag 5

Hoe beoordeelt u de constatering van de Europese Commissie dat er bij de meest recente herziening van de Richtlijn 96/53/EG inzake gewichten en afmetingen van zware vrachtwagens in 2015 en 2018 de vergunningverlening voor abnormale ladingen niet ter sprake is gekomen? Ziet u mogelijkheden om dit wel spoedig ter sprake te laten komen? Zo ja, wanneer en hoe?

#### Antwoord 5

De Europese richtlijn Maten en Gewichten 96/53/EC geeft voorschriften voor onbeladen voertuigen. Exceptionele voertuigen vallen buiten de scope van de richtlijn. Lidstaten hebben dus de vrijheid hierover op nationaal/decentraal niveau regels en voorschriften te bepalen, omdat zij het beste in staat zijn te beoordelen op welke wijze het exceptioneel vervoer op een verkeersveilige manier kan geschieden. Dit laat onverlet dat, gezien het economisch belang van het exceptioneel vervoer, enige harmonisatie van voorschriften m.b.t. exceptioneel vervoer in Europees verband gewenst is. Vooralsnog blijkt het echter lastig om dit onderwerp op de Europese agenda te krijgen. Ik ben bereid om te verkennen of ik in Europa medestanders kan vinden om voor harmonisatie te pleiten.

#### Vraag 6

Welke stappen kunnen concreet genomen worden om de vergunningverlening voor exceptioneel transport (en de betrouwbaarheid van infrastructuur binnen Europa) aan te kaarten, zodat Nederlandse transportbedrijven gevrijwaard blijven van handelsbarrières?

#### Antwoord 6

Zie vraag 5.