

Vergaderjaar 2014–2015

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 512**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 11 november 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 30 september 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 4 juli 2014 inzake een advies over best practices EU-informatievoorziening plus aangepaste sjablonen BNC-fiches (Kamerstuk 22 112, nr. 1876);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 september 2014 inzake de geannoteerde agenda van de Transportraad op 8 oktober 2014 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 500);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 september 2014 over het verslag van de Informele Transportraad van 16 en 17 september 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 505);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 september 2014 over de Europese uitvoeringsverordening gepubliceerd over nieuwe spoorvervoersdiensten voor passagiers (Kamerstuk 32 376, nr. 43).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,  
Knops

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

**Voorzitter: Hoogland**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn drie leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer en Hoogland,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 16.28 uur.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Welkom bij dit algemeen overleg. Normaal beginnen we met de inbreng van de Kamer, maar nu beginnen we met een toelichting van het kabinet op de BNC-fiches, als ik het goed zeg. Ik zie dat dit niet het geval is. Het kabinet zal in ieder geval een toelichting geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het is niet zozeer een toelichting op de BNC-fiches. De Kamer heeft mij gevraagd om iets te vertellen over de informatievoorziening aan de Tweede Kamer. Onlangs is ook met Minister Timmermans gesproken over de vraag hoe de Kamer wordt geïnformeerd over de Raden en de agenda's daarvoor, zeker gezien het feit dat er vaak maar een heel korte tijd zit tussen het vaststellen van de punten die geagendeerd worden in Europa en het debat dat de Kamer met ons kan voeren. Ik ben in ieder geval blij met de afspraken die de Tweede Kamer en mijn collega Timmermans samen hebben gemaakt over de informatievoorziening van het kabinet aan de Tweede Kamer over de Europese dossiers. Dat geeft een duidelijk kader voor de Kamer, voor mij en voor het ambtelijk apparaat. In het voorjaar zijn bijvoorbeeld al afspraken gemaakt over de tijdigheid van de geannoteerde agenda. Verder is afgesproken dat de Raadsdocumentnummers in de geannoteerde agenda zullen worden opgenomen, zodat de Kamer gemakkelijk een en ander kan vinden. Er zijn ook afspraken gemaakt over een proactieve informatievoorziening als wezenlijke ontwikkelingen zich voordoen in Brussel. Het gaat daarbij om voor de Kamer prioritaire dossiers. Ik zal haar niet overal mee lastigvallen. Verder zijn er afspraken gemaakt over een betere schets van het krachtenveld en een tijdsplanning voor de onderhandelingen met de EU.

Het is altijd mijn wens geweest om de Kamer zo tijdig mogelijk en zo proactief mogelijk te informeren. Dat is complex, omdat de stukken steeds vaker heel laat beschikbaar zijn in Europa. Het is dus vaak een uitdaging om dat te doen. Daarom ben ik ook blij dat de AO's tot nu toe zo dicht mogelijk op de Europese Raad worden geagendeerd. Dan kan onze informatie ook heel actueel zijn. Ik zal zo nog een paar «any other business»-punten noemen, die bijvoorbeeld begin deze week alweer zijn aangeleverd vanuit Europa. Heeft het dan nog zin om de dag voor een AO daarover een brief te sturen of om ze hier te noemen? Vaak zijn de uitgangspunten nog niet duidelijk op dat moment.

Ik ben blij dat wij in het debat met Timmermans een aantal keer als best practice genoemd zijn met betrekking tot het versturen van informatie, maar het kan natuurlijk altijd beter en sneller. Ik zal er samen met de Staatssecretaris voor zorgen dat het zo goed mogelijk wordt gedaan. Ik kom op de informatie over het krachtenveld. Ik kan mij voorstellen dat het voor de Kamer interessant is om niet alleen te weten wat Nederland vindt, maar om ook te weten hoe de andere landen erin staan. Ik zal hier zo veel mogelijk informatie over geven. De complexiteit zit hem erin dat niet alle landen altijd even transparant zijn. Soms houden landen hun kaarten tegen de borst op het moment dat ze de Raad naderen, omdat ze tot het laatste moment willen afwachten wat anderen doen. Het is een

bewegend proces; dat zal de Kamer zich kunnen voorstellen. Op het moment dat de onderhandelingen plaatsvinden, gaan ze soms over de streep of komen ze juist wat strakker in het proces te zitten.

De informatie die ik met de Kamer deel, is publiekelijk toegankelijk, ook voor andere landen, voor de Europese Commissie en voor het Europees parlement. Er zullen dus weleens dossiers zijn waarbij hard onderhandelen bepalend is voor de uitkomst. Het kan weleens minder goed uitpakken als we alle kaarten van onszelf al publiekelijk op tafel leggen. Maar nogmaals, ik voel mij volledig gecommiteerd aan de gemaakte afspraken. Dat geldt ook voor de overige punten uit de brief van 24 april, zoals het melden van de voortgang in de onderhandelingen die plaatsvinden in de trilog met het Europees parlement, de Europese Commissie en de Raad.

In het kader van goede informatievoorziening zeg ik het volgende. De laatste aob-punten die het voorzitterschap begin deze week heeft toegevoegd, zijn vrachtverkeer en de gevolgen van de sancties ten aanzien van Rusland, EU 2020, Galileo, ICAO en MH17. De Staatssecretaris en ik komen graag hierop terug als daar vragen over worden gesteld in eerste termijn.

Dat was de toelichting die de Kamer mij had gevraagd om vooraf te geven.

**De voorzitter:** Dat was dus de toelichting op de informatievoorziening. Deze keer zeg ik het goed. Dank u zeer, Minister. Het verzoek aan de Kamer is om de vragen daarover in eerste termijn mee te nemen. We hanteren een spreektijd van vijf minuten per fractie. Het verzoek is om daar soepel mee om te gaan. Dat zullen we doen.

**De heer Bashir (SP):** Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar toelichting. Het is wellicht handig als de Minister en de Staatssecretaris het straks in hun eerste termijn melden als er nog laatste ontwikkelingen zijn die niet in de brief aan de Kamer zijn meegegeven en als zij daarbij vertellen wat de inzet van Nederland is. Dan kunnen we alle informatie iedere keer weer hier op tafel hebben.

Ik begin met de stukken die bij ons bekend zijn. Ik kom op de hoorzittingen die op dit moment plaatsvinden in het Europees parlement met de beoogde Europese Commissarissen. De kandidaat-Commissaris voor transport is de heer Šefčovič. Ik ben benieuwd wanneer de Minister en de Staatssecretaris kennismaken met deze nieuwe Eurocommissaris, mocht hij benoemd worden. We weten immers nog niet zeker of dit het geval is. Het zou in ieder geval heel goed zijn als de heer Šefčovič snel naar Nederland wordt gehaald om bijvoorbeeld kennis te maken met de inrichting van het Nederlandse spoor. Wij willen uiteraard het verplicht aanbesteden van de concessie voor het spoor van het hoofdrailnet voorkomen. Daarom wil ik meteen aan de Staatssecretaris vragen of zij ons kan melden welke acties zij tot nu toe heeft ondernomen om andere lidstaten te overtuigen.

Verder geeft de Staatssecretaris in haar brief aan dat er voldoende lidstaten zouden zijn die essentiële wijzigingen voorstaan. Aan wat voor wijzigingen moet ik dan denken? Het Europees parlement heeft zich inmiddels ook uitgesproken over de concessie voor het hoofdrailnet. Het EP wil ook dat de onderhandse gunningen na 2022 mogelijk blijven. Kan de Staatssecretaris aangeven wat nu de krachtenvelden zijn? Het is heel mooi dat we het Europees parlement aan onze zijde hebben. Dat is mooi meegenomen.

De SP-fractie leest in de geannoteerde agenda dat de EU-havenverordening in de meeste lidstaten niet positief is ontvangen. Waar liggen de knelpunten voor deze lidstaten? Kan de Minister dit nader toelichten? Ook wil de SP-fractie graag weten of veel lidstaten er voorstander van zijn om het loodswezen te vermarkten. Dat lijkt ons geen

goed idee. Wij hopen dat het kabinet het met de SP-fractie eens is dat het loodswezen niet vermarkt moet worden. We maken ons zorgen over de positie van het loodswezen op het moment dat het vermarkt zou worden. We hopen dat het kabinet hier stellig stelling tegen zal nemen. Wat betreft de voortgangsrapportage over het gemeenschappelijke Europese luchtruim, vraagt de SP-fractie zich af wat de Staatssecretaris bedoelt met de opmerking dat zij van mening is dat er sterker moet worden gestuurd op het leveren van prestaties door de luchtverkeersleiders en de luchtvaartmaatschappijen. Het valt mij op dat de brief over dit onderwerp sowieso erg onduidelijk is. We hebben bepaalde stukken meerdere keren gelezen, maar we begrepen het nog steeds niet. Wellicht kan de Minister of de Staatssecretaris uitleggen wat zij bedoelen, wat de inzet is en wat er gaat gebeuren. Het valt ons op dat het kabinet zegt voorstander te zijn van een gemeenschappelijk luchtruim, maar dat het vervolgens wel allemaal nationale eisen wil stellen, die weer nationaal geregeld moeten worden. Wellicht is daar veel voor te zeggen, maar het is niet mogelijk om zowel een gemeenschappelijk luchtruim te realiseren als allemaal nationale eisen te gaan stellen.

In de brief gaat het kabinet ook in op de drones. Het valt mij op dat het kabinet in dit kader weinig zegt over vliegveiligheid. Dat lijkt mij een belangrijk onderwerp als het om drones gaat. Wat ons betreft zou veiligheid dan ook voorop moeten staan. Onlangs kwam een traumaheli bijna in botsing met een modelvliegtuig. Het lijkt mij niet ondenkbaar dat er zoiets gebeurt bij drones. Graag wil ik een reactie van de Staatssecretaris.

Tot slot. In de eerste helft van 2016 bekleedt Nederland weer het EU-voorzitterschap. Wanneer verwachten de Staatssecretaris en de Minister de Kamer te kunnen informeren over de prioriteiten op het gebied van I en M? Wellicht kunnen de bewindspersonen alvast een informele indicatie geven: voor welke thema's wil Nederland zich hard maken in de eerste helft van 2016?

De **voorzitter**: We zijn soepel met de tijd, maar u hebt uw inbreng binnen vijf minuten afgerond, mijnheer Bashir. Dat is mooi.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Als ik de resterende minuten erbij zou kunnen krijgen, komen we gemiddeld uit op vijf minuten. Ik zal de stopwatch trouwens starten.

In lijn met wat de heer Bashir zegt, lijkt het mij een goed idee om de nieuwe Commissaris, als hij wordt aangesteld, hier uit te nodigen. Het lijkt mij goed om hem dan gelijk te laten zien dat aanbesteden in de regio's op het spoor heeft geholpen om het spoor efficiënter, goedkoper en beter te maken. Het lijkt mij dus een uitstekend plan om het werkbezoek een beetje breder te maken.

Wat vinden de Minister en de Staatssecretaris van de opdracht die de nieuwe Commissaris heeft meegekregen van Juncker? Gaat de EU van richting veranderen?

Ik kom op de CEF-gelden (Connecting Europe Facility). Er is een bedrag van 12 miljard euro beschikbaar, ook om onze vervoersmodaliteiten schoner en beter te maken. Dat geldt ook voor spoorlocomotieven en binnenvaartschepen. Hebben de Staatssecretaris en de Minister voornemens om een en ander te steunen om deze modaliteiten in aanmerking te laten komen voor de subsidiegelden? Het zou namelijk heel mooi zijn als we daar een graantje van kunnen meepikken, zeker nu wij geringere percentages krijgen dan bijvoorbeeld de zuidelijke landen. Ik kom op het Europees luchtruim. Wat ons betreft is er haast om te komen tot één Europees luchtruim. Ik sluit mij aan bij de bezwaren die de heer Bashir heeft. Komen we nu weer met nationale eisen, terwijl we eigenlijk vaart moeten maken met één Europees luchtruim?

Ik kom op de drones. Het is prima om de verkoop en de technische mogelijkheden in Europees verband te regelen, maar we zetten vraagtekens bij de veiligheids- en privacycomponenten. We moeten ervoor uitkijken dat we op dat punt niet verdergaan. Ik stel voor om het College bescherming persoonsgegevens te betrekken bij het bepalen van de opstelling van Nederland in dezen.

Ik ga even mijn waslijstje met punten langs. Ik kom op het wegverkeer. Welke landen doen inmiddels mee aan de «Cross Border Enforcement»-richtlijn (CBE-richtlijn)? Kunnen zij boetes blijven sturen naar andere deelnemende landen in het kader van de boetesystematiek internationaal? Het kan niet zo zijn dat buitenlandse wegmisbruikers in Nederland onbestraft blijven. Ook hoort de VVD heel graag van de Minister hoe zij andere landen gaat aanmoedigen om deze richtlijn zo snel mogelijk te implementeren.

Klopt het dat er in Nederland geen parkeerboetes naar Belgen mogen worden gestuurd, omdat het verdrag waarmee toestemming wordt gegeven voor de uitwisseling van kentekengegevens nog niet is bekrachtigd door onze onderburen? Kan de Minister de Belgische regering aansporen tot een snelle ratificatie van het verdrag, aangezien de Belgen andersom wel willen beginnen met het innen van boetes?

Ik kom op het spoor en de inzet. De algemene, overkoepelende vraag is welke besluitvorming plaatsvindt als het gaat om de liberalisering op het spoor. Partijen staan diametraal tegenover elkaar in de discussie over de liberalisering op het spoor. Hoe gaat de Staatssecretaris, ondanks het feit dat de meerderheid ertegen is, om met deze spagaat? Er lijkt zich in de toekomst een andere meerderheid af te kunnen tekenen, ook binnen de Europese Unie.

Ik kom op de brief die is toegevoegd aan de geannoteerde agenda voor de Transportraad. Vanochtend kwam het bericht tot ons dat de EU de drempels verlaagt voor aanbieders van internationaal spoorvervoer. Nederland ging daar iets te ver mee. We zijn een beetje teruggefloten. Dat werpt toch een aantal vragen op. De ACM (Autoriteit Consument & Markt) mag nu inderdaad de drempelwaarden vaststellen. Hoe verhoudt zich dat tot artikel 70 in de concessie? Morgen hebben we een AO over concessies. In artikel 70 van de concessie staat een en ander over een stukje compensatie naar NS in het kader van het internationaal spoorvervoer en de verdringing op het hoofdrailnet. Wie schetst mijn verbazing: in de brief van 19 september wordt gesproken van cherrypicking. Ik vraag mij af wie aan cherrypicking doet. Misschien is dat wel de NS op deze hsl. De hsl is opengesteld voor internationale vervoerders. We moeten daar dus ook aan meewerken. Ik verbaas mij ook over de laatste alinea van deze brief, waarin staat: «In combinatie met de nu gepubliceerde uitvoeringsverordening bevatten deze maatregelen voldoende waarborgen om internationale personenvervoersdiensten die zijn opgenomen in de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet te beschermen tegen oneigenlijke concurrentie door concurrerende vervoerders.» Dat is feitelijk onjuist nu het internationale spoorvervoer is vrijgesteld. Dat is geliberaliseerd. We kunnen dat dus niet vrijwaren van internationale concurrentie. Hoe denkt de Staatssecretaris in dat geval nieuwe diensten voor internationaal personenvervoer te compenseren? Denkt zij dat de NS gecompenseerd moet worden op het moment dat er nieuwe aanbieders komen? De ACM moet hiervoor de drempelwaarden vaststellen. In de concessie wordt hier al een klein beetje over gerept. Hoe gaan wij hier in Nederland mee om? Straks worden wij weer teruggefloten door de Europese Unie. Ik zou hier heel graag duidelijkheid over willen hebben, want nu lijkt het er een beetje op dat ons doel is om de NS te beschermen, terwijl we er moeten zijn voor de reiziger.

De **voorzitter**: Mevrouw de Boer, u zit al bijna op vijf minuten. U hebt nog vijf seconden. Wilt u langzaam naar een afronding van uw betoog gaan?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik stip nog een paar punten aan. Er zal sprake zijn van verdere harmonisatie van beroepsvereisten van zeevarenden op visserijsschepen. Daar staat de VVD achter. Kan de Minister ook inzicht geven in de gevolgen van deze ratificatie? Leidt zij niet tot onnodige regeldruk en verhoging van de administratieve lasten?

Ik kom op de EU-havenverordening. Wij zullen de lijn van het kabinet uiteraard steunen. Wat gaat hier verder over besloten worden in de Transportraad?

Dan wil ik nog helderheid over de positie van baggeraars. Wat betekent het voor de Nederlandse baggeraars als ook hun werk als havendienst wordt beschouwd?

Er is nog enige onduidelijkheid over de positie van de loodsen. Wat is de inzet van de Minister op dat punt? Het voorstel zou eigenlijk een verordening moeten zijn en geen richtlijn. Is dat misschien ook te bewerkstelligen? Het is van belang dat we de TEN-T-corridors zo breed mogelijk onder de bepalingen van de verordening laten vallen. Het gaat daarbij om alle havens in Nederland. Ik wacht de reactie hierop af.

De **voorzitter**: Ik vraag mevrouw De Boer om het voorzitterschap over te nemen, zodat de inbreng van de PvdA-fractie kan plaatsvinden.

### **Voorzitter: De Boer**

De **voorzitter**: U hebt vijf minuten, mijnheer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik houd het kort, omdat ik anders alleen maar vragen ga herhalen. Er zijn al veel vragen gesteld door de collega's die volgens mij rechtdoen aan wat wij ontvangen hebben en wat op de agenda van de Transportraad staat.

Wat betreft Single European Sky is het aspect van veiligheid met betrekking tot drones al eerder genoemd.

Hoe kijkt het kabinet aan tegen de positie van het loodswezen? Hoe kunnen we ons loodswezen beschermen tegen marktkrachten? Behoort een Europees level playing field tot de mogelijkheden? Hoe wordt verwacht dat die discussie zich gaat ontwikkelen? Dat is ook al gevraagd. Ik wil graag wat zeggen over het Vierde spoorpakket. Laten we niet in een heel ideologisch verhaal terechtkomen over hoe wij aankijken tegen marktwerking op het spoor, want dat heb ik hier reeds vele malen verteld. Wij zijn er niet zo'n voorstander van. Ik ben wel benieuwd of het mogelijk is om de suggestie mee te nemen of eens te overdenken om tijdens het voorzitterschap van Nederland een informele Raad te wijden aan de vraag wanneer marktwerking wel en niet wenselijk is. Omdat het per onderwerp en per land kan verschillen en omdat het in Nederland misschien anders is dan in andere landen, zouden wij het aardig vinden we als we daar in Nederland ook iets voor op de agenda zetten.

Kan het kabinet reflecteren op de havenverordening en het ongelijke speelveld, dat de Nederlandse havens ongeveer 10% omzet per jaar kost? Hoe gaat dat zich ontwikkelen? Ziet het kabinet kansen om de ongelijkheid in het speelveld op te heffen?

### **Voorzitter: Hoogland**

De **voorzitter**: Ik kijk naar de Minister en de Staatssecretaris. Hebt u tijd nodig om uw inbreng voor te bereiden? De Minister geeft aan dat zij direct kan antwoorden. Staatssecretaris, kunt u dan in de tussentijd uw inbreng voorbereiden? Of zullen we vijf minuten schorsen? Dat kan ook, want we hebben genoeg tijd. We hoeven ons niet te haasten. Ik zie dat er twijfel over is, dus laten we vijf minuten schorsen.

De vergadering wordt geschorst van 16.46 uur tot 16.51 uur.

De **voorzitter**: We beginnen met de inbreng van de zijde van het kabinet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het genootschap is iets kleiner geworden, maar ik beantwoord toch maar eerst de vragen van mevrouw De Boer. Wat vinden de bewindspersonen van de opdracht die Juncker heeft meegegeven aan de nieuwe Commissaris? Ook de SP vroeg naar het moment waarop wij kennis zullen maken met de heer Šefčovič. Allereerst is het van belang om te weten dat Juncker voornemens is om in de eerste drie maanden van zijn ambts-termijn in het kader van de evaluatie van de EU 2020-strategie een ambitieus banengroei- en investeringspakket te presenteren. Hij wil zo'n 300 miljard aan publieke en private middelen extra mobiliseren om te investeren in de reële economie. Er wordt gezegd dat dat geld er vooral moet komen via de gewone EU-begroting en via de Europese Investeringsbank (EIB). Maar hij maakt wel duidelijk aan welke sectoren het ten goede moet komen. Hij noemt daarbij onder andere de vervoersinfrastructuur in de industriële centra. Dat zal dus een van de specifieke opdrachten zijn die de heer Šefčovič moet meenemen. De heer Šefčovič zal ook deel uitmaken van het projectteam dat ervoor moet zorgen dat het groei- en banenplan er binnen drie maanden ligt. Ik sta er zelf zeer achter dat we vooral in deze sector gaan kijken naar groei en banen. Ik heb gevraagd om een kennismakingsgesprek begin december. Het hangt nog een beetje af van de vraag of de Commissarissen dan al geïnstalleerd zullen worden of pas later, in januari. In het Europees parlement staat namelijk de benoeming van sommige andere Commissarissen ter discussie. Dat zal duidelijk worden tijdens de hoorzittingen. Als de installatie van de nieuwe Commissie wat later plaatsvindt, zullen we in januari een gesprek met de Commissaris aanvragen. We hebben al data doorgegeven, zowel voor december als voor januari. We zijn er dus helemaal klaar voor. We zullen hem dan natuurlijk ook uitnodigen om naar Nederland te komen. We zullen hem diverse projecten laten zien waar wij trots op zijn, maar we zullen ook de knelpunten waar wij mee zitten bediscussiëren.

De SP vroeg naar de prioriteiten van het voorzitterschap. Ik denk dat het goed is om het daar zo vroeg mogelijk met elkaar over te hebben. We spreken in november hierover in het kabinet. De Kamer wordt dit keer dus heel erg snel bediend. Ik kan nog niet in details treden, maar ik kan wel een indicatie geven. We zullen de kwaliteit van de wetgeving aan de orde stellen, zeker ook omdat ons land een Commissaris heeft op dat vlak. Denk aan better regulation. We zijn daar al een tijdje mee bezig geweest in de Transportraad, maar ook in de Milieuraad. We willen de informele Milieuraad en de Transportraad koppelen, ook met een innovatie-estafette. Ik denk namelijk dat wij als land heel veel te bieden hebben. We vinden urban mobility, luchtkwaliteit en slimme toepassingen ook belangrijke onderwerpen. Die onderwerpen zullen dus aan de orde komen. Marktwerving zal natuurlijk bij bijna alle dossiers die op de agenda staan, onderdeel zijn van de discussie. Dit is even een indicatie. Op een later moment, als wij als kabinet een besluit hebben genomen, zullen wij de Kamer hier verder over informeren.

Ik zie dat mevrouw De Boer er weer is. Ik heb net iets gezegd over de nieuwe Commissaris en de opdracht die hij heeft gekregen van Juncker. Dat zal mevrouw De Boer moeten teruglezen in de Handelingen. Zij kan mij daar zo ook een vraag over stellen.

Ik kom op de Europese havenverordening. Dat is een belangrijk stuk. We hebben eerder met elkaar daarover gesproken in het AO in september 2013. Toen heb ik de Kamer ook geïnformeerd over de stand van zaken. De punten van zorg die Nederland toen had, lijken allemaal te zijn opgelost. Zo zal het Nederlandse arrangement van de loodsdienstverlening gehandhaafd kunnen blijven. Daar ben ik heel blij om. Ook de PvdA heeft hiernaar gevraagd. De vrijheid van dienstverlening in Nederlandse

zeehavens is een feit, behalve voor de loodsdienstverlening. Nederland zal dus ook het voorstel van de Commissie voor de verordening aangaande markttoegang en financiële transparantie steunen. Afgelopen vrijdag zijn de onderhandelingen onder leiding van het Italiaans voorzitterschap in de Raadswerkgroep afgerond. Wij zijn blij dat het een havenverordening blijft en dat het dus geen richtlijn wordt en dat de lidstaten de mogelijkheid krijgen om in het loodsdienstverleningsdossier een apart arrangement toe te passen. Ons eigen stelsel blijft dus overeind. De financiële transparantie en de commerciële bewegingsvrijheid van havenbeheerders blijven eveneens overeind.

In de overweging bij de verordening wordt ook een oproep aan de Commissie gedaan om te komen tot richtsnoeren en staatssteun. De PvdA vroeg net hoe het daarmee staat. We zitten erbovenop. Zoals de Kamer weet, hebben we ook een rapport bij de Commissie ingeleverd. De huidige Commissaris heeft ook gezegd er werk van te willen maken. Het eerste dat ik zal bespreken met de nieuwe Commissaris, is om dat vooral niet te laten liggen. Eigenlijk bevat de tekst geen knelpunten meer voor de Nederlandse havenbeheerders of voor de havendienstverleners. Ik kom zo specifiek terug op het punt van de baggeraars.

**De voorzitter:** Dit is de eerste van de twee interrupties van mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Minister komt nog te spreken over de baggeraars.

Mijn vraag gaat over de positie van de loodsen. Nederland pleit ook voor een oplossing die uitzondering van de loodsdienstverlening overbodig maakt, mits deze juridisch robuust is. Wanneer is dat dan zo? Daar bestaat nu enige onduidelijkheid over.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Lidstaten mogen ervoor kiezen de bepalingen ten aanzien van de marktverordening en de overgangsbepalingen niet toe te passen op loodsdienstverlening. Dat kunnen wij dus zelf doen. Ik beschouw het arrangement zoals wij dat kennen, waarbij tarieven door de onafhankelijke ACM worden vastgesteld, als een heel goed voorbeeld voor Europa. Ik denk dat wij juridisch gezien goed kunnen onderbouwen waarom er een uitzonderingspositie moet zijn.

Voorzitter. Wat is het toepassingsbereik van de EU-havenverordening? Dat is zo breed mogelijk binnen TEN-T. De verordening is van toepassing op het uitgebreide TEN-T-netwerk. Je mag haar ook toepassen op andere zeehavens. Lidstaten mogen ook besluiten om de verordening niet toe te passen op perifere havens, als een lidstaat denkt dat daar een goede reden voor is.

Voor de Nederlandse baggeraars betekent dit dat de bestaande situatie op de baggermarkt in de zeehavens wordt gehandhaafd. Als het bevoegd gezag zelf de baggerdiensten verleent, zoals in Duitsland en in Frankrijk, ontstaat er niet meer ruimte voor Nederlandse baggerbedrijven. Nieuw is wel dat de transparantieregels ook van toepassing zullen zijn op de baggerdiensten die worden verleend door het bevoegd gezag. Als er eventueel sprake is van verholen staatssteun, komt dat hiermee wat makkelijker aan het licht. Dat beschouw ik als winst.

Mogen de Nederlandse bedrijven dan niet meer over de grens opereren? Er is gewoon toegang tot de markt. Dat blijft ook zo. Er zijn ook EU-aanbestedingsrichtlijnen. Die gelden ook voor deze diensten. Het regime dat de richtlijnen waarborgt op basis waarvan Nederlandse baggerbedrijven ook buiten Nederland op overheidsopdrachten kunnen inschrijven, is wettelijk geregeld.

Leidt de havenverordening tot toenemende lasten? Dat geldt niet voor baggerbedrijven, maar wel voor het bevoegd gezag dat zelf bagger-



diensten verleent. Daar waar de baggerdiensten niet door het bevoegd gezag worden verleend, zijn de EU-aanbestedingsrichtlijnen van toepassing, zoals ik net al zei.

Ik wil overgaan tot de CEF-gelden, als de commissie dat goed vindt.

De **voorzitter**: Dat vindt de commissie goed, maar eerst is er nog een interruptie van de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Ik vraag om verduidelijking. In de brief die het kabinet naar de Kamer heeft gestuurd, wordt gesproken over andere lidstaten die niet positief waren over de havenverordening. Ik vraag mij af wat de knelpunten zijn voor die landen. Wat hebben zij opgemerkt of gezien? Wellicht gaat het om iets wat wij over het hoofd hebben gezien. Als zo iets in de brief staat, roept dat natuurlijk vragen op. Die wil ik graag aan de Minister voorleggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Inmiddels is er overeenstemming bereikt in de Raadswerkgroep onder het Italiaans voorzitterschap. De knelpunten die werden gezien of werden opgevoerd door landen, zijn nu allemaal weggenomen in het voorstel dat er ligt. Dat voorstel is voor Nederland inhoudelijk goed en interessant. Ik weet persoonlijk niet wat er allemaal is opgebracht door de diverse landen. Ik kan bekijken of we dat voor een tweede rondje boven tafel kunnen krijgen. Maar in ieder geval zijn de bezwaren die er waren, ingetrokken. Voorzitter. Ik ga verder met de CEF-gelden voor verschoning van de binnenvaart. Het is heel goed mogelijk om bijvoorbeeld subsidies voor het varen op Ing daaronder te laten vallen. We lichten de sector voor, onder andere via het Maritiem Loket bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. 29 oktober is daar bijvoorbeeld een grote voorlichtingsdag. Ik denk dat de Staatssecretaris ook nog iets zal zeggen over de CEF-gelden in relatie tot luchtvaart.

Ik kom op de CBE-richtlijn, oftewel de «Cross Border Enforcement»-richtlijn. Die richtlijn betreft het uitwisselen van informatie over verkeers-overtredingen. Met het voorstel dat voorligt in de Transportraad wordt de richtlijn gerepareerd die de uitwisseling van de gegevens rondom de verkeers-overtredingen regelt. Het gaat om een aantal typen verkeers-overtredingen. Door de verplichte uitwisseling die wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld op het gebied van kentekengegevens, kun je ook worden beboet voor verkeers-overtredingen in het buitenland. Daar zijn een paar vragen over gesteld.

Welke landen doen mee? Kunnen zij wel boetes blijven sturen naar andere deelnemende landen? De zorg was een beetje dat buitenlandse wegmisbruikers in Nederland onbestraft blijven. De VVD vroeg hoe ik andere landen ga aanmoedigen om zo snel mogelijk tot die nieuwe richtlijnen te komen. Hoe ga ik andere landen aansporen om die te implementeren? Op dit moment kunnen lidstaten die hun kentekenregister hebben opengesteld in beginsel ook het Nederlandse kentekenregister raadplegen. In november hebben Nederland, België en Duitsland hun kentekenregister opengesteld, zoals voorgeschreven in de richtlijn. Nederland wisselt al meer dan tien jaar gegevens over voertuighouders uit met België en Duitsland. Sinds begin van dit jaar zijn er steeds meer landen bij aangesloten. Je ziet dat ook andere landen dat gaan doen. Op dit moment gaat het om Bulgarije, Frankrijk, Hongarije, Litouwen, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slowakije en Zweden. Alleen Frankrijk en België raadplegen op dit moment Nederlandse gegevens via de technische CBE-voorziening. In Nederland worden op dit moment systemen en processen bij de uitvoeringsdienst gereed gemaakt om ook de Franse en de Poolse kentekens te kunnen verwerken. Ook andere landen zullen later volgen. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft aangegeven dat we ernaar streven om aanpassingen te doen, opdat ook de overtredingen van Franse

kentekenhouders dit jaar gereed zijn. In de Raad van 8 oktober staat de herziene richtlijn dan ook op de agenda. De aansporing kan dus heel snel gestand worden gedaan. Ik zal in ieder geval instemmen met het voorstel voor de algemene oriëntatie. De Europese Commissie en het voorzitterschap hebben gezegd dat zij zo snel mogelijk de discussie hierover in het Europees parlement afgerond willen hebben.

Klopt het dat Nederland de Belgen geen parkeerboetes mag sturen? Op dit moment is het innen van parkeerboetes een gemeentelijke aangelegenheid. Het gaat immers om een gemeentelijke parkeerbelasting. Internationaal innen is nogal omslachtig, maar waar het mogelijk is, worden die boetes wel geïnd. De werkwijze wordt veel eenvoudiger door de implementatie van de richtlijn. Nederlandse gemeenten hebben geen directe bevoegdheid om de NAW-gegevens behorend bij een kenteken via de RDW in België op te vragen, maar dat wordt wel veranderd zodra het verdrag met België is geratificeerd. Ik zal uw verzoek om bespoediging doorgeven aan mijn collega van V en J. Zo proberen we het langs alle wegen zo goed mogelijk te doen.

Dan is er gevraagd naar de ratificatie van het STCW-F-verdrag (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel) van de IMO (International Maritime Organization). Gaat dat over een opleidingsverdrag voor de bemanning in de visserij? Dat agendapunt wordt mogelijk doorgeschoven, omdat hierover in de Raadswerkgroep nog steeds gediscussieerd wordt. Ik kan de vraag die mevrouw De Boer mij stelde echter wel beantwoorden. Zij vroeg of dit leidt tot verdere regeldruk en een verhoging van de administratieve lasten. De ratificatie zal, naar het zich laat aanzien, niet leiden tot een noemenswaardige verhoging van de regeldruk en de administratieve lasten. Deze items worden ook besproken met de sociale partners. We zullen qua regelgeving zo veel mogelijk anticiperen op het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart. We proberen dus op alle punten de lastendruk niet te veranderen of zeer binnen de perken te houden. De heer Bashir heeft gevraagd om een toelichting op «any other business»-punten die nog toegevoegd zijn. Ik kan dat heel kort doen. Polen zal aandacht vragen voor de gevolgen voor het vrachtverkeer van sancties tegen Rusland. Vanuit de Raad is daar nog niets over aangeleverd. In Nederland hebben we goed contact met de sector. In algemene zin valt de schade mee, maar dat neemt niet weg dat het flinke gevolgen kan hebben voor bedrijven die veel op Rusland rijden. We hebben afgesproken dat zowel de sancties als de compensaties in EU-verband zullen plaatsvinden. Er is geen specifieke compensatie voor de transportsector. Die is er wel voor de landbouwsector. Er is echter flankerend beleid, indien dat nodig is, voor bedrijven in crisis. Dat is de primaire stand van zaken op dit moment. Als er meer informatie is die voor de Kamer van belang is, zal ik haar daar zeker van op de hoogte houden. Op het laatste moment is het punt van EU 2020 erbij gezet. Het Italiaans voorzitterschap heeft dit geagendeerd ter ondersteuning van de lopende herziening van de EU-beleidsstrategie. De Commissie en de lidstaten brengen in beeld hoe het met de voortgang staat. Dat mechanisme werkt steeds beter. De nieuwe Commissie zal volgend jaar de bestaande strategieën herijken. Als opmaat hiervoor heeft de Commissie voor de zomer een raadpleging gestart. De Kamer heeft de Nederlandse bijdrage hieraan eerder deze maand van mijn collega van EZ ontvangen. Om ook vanuit de vakraden een bijdrage te leveren aan de herijking, is dit punt nu geagendeerd en kunnen we er in algemene zin over spreken. Het voorzitterschap zal, denk ik, markeren dat de transportsector een aanmerkelijke bijdrage kan leveren aan groei en banen, in het bijzonder met investeringen in infrastructuur.

Galileo is op de agenda gezet, omdat de Europese Commissie de lidstaten wil informeren over de eerste conclusies van een onafhankelijk onderzoek naar de oorzaak van de mislukte lancering en de vraag wat er met de twee

satellieten gedaan kan worden die niet in de juiste baan zijn terechtgekomen. Wij krijgen daar informatie over tijdens de Raad. Meer heb ik op dit moment niet.

Ik denk dat de Staatssecretaris nog zal ingaan op de aob-punten, de MH17 en ICAO.

De heer Bashir heeft gevraagd welke knelpunten andere lidstaten zagen bij de havenverordening. Die hadden te maken met loodsdienstverlening, financiële transparantie van kleine havens en de vraag of het een verordening of een richtlijn moet zijn. Diezelfde discussie hadden wij ook. Daarnaast ging het over de vraag of het toepassingsbereik moet gelden voor het uitgebreide netwerk of voor het kernnetwerk en of dit binnen de haven moet zijn of inclusief de maritieme toegangsweg. Verder ging het ook nog over onafhankelijke toezichthouders. Vooral Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, maar ook andere landen, hebben hier opmerkingen over gemaakt. Vrijwel alle punten zijn opgelost in de voor ons gewenste richting. Wat dat betreft maak ik me niet meer zo druk om de knelpunten van anderen, zolang een en ander maar past in het stramien dat we zelf voor ogen hebben.

**De voorzitter:** Dank u zeer. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld:** Voorzitter. Ik begin inderdaad met de aob-punten, als eerste met de MH17. Ik heb gevraagd om de ramp met de MH17 op de agenda van de Transportraad te zetten. Tijdens de bespreking hiervan wil ik de hoofdlijnen van het tussentijdse rapport van het onderzoek toelichten. Dat is ook al met de Kamer gedeeld. Mijn primaire inzet is om steun te verkrijgen en om te benadrukken dat het plan van aanpak van de ICAO-taskforce de steun verdient van de vertegenwoordigers in de Council. Ik wil ook benadrukken dat we ook de deskundigen in de gelegenheid moeten stellen om bij te dragen aan de acties. Gezien alle besprekingen tot nu, met onder andere het Italiaans voorzitterschap, de Commissie en het Coreper, heb ik er alle vertrouwen in dat de gevraagde steun ook zal worden geboden.

Dan kom ik op de strategie van de EU voor de zetelverdeling in de ICAO Council. Er is druk vanuit de oosterse ECAC-landen om Turkije een plek te geven. Die was in 2013 ook al heel groot. Hun steun is voor ons onontbeerlijk om niet terug te vallen van negen zetels voor de EU-landen naar zeven zetels. We hebben er nu acht en die willen we ook behouden. Verkiezingen in zo'n council zijn best complex. Er zijn landen die één hele zetel hebben. Nederland valt in een roulatiezetel. Dat is u ook bekend. Spanje en Italië vrezen dat ze niet langer zeker zijn van hun zetel. Ik heb me voorgenomen om me te beperken tot het aanhoren van de argumenten. Ik probeer de handen vrij te houden, zodat we de ruimte hebben om tijdens ons eigen voorzitterschap de discussie te beslechten en bij te dragen aan een optimale oplossing.

De Minister heeft al aangegeven welke prioriteiten Nederland heeft voor het voorzitterschap in 2016. De klimaatonderhandelingen in Parijs zijn in december 2015. Wij gaan ervan uit dat het geen afgehecht geheel zal zijn. In het eerste halfjaar van 2016 zullen we daar vanuit ons voorzitterschap aandacht aan besteden. Daar bereiden we ons op voor. Op dit gebied heeft zowel het Slowaaks voorzitterschap, dat na ons zit, als het Luxemburgs voorzitterschap, dat voor ons zit, Nederland gevraagd om mee te kijken naar de continuïteit van deze dossiers. Het zijn beide relatief kleine landen. Daarom hebben ze gevraagd of Nederland ondersteuning kan bieden. Dat betekent dat we al met Luxemburg mee zullen kijken en ondersteuning zullen leveren, met name ambtelijk. Dat doen we wellicht ook voor het voorzitterschap na ons.

Dan kom ik op de Single European Sky (SES). De heer Bashir en mevrouw De Boer hebben hier vragen over gesteld en de heer Hoogland heeft zich daarbij aangesloten. Het uitgangspunt van de Single European Sky blijft

dat elk land soevereiniteit heeft over zijn eigen luchtruim. Dat is internationaal zo geregeld en dat blijft zo. Er is gevraagd welke nationale eisen gesteld kunnen worden. Denk aan het aansturen van de luchtverkeersleiders. Stel dat België geen luchtverkeersleiding meer heeft maar dat dit in een ander land wordt gedaan, dan blijft België nog steeds bevoegd om aan te geven waar het zijn militaire en publieke luchtruim wil hebben en hoe dit wordt ingedeeld. Denk ook aan aanvliegroutes bij luchthavens. Die worden nationaal bepaald. In die zin zijn het nationale eisen. Zo moet je dat zien. Je krijgt dus één luchtruim, maar ieder land kan richtlijnen geven voor de organisatie van zijn eigen soevereine luchtruim.

Vervolgens kom ik op de drones. Ik moet nog wennen aan het woord «drones», maar inmiddels is er al een nieuw woord voor, namelijk «RPAS» (Remotely Piloted Aircraft System). Veiligheid is heel belangrijk. Bij vliegtuigen is er qua vormgeving sprake van een ontwikkeling van tien jaar, maar bij een RPAS gaat het een stuk sneller. Veiligheid is uiteraard een randvoorwaarde. Botsingen kunnen zich voordoen als een drone geen camera heeft. Degene die de drone bestuurt, de piloot, staat op de grond. Deze is er verantwoordelijk voor als zo'n vliegobject uit zicht is. Dan kunnen botsingen zich voordoen. Veiligheid is belangrijk. We kijken daar niet alleen in nationaal verband naar, maar ook in Europees verband. Als zo'n drone een camera heeft, verder kan vliegen en dus ook in andere luchtruimen komt, moeten er Europese eisen aan gesteld worden, ook op het gebied van veiligheid. Er wordt dus op verschillende niveaus naar gekeken.

Dat geldt ook voor de privacy. Het is belangrijk dat de Europese Commissie daar aandacht aan besteedt. Dat gaat ook gebeuren. Er komen ontwerpregels en verordeningen. Dat betekent dat er ook een consultatie komt. Op dat moment zal ik de Kamer weer tegenkomen. U weet dat wij geen onomkeerbare stappen zetten zonder de Kamer geïnformeerd te hebben. De ontwikkelingen gaan heel snel. Bij een vliegtuig is de ontwikkeltijd veel langer, maar hierbij gaat het in een heel hoog tempo. Dat is ook heel spannend.

Mevrouw De Boer heeft gezegd dat niet alles op Europees niveau geregeld moet worden. Wij houden daarin een slag om de arm. Het is wel noodzakelijk dat er één markt komt. Dat is namelijk efficiënt te regelen. Er moet echter wel heel goed bekeken worden wat we nationaal regelen en wat we Europees regelen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Is het ook een idee om het College bescherming persoonsgegevens te betrekken bij de bepaling van de opstelling van Nederland in dezen?

Staatssecretaris **Mansveld**: We bedenken het ook niet zelf. Het ligt heel gevoelig, zeker als het om privacy gaat. We zullen de geëigende partijen hiervoor consulteren om onze randvoorwaarden te formuleren. Deze suggestie zal daarin worden meegenomen.

Welke acties zijn er ondernomen? Dat heb ik net al meegegeven.

Dan kom ik op het Vierde spoorpakket. U weet dat we nu voor het eerst gaan praten over voorstellen voor marktopening. Het gaat niet over besluitvorming, maar het is een beleidsdebat over deze voorstellen. Met dit beleidsdebat wil het Europees voorzitterschap politieke sturing krijgen voor de verdere behandeling. We hebben al eerder gesproken over de inzet van Nederland. De kern daarvan is dat we ten aanzien van marktopening eigen keuzes willen maken. We zullen ons dan ook uitspreken tegen de verplichting van het introduceren van een verplichte openbare aanbesteding van concessies en tegen de introductie van concessies met een beperkte omvang.

De heer Bashir heeft gevraagd hoe de verhoudingen liggen in Europa. Wie heeft welke positie ingenomen? Een aantal lidstaten zal naar verwachting tijdens het debat in de Transportraad een dergelijk geluid laten horen. Het

gaat met name om de kleinere lidstaten, zoals België, Luxemburg, Oostenrijk en Ierland. Maar ook Frankrijk staat kritisch tegenover de voorgestelde invoering van een verplichte openbare aanbesteding van die concessies. Een aantal landen, waaronder Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, hebben weinig moeite daarmee. We moeten dus even zien wat er gaat gebeuren.

Wat hebben wij gedaan? U weet dat wij een statement hebben geschreven, de Benelux-verklaring. Die heb ik de Kamer afgelopen juni toegestuurd. Ik zal zelf voorafgaand aan en tijdens de Transportraad overleg voeren met de collega's over de Nederlandse positie en aangeven hoe wij daarin staan en hoe het parlement erover denkt. Het lijkt er op dit moment op dat een aantal lidstaten het voorstel zal afwijzen. Te weinig lidstaten lijken het te delen. Het wordt dus moeilijk om een stabiele blokkerende minderheid te vormen. Alle landen hebben er wel opmerkingen over. Ik ben dus heel benieuwd wat er volgende week woensdag gaat gebeuren en hoe iedereen zich zal positioneren. Dit is namelijk de eerste keer dat we erover zullen praten.

Ik vind de suggestie van de heer Hoogland om het te agenderen tijdens het voorzitterschap heel goed, maar qua timing is dat wellicht niet het goede moment. Ik kan mij voorstellen dat ik volgende week voorstel om te bekijken of het eerder kan, bijvoorbeeld als suggestie naar het huidige voorzitterschap. Dat hangt even af van de discussie. Op initiatief van Nederland wordt morgen, op 1 oktober, samen met de Europese Commissie een bijeenkomst georganiseerd met alle spoordirecteuren van alle lidstaten. Het doel is om een debat te voeren over de toekomst van het spoor in Europa, oftewel het verhaal achter het Vierde spoorpakket. Nederland heeft dit geïnitieerd om ervoor te zorgen dat bij de achterhoede, bij de directeuren, duidelijk is wat onze bezwaren en discussiepunten zijn en om ervoor te zorgen dat alle landen die met elkaar kunnen delen. Uiteindelijk zullen meerdere landen amenderen, op welke wijze dan ook. Ik vind het belangrijk dat we in ieder geval hierover in gesprek blijven.

Het Europees parlement heeft inmiddels een positie ingenomen die meer aansluit bij die van Nederland, bijvoorbeeld door de mogelijkheid te behouden van onderhandse gunning, maar, let wel, onder strikte voorwaarden.

Wat houden de essentiële wijzigingen van de marktopeningsvoorstellen in? Een van de zaken die ik tot een essentiële wijziging reken, is de verlenging van de voorgestelde overgangstermijn voor uitfasering van bestaande onderhands gegunde concessies. In het voorstel wordt die termijn bepaald op eind 2020. Daarmee zouden wij in conflict komen met onze concessie voor het hoofd railnet. Een verlenging van de voorgestelde overgangstermijn tot na 2020–2025 zou voor ons een hoop problemen voorkomen.

Een andere essentiële wijziging die ik belangrijk vind, is het openhouden van de mogelijkheid voor lidstaten om onderhandse gunning van concessies onder voorwaarden te blijven continueren. Het Europees parlement heeft daarover een amendement ingediend.

Welke acties zijn er ondernomen? Dat heb ik net al verteld.

Mevrouw De Boer vroeg wat de terugvalopties zijn. We gaan er nu voor de eerste keer over praten, dus vind ik het best vroeg om nu al over terugvalopties te praten. De Kamer kent de inzet. Ik wil eigenlijk eerst afwachten wat het debat volgende week zal opleveren.

Er moet nog een triloog plaatsvinden over de drie technische pijlers. Er zijn weinig discussiepunten, dus die pijlers zouden vastgesteld kunnen worden. Afhankelijk van het tempo van de discussie over marktopening zal ik ervoor blijven pleiten om een knip aan te brengen, om zo de technische pijlers, waarin een aantal zaken geregeld worden voor het Europese spoor, in ieder geval door te laten gaan. De Kamer kent die pijlers. Die zijn met haar afgestemd.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij biedt het standpunt van het Europees parlement veel mogelijkheden voor Nederland om dit aan te grijpen en om erin mee te gaan. De Staatssecretaris zegt dat het Europees parlement strikte voorwaarden heeft gesteld, maar volgens mij zijn dat logische zaken die ook in onze concessie staan. Denk aan stiptheid, kostenefficiëntie, frequentie van treinverkeer, klanttevredenheid en noem maar op. Dat zijn allemaal zaken die wij al in onze concessie hebben geregeld. Kan de Staatssecretaris het standpunt van het Europees parlement niet nog meer aangrijpen om voor het standpunt van het Nederlandse parlement te gaan? Wij hebben namelijk aangegeven dat wij helemaal niets zien in een verplichte aanbesteding.

Staatssecretaris **Mansveld**: U weet met welke inzet ik vertrek naar, in dit geval, Luxemburg. Natuurlijk is de uitspraak van het Europees parlement bij alle lidstaten bekend. Deze sluit inderdaad aan bij het Nederlandse standpunt. Ik zal niet verzuimen om die link te leggen.

De **voorzitter**: Dan is dat ook weer opgehelderd. Hebt u nog meer openstaande vragen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. Er is gevraagd of we de CEF-gelden benutten. In de nu geopende call, zoals dat heet, zullen voorstellen worden ingediend. Het moet gaan om voorstellen die uiterlijk in 2022 worden gerealiseerd. Ik zal onder andere voorstellen indienen over ERTMS (European Rail Traffic Management System). Denk in de eerste plaats aan Europese steun voor de ombouw van het bestaande materieel. Tot slot kom ik op de uitvoeringsverordening. Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de relatie tussen de uitvoeringsverordening en artikel 70 in de concessie. Daar gaan we morgen geruime tijd over praten. In artikel 70 staat dat een negatieve impact op de concessie boven de 10 miljoen per jaar door de Staat en NS moet worden besproken. Dat artikel blijft bestaan en regelt de risicoverdeling tussen de partijen. De uitvoeringsverordening en de toepassing daarvan door de ACM is niet strijdig met het geliberaliseerde internationale personenvervoer. Het gaat alleen over cabotage, het tegengaan van de uitholling op het binnenlandse spoor door een internationale trein en de impact daarvan op de HRN-concessie. Dat is al eerder met de Kamer gedeeld. Het is voor ons het belangrijkste om binnenlandse uitholling te voorkomen.

Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de drempelwaarden. Hoe verhouden deze zich tot de bepalingen in de concessie? Op initiatief van Nederland is in de uitvoeringsverordening vastgelegd dat de toezichthouder bij de toetsing of nieuwe internationale vervoersdiensten toelaatbaar zijn, drempelwaarden kan hanteren. Deze praktijk bestaat in Nederland al in de huidige AMvB, het liberaliseringsbesluit. Zo kan de toezichthouder voor bijvoorbeeld de verstoring van het economische evenwicht een bepaald bedrag koppelen aan een maximaal toegestane impact op de bestaande vervoersconcessie. Hierbij geldt wel dat de drempelwaarden niet geïsoleerd mogen worden toegepast. Alle relevante factoren dienen in ogenschouw te worden genomen. De nationale wetgever kan de toezichthouder overigens op dit punt niets voorschrijven. Door het gebruik van drempelwaarden worden de voorwaarden voor het kunnen aanbieden van een nieuwe internationale treindienst helder en worden ook de risico's voor de concessie inzichtelijk en meer beheersbaar. Het is ook in lijn met de internationale regels.

De **voorzitter**: Dank u zeer. We beginnen met de tweede ronde van de Kamer. Ik stel een spreektijd voor van twee minuten. Ik zie dat daarmee wordt ingestemd.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dank voor de beantwoording van de vragen. De inzet van de Staatssecretaris voor de aanbesteding van het hoofdrailnet is duidelijk. We hebben daar uitgebreid over gedebatteerd en we verwachten dan ook dat de Staatssecretaris successen zal boeken en ons vervolgens met goed nieuws zal verblijden.

Er is nog één vraag van mij blijven liggen, over het gemeenschappelijke luchtruim. Wat bedoelt de Staatssecretaris met de prestaties die de luchtverkeersleiders en de luchtvaartmaatschappijen moeten leveren? Luchtverkeersleiders zijn mensen die heel adequaat aan het werk moeten zijn en hun werk heel geconcentreerd moeten doen. Daar zijn ook regels voor, zoals twee uur werken en drie kwartier verplicht rusten, omdat je anders niet meer geconcentreerd aan het werk kunt zijn en misschien fouten gaat maken. Als er in de brief staat dat ze beter moeten presteren, vraag ik me af wat de Staatssecretaris daarmee bedoelt. Ik krijg graag een antwoord hierop.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zal de Handelingen er nog eens op naslaan, want het ging zo snel. Ik heb gemist wat we vinden van de opdracht aan de nieuwe Commissaris. Er is waarschijnlijk kort op ingegaan, maar ik heb het niet goed begrepen.

Er resten mij nog een paar dingen, te beginnen met de CEF-gelden. Er is voor Nederland 12 miljard vrijgegeven. Hoe gaat Nederland zo veel mogelijk aanspraak maken op deze gelden? Ik heb het dan niet alleen over onze harde infrastructuur, maar ook over onze binnenvaartvloot – die valt ook onder de CEF – of onze locomotieven op het spoor. Is er een actieplan? Ik dring erop aan om te proberen om zo veel mogelijk binnen te lepelen van deze subsidiemogelijkheden. Dan hoeven we het aan de andere kant niet met allerlei regels dicht te timmeren.

De Staatssecretaris had het er al over. Volgens mij zijn er twee dingen. We hebben het internationaal geliberaliseerde spoorvervoer. De compensatie zit in de hoofdrailconcessie. Daarin wordt gesproken over 10 miljoen of meer. Gaat dat dan over het internationale vervoer? Daar vragen we tenslotte ook 101 miljoen vergoeding over, althans, dat is zo uitonderhandeld in de deal van 2011, toen de hsl failliet dreigde te gaan. Dat is inderdaad geliberaliseerd.

De ACM heeft het over drempelwaarden. Welke drempelwaarden? Hoe verhouden die zich tot artikel 70 van de concessie? Het is natuurlijk niet de bedoeling dat we het helemaal dichttimmeren. Dan staat Europa straks weer op de stoep. Hoe verhoudt het een zich tot het ander? Ik sluit niet uit dat we er morgen weer over zullen spreken, ook in relatie tot artikel 70 in de concessie, waarin sprake is van 10 miljoen. Waar komt dat bedrag dan vandaan?

#### **Voorzitter: De Boer**

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dank voor de beantwoording. Ik heb nog één aanvullende vraag over het voorzitterschap van Nederland. Het lijkt me goed dat dit op de agenda blijft staan. Het is duidelijk dat de Staatssecretaris een lijn kiest die de Kamer ook heeft bevestigd, dan wel heeft ingezet, voor marktwerking op het spoor.

Dan blijft de vraag bestaan, op een breder vlak dan alleen het spoor, of het aardig is als Nederland een informele Raad wijdt aan de vraag of en wanneer marktwerking wenselijk is op het spoor of überhaupt in Europa. Het is een thema dat ook breder de gemoederen bezighoudt. De aard en omstandigheden van landen kunnen verschillen en dus kan er verschillend over gedacht worden. Dat is ook het geval. Mijn verzoek is om hier nog op in te gaan.

## **Voorzitter: Hoogland**

De **voorzitter**: We gaan direct door met de tweede termijn van het kabinet. Het woord is aan de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal voor mevrouw De Boer nog heel kort iets zeggen over de inzet van de heer Juncker. Hij heeft een bedrag van 300 miljard beschikbaar, via de EU-begroting en de EIB, dat hij wil hergroeperen voor een programma dat zich richt op het creëren van banen, groei en investeringen. Hij heeft de Commissaris voor transport en ruimte, de heer Šefčovič, gevraagd om zitting te nemen in het team dat hier deel van uitmaakt. Dit moet binnen drie maanden met een plan komen. Ik vind het heel sympathiek om op deze manier groei en werkgelegenheid te stimuleren. We moeten er wel voor zorgen dat het geld naar kwalitatief goede projecten gaat. Dat is altijd een opgave. Het moet niet alleen maar verdeeld worden over iedereen die het verdient. Het moet vooral terechtkomen daar waar het ook goed gaat. De vervoersinfrastructuur in de industriële centra maakt daar een belangrijk deel van uit.

De CEF-gelden voor de binnenvaart pakken we samen met de sector op. Het zou goed kunnen dat er investeringen worden gedaan in de verschoning van de binnenvaart. Denk aan Ing. Op 28 oktober hebben we hierover een informatiebijeenkomst. We hebben nu nog geen actieplan, maar een van de speerpunten uit het werkprogramma van zeehavens is dat we het samen oppakken en dat we het zo concreet mogelijk maken. Dat kun je een actieplan noemen.

Dan kom ik op de marktwerking. Ik heb net al gezegd dat op de indicatieve agenda een aantal onderwerpen staan. We verwachten dat het thema «marktwerking» overall in de onderwerpen aan de orde zal zijn. De heer Hoogland vraagt eigenlijk om er een speciaal onderwerp van te maken, wellicht over alle ministeries heen. Het is een mogelijkheid. We moeten uiteindelijk het totaalplaatje bekijken van hetgeen de verschillende ministeries inbrengen. Bij ons is het interessant, maar bij sommige zal het minder spelen. Er zijn echter ook ministeries waarbij het heel actueel is. Het komt wel aan de orde in de discussie in het kabinet hierover in november.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik sluit gelijk aan op het laatste punt. Ik refereerde aan het Vierde spoorpakket en de timing daarvan. De Minister heeft al aangegeven dat we dit mee kunnen nemen in de breedte van marktwerking. Ik zal volgende week in ieder geval specifiek aandacht vragen voor de suggestie van de heer Hoogland in verband met de actuele discussie over het Vierde spoorpakket.

Dan kom ik op de Single European Sky. Wat wordt bedoeld met de prestaties van de luchtverkeersleiders? Ze moeten inderdaad om de zoveel uur uitrusten. Er zijn regels voor de wijze waarop binnen de toren gewerkt moet worden. Het gaat echter ook om het verkorten van de vliegroutes door kortere routes te vliegen. Daarnaast moeten de kosten lager worden en moeten er minder vertragingen komen, door beter te plannen en minder rondjes in de wacht te laten vliegen boven een luchthaven, met als effect dat er minder emissie is.

De Minister heeft net al iets gezegd over de CEF-gelden. Wij kijken met name naar ERTMS en de ombouw van het bestaande materieel. Ik denk dat mevrouw De Boer gelijk heeft. Het gaat om 12 miljard en we moeten goed bekijken hoe we daar het maximale uit kunnen halen. Daar moeten we actief op anticiperen.

Dan kom ik nog even terug op de uitvoeringsverordening voor nieuwe personenvervoersdiensten. Ik heb al gezegd dat de drempelwaarden door de ACM worden bepaald. Het is ook goed dat een onafhankelijk orgaan dit doet. Het betreft hier sec cabotage op het binnenlandse net. Er mag geen



sprake zijn van uitholling, namelijk dat een binnenlandse lijn min of meer wordt overgenomen door een internationale lijn. Zoals bekend is dit geliberaliseerd en kan iedereen een internationaal treinpad aanvragen. Ik vind het ook belangrijk dat de drempelwaarden zo helder mogelijk wordt gedefinieerd, niet alleen voor de concessiehouder op het Nederlandse net maar met name ook voor diegenen die in het kader van de liberalisering van de internationale lijnen zich op die markt willen bewegen. Dan is het transparant en helder. We kunnen het er morgen over hebben, in relatie tot de concessie en het artikel.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Op pagina 2 van de brief van 19 september gaat het over het wetsvoorstel betreffende de implementatie van de richtlijn herschikking van het eerste spoorpakket. Op grond hiervan kan aan nieuwe diensten voor internationaal personenvervoer per spoor een compenserende heffing worden opgelegd ten behoeve van de vervoerder die de hoofdrailconcessie of de hsl heeft. Gaat het dan om het internationale vervoer en om die 101 miljoen euro die daarvoor wordt gevraagd als concessievergoeding? Gaat het er dan om dat een nieuwe internationale vervoerder bijvoorbeeld een deel van die 101 miljoen euro draagt, omdat die dan internationale vervoersdiensten gaat uitvoeren op de hsl? Er is een beetje verwarring over. Aan de ene kant is er deze vergoeding en aan de andere kant is er sprake van een vergoeding boven de 10 miljoen euro in artikel 70 van de concessie. En dan is er nog de drempelwaarde van de ACM. Ik ben het even kwijt. Dat zijn drie verschillende dingen.

De **voorzitter**: U vraagt om helderheid. Kan de Staatssecretaris die verschaffen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Mijn voorstel is om dit morgen uit te werken en mee te nemen in de beantwoording over de concessie, in relatie tot de concessie.

De **voorzitter**: Ik zie instemmend geknik. Dat staat bij dezen ook op band. Was dit uw inbreng?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja voorzitter, dit was mijn inbreng.

De **voorzitter**: Dank u zeer. Dan zijn we aan het einde gekomen van dit AO. Ik dank alle aanwezigen, de bewindspersonen, de kijkers thuis en het publiek. Ik wens u een fijne avond.

Sluiting 17.36 uur.