
Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 473

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 28 april 2014

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad van 7 en 8 mei (Kamerstuk 21 501-33, nr. 471).

De vragen en opmerkingen zijn op 17 april 2014 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 23 april 2014 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,
Sneep

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van de stukken ter voorbereiding van de informele Transportraad d.d. 7 en 8 mei 2014 en hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de informele Transportraad d.d. 7 en 8 mei 2014 en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van de op 7 mei aanstaande te houden informele Maritieme Raad.

De leden van de PVV-fractie hebben kennis genomen van de geannoteerde agenda van de informele Transportraad d.d. 7 en 8 mei 2014 en hebben hierover op dit moment geen vragen of opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennis genomen van de geannoteerde agenda van de informele Transportraad d.d. 7 en 8 mei 2014 en stellen bij deze gelegenheid graag een aantal vragen over de Nederlandse inbreng in de informele Transportraad.

Maritiem Transportbeleid van de EU

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot het maritieme transportbeleid de vraag wat de Nederlandse inzet is op de prioritaire aspecten van de strategie. Welke ideeën heeft de Minister als het gaat om het vergroten van het concurrentievermogen van de zeescheepvaart, de borging van de menselijke factor te borgen, het streven naar kwaliteits-scheepvaart, de bevordering van internationale samenwerking, de vergroting van kustvaart en connectiviteit en de ontwikkeling van onderzoek en innovatie? Kan het doel, te weten een sterk Nederlands en Europees maritiem cluster, met zeescheepvaart van hoge kwaliteit, die gelijk oploopt met mondiale ontwikkelingen op het gebied van veiligheid en milieuprestaties, wat door de leden van de VVD-fractie ondersteund kan worden, worden bereikt met de inzet op de genoemde prioritaire aspecten, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie hebben al langere tijd grote problemen met het gebrek aan een gelijk speelveld tussen zeehavens binnen de EU, dat wordt veroorzaakt door staatsteun. De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister van plan is om ook de staatssteun aan zeehavens nadrukkelijk te betrekken bij de herziening van het Europese maritieme beleid.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Minister signalen heeft dat de herziening van het «Maritieme Transportbeleid van de EU tot 2018» zal leiden tot het behalen van de beoogde doelstellingen. Met name de doelstellingen ten aanzien van een sterker concurrentievermogen, spreken de leden van de CDA-fractie aan.

De leden van de CDA-fractie zien discrepantie tussen het transparanter maken van markten en meer vrijhandelsverdragen omwille van economische groei en werkgelegenheid terwijl onderling er nog stevige concurrentie is tussen Europese havens. Graag vernemen zij hoe de Minister deze discrepantie beoordeelt.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de door de Minister genoemde prioritaire aspecten van de strategie in volgorde van belangrijkheid zijn genoteerd. Als dat niet het geval is, vernemen zij graag welke aspecten de hoogste prioriteit hebben.

De leden van de CDA-fractie delen de gedachte dat het voor Nederland van belang is dat er eerst een gedegen tussentijdse evaluatie komt, voordat het EU Maritieme Transportbeleid zal worden herzien. Graag vernemen zij of de Minister voor het Nederlandse aandeel een beeld heeft van welke elementen effect hebben gehad en welke niet. Ook willen de leden van de CDA-fractie vernemen of de Minister een beeld heeft van nieuwe doelstellingen en onderwerpen die ná de evaluatie aan de strategie toegevoegd zouden moeten worden.

Implementatie IMO¹-verdragen

De leden van de VVD-fractie zien graag een concretere toelichting op de voorziene inbreng van Nederland ten aanzien van de effectieve implementatie van IMO Verdragen, namelijk *«Nederland wil met betrekking tot dit onderwerp inbrengen dat het binnen de ruimte die het Verdrag van Lissabon biedt, om binnen IMO een eigen inbreng te hebben en te houden.»*. Wat houdt deze inzet exact in?

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre het risico bestaat dat Nederland binnen de ruimte die het Verdrag van Lissabon biedt geen eigen inbreng kan leveren binnen IMO.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Minister nader in te gaan op de gevolgen van het IMO-besluit om de Noordzee, het Kanaal en de Baltische Zee niet vanaf 1 januari 2016 aan te merken als «NO_x Emission Control Areas» (NECA). De leden van de PvdA-fractie vragen welke maatregelen de EU kan treffen om bilateraal of in EU-verband een NECA in te stellen in de genoemde zeegebieden. De leden van de PvdA-fractie wijzen de Minister er op dat de havens van Rotterdam en Antwerpen voor een snelle invoering van NECA per 2016 zijn. De leden van de PvdA-fractie vragen wat in dit kader de inzet van de Minister is.

Cabotage

Kan de Minister aangeven hoe haalbaar het Nederlandse standpunt op het gebied van cabotage is, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Hoe gaat de Minister dit in de transportraad aan de orde stellen? Wat is de reactie van de Minister op de voorstellen van de Eurocommissaris Kallas om cabotage in het wegverkeer volledig vrij te geven, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de reactie is van de Minister op het pleidooi van Eurocommissaris Kallas voor verdere liberalisering van de Europese transportmarkt, naar aanleiding van het rapport hierover dat op 14 april 2014 verscheen. Klopt het dat een aantal lidstaten in reactie hierop een brandbrief heeft geschreven aan Eurocommissaris Kallas met een dringende oproep nu niet over te gaan tot verdere liberalisering van de transportmarkt en het versoepelen van cabotageregels, om sociale verdringing te voorkomen? Waarom heeft de Minister besloten deze brief niet te ondertekenen, terwijl de gehanteerde lijn in de eerdergenoemde brief ook het Nederlandse standpunt is?

¹ International Maritime Organization.

De leden van de CDA-fractie zijn verheugd dat ook de cabotage aan de orde zal komen. Graag vernemen zij hoe het niet verder vrijgeven van cabotage geëffectueerd gaat worden. Ook zien zij graag inzet op een gelijke behandeling en handhaving van alle lidstaten van de cabotage-regels. De CDA-fractie vraagt in het verlengde daarvan of dat gerealiseerd kan zijn voordat de sociale voorwaarden op orde zijn en Europees breed geharmoniseerd zijn.

Smart infrastructure en verkeersveiligheid

De leden van de VVD-fractie zijn groot voorstander van gebruik van nieuwe technologieën in het verkeer om de veiligheid en de doorstroming te bevorderen en zien dat Nederland (en overigens ook Zweden) op dit gebied met betrekking tot kennis en expertise aanzienlijk aan de weg aan het timmeren is. De leden van de VVD-fractie zouden graag van de Minister willen weten of zij die kennis en expertise ook als «unique selling point» wil beschouwen in Europa en daarmee een poging wil doen om Nederland (wellicht samen met Zweden) op dit vlak als gidsland te introduceren. Welke aanvullende maatregelen zijn er nog nodig in Europees verband om hier een definitieve impuls aan te geven en welke rol zal Nederland hierin op zich gaan nemen? Kan de Minister aangeven welke subsidiemogelijkheden er bijvoorbeeld zijn, vragen de leden van de VVD-fractie?

De leden van de PvdA-fractie vragen of er op Europees niveau een wijziging van regelgeving nodig is om intelligente transport systemen (ITS) (zoals auto's die automatisch rijden) sneller en beter te kunnen implementeren.

Richtlijn maritieme ruimtelijke ordening

De leden van de VVD-fractie zien met tevredenheid dat geïntegreerd kustbeheer geen verplichting meer is. Wel hebben de leden van deze fractie de vraag wat wel binnen het bereik van de richtlijn valt. Daarnaast constateren de leden van de VVD-fractie dat de Waddenzee en de Oosterschelde onder voorwaarden buiten het bereik van de richtlijn maritieme ruimtelijke ordening vallen. Deze leden zouden graag willen weten om welke voorwaarden het gaat en of er daarmee nog een kans is dat deze gebieden wel onder de richtlijn gaan vallen. Indien dat het geval is, willen de leden van de VVD-fractie graag weten wat de gevolgen zijn.

Kan de Minister de leden van de VVD-fractie uitleggen wat met deze richtlijn nu precies uit handen wordt gegeven, wat daarin het Nederlandse standpunt is en welk onderhandelingsresultaat Nederland daarbij heeft bereikt?

De leden van de CDA-fractie waarderen de ruimte die ontstaat ten aanzien van de richtlijn maritieme ruimtelijke ordening en geïntegreerd kustbeheer, waardoor wateren die reeds onder een systeem van ruimtelijke ordening op land vallen, zoals de Waddenzee en de Oosterschelde, buiten het bereik van de richtlijn komen te vallen.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de beoogde wijze van implementeren van de beoogde maritieme planning. Gaan de betrokken provincies daarbij een belangrijke rol spelen, en wat is de rol van de Kamer daarbij, zo vragen zij.

Aanpassing verordeningen vermindering verontreinigende emissies wegvoertuigen

De leden van de VVD-fractie kunnen zich in principe vinden in het standpunt van het kabinet, maar hebben nog wel een aantal vragen over de financiële consequenties. De leden van deze fractie constateren dat er voor zover bekend geen financiële consequenties zijn, maar dat daar wellicht sprake van kan zijn. De leden van de VVD-fractie willen graag weten wat de verwachtingen van de Minister zijn op dit vlak en wanneer zij daar uitsluitsel over denkt te kunnen geven. De leden van de VVD-fractie krijgen graag een toelichting op het feit dat voor betrokken bedrijven sprake is van een afname van de administratieve lasten en de kosten van certificering. Hoeveel impact heeft het standaard inbouwen van een brandstofverbruiksmeter volgens het impact assessment op zuiniger rijgedrag, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Duits wegvignet

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Minister de Kamer nader te informeren over de stappen die zij heeft gezet om Duitsland te laten afzien van het invoeren van een wegvignet. Eurocommissaris Kallas heeft eerder aangegeven dat een Duits tolvignet alleen onder strikte voorwaarden goedkeuring van de Europese Commissie zal krijgen. Wat betekent deze uitspraak en hoe groot is de kans dat de Europese Commissie het Duitse voornemen om een wegvignet in te voeren tegen kan houden? De leden van de PvdA-fractie vragen of het Duitse wegvignet op de informele transportraad aan de orde komt en wat in deze de strategie van de Minister is.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij de laatste stand van zaken kan schetsen wat betreft de voornemens van het Duitse Ministerie van Verkeer en Digitale Infrastructuur om buitenlandse automobilisten tol te laten betalen voor het gebruik van het Duitse wegvignet. Heeft zij al meer zicht op de details van de Duitse voornemens? Heeft de Minister al contact gehad met haar Duitse ambtsgenoot hierover? Kan de Minister ook al iets zeggen over de stappen die zij gaat zetten mocht Duitsland inderdaad zal kiezen voor tolheffing voor buitenlandse automobilisten? De voorgenoemde leden vragen of de Minister hierbij ook specifiek aandacht kan besteden aan de zorgen van grensbewoners.

Langere en zwaardere vrachtwagens / Ecocombi's

De leden van de VVD-fractie hebben deze week vernomen dat een wens van de leden van deze fractie om technische verbeteringen aan vrachtwagens door te kunnen voeren door het Europees Parlement (EP) is goedgekeurd. De leden van de VVD-fractie hebben echter ook vernomen dat grensoverschrijdend vervoer door middel van Ecocombi's helaas niet is goedgekeurd door het EP. De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om een reactie hierop. Wat gaat zij doen om in de toekomst alles uit de kast te halen om grensoverschrijdend vervoer met Ecocombi's wel mogelijk te maken? Is de Minister het met de VVD-fractie eens dat het goed zou zijn voor de Nederlandse transportsector als vervoerders met deze lange vrachtwagens de grens over mogen rijden en niet bij de grens moeten overladen op kleinere vrachtwagens?

Ook de leden van de D66 fractie hebben vragen over de regelgeving over de grensoverschrijdende inzet van zogeheten ecocombi's. Ecocombi's zijn zwaardere, langere vrachtwagens die meer vracht kunnen meenemen en daardoor efficiënter en milieuvriendelijker zijn. Er is echter geen duidelijke regelgeving met betrekking tot grensoverschrijdend verkeer van

ecocombi's. Kan de Minister toelichten wat nu de plannen zijn wat betreft Europese richtlijnen voor het grensoverschrijdend gebruik van ecocombi's? Is zij voornemens bilaterale afspraken met België en Duitsland hierover te maken, zo vragen deze leden.

II. Reactie van de Minister

De leden van de VVD informeerden naar de **Nederlandse inzet op de prioritaire aspecten van het maritieme transportbeleid**. Ik kan u melden dat onder Grieks EU Voorzitterschap wordt gewerkt aan een ministeriële verklaring over de midden termijn herziening van het EU maritieme transportbeleid tot 2018 met een vooruitblik naar 2020. Het voorzitterschap hoopt dat de transportministers tijdens de Informele Transportraad op 7 mei hierover overeenstemming bereiken. De door de leden van de VVD-fractie aangehaalde onderwerpen als het vergroten van het concurrentievermogen, borging van de menselijke factor, streven naar kwaliteitsscheepvaart, de bevordering van internationale samenwerking, de vergroting van kustvaart en connectiviteit en de ontwikkeling van onderzoek en innovatie, zijn daarin belangrijke aspecten, die ook ik onderschrijf.

Het Griekse Voorzitterschap heeft aangegeven dat de ministeriële verklaring op de Informele Transportraad een belangrijk uitgangspunt vormt voor nadere Raadsconclusies, aan te nemen tijdens de komende Transportraad op 5 juni. De ministeriële verklaring, nadere Raadsconclusies en een aangekondigd extern beoordelingsonderzoek van de Commissie vormen vervolgens de basis voor de midden termijn herziening van het EU maritieme transportbeleid tot 2018, zoals de Europese Commissie deze op 21 januari 2009 aan het Europees Parlement, de Raad en Comités heeft aangekondigd. Ik maak mij er sterk voor dat een gedegen evaluatie wordt opgesteld voordat de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 worden herzien en nieuwe doelstellingen en onderwerpen aan de strategie worden toegevoegd. Juist bij een herijking is het belangrijk te weten welke elementen effect hebben gehad en welke niet of minder, zodat duidelijk wordt wat nodig is om het gewenste doel te bereiken: een sterk Nederlands en Europees maritiem cluster, met hoge kwaliteit zeescheepvaart dat gelijk oploopt met mondiale ontwikkelingen op het gebied van veiligheid en milieuprestaties. Voor Nederland is toegang tot financiering voor de maritieme cluster, samen met richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens en zeevaart daar een belangrijk uitgangspunt voor, evenals mondiale afspraken in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) op het gebied van veiligheid en milieu. Daarmee kan de Nederlandse en Europese zeescheepvaart in een mondiaal gelijk speelveld op wereldschaal concurrerend blijven.

De leden van de PvdA vragen of ik de **staatssteun aan zeehavens** zal betrekken bij de herziening van het Europese maritieme beleid. Ik wil dat zeker meenemen. Het VK en Nederland stellen voor in de «Declaration of the European Maritime Ministers on the Mid-Term Review of the EU's Maritime Transport Policy until 2018 and Outlook to 2020» de volgende oproep op te nemen: «CALL upon the Commission to propose State aid guidelines for seaports, thereby ensuring a level-playing field of seaports by Member States;».

Die oproep heb ik recent ook schriftelijk direct aan de Commissarissen voor Mededinging (Almunia) en Transport (Kallas) gericht, tezamen met de toezending van een exemplaar van het rapport «Level Playing Field», opgesteld door RHV-EUR en Ecorys. Het rapport, dat eerder ook aan de Tweede Kamer is toegezonden (Kamerstuk 29 862, nr. 24), brengt de bestaande verschillen in havenfinanciering tussen Duitsland, Nederland en Vlaanderen helder in beeld en berekent het markteffect in de meest

concurrentiegevoelige sector (containers). Nederland wil een actieve en constructieve bijdrage leveren aan de ontwikkeling van effectieve richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens, zodat de Europese Commissie de toepassing van de Europese staatssteun regelgeving voor zeehavens in elke EU Lidstaat op gelijke wijze kan interpreteren en beoordelen, ten behoeve van eerlijke grensoverschrijdende concurrentie tussen zeehavens in de Europese Unie.

In antwoord op de vragen van de VVD en de PvdA over de **inzet en de eigen inbreng van Nederland op het gebied van de implementatie van de IMO-verdragen** kan ik mededelen dat het Verdrag van Lissabon transport in brede zin beschouwt als een thema van gedeelde competentie. Sommige onderwerpen zijn echter nader geregeld in Europese regelgeving en vallen daarom onder exclusieve EU competentie. Het onderscheid tussen beide is niet altijd even duidelijk. Daarom wordt in onderling overleg tussen de lidstaten en de Europese Commissie steeds bepaald op welke terreinen in IMO een gemeenschappelijk EU standpunt wordt uitgedragen. In dat standpunt levert Nederland een inbreng, zodat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met specifieke belangen van de vloot onder Nederlandse vlag. Op die terreinen waar geen EU bevoegdheden bestaan, kunnen lidstaten in IMO een onafhankelijk standpunt innemen. Op deze wijze kan Nederland coalities sluiten met andere landen en is Nederland in staat om de specifieke belangen van de vloot onder zijn vlag te behartigen. Ook biedt dit de mogelijkheid om oog te houden voor de impact van internationale maritieme regelgeving op de Nederlandse zeehavens.

De PvdA leden informeerden ook nog naar de Nederlandse inzet in het EU besluit om geen **NECA (NO_x Emission Control Area)** in te stellen in o.a. de Noordzee.

Met betrekking tot de NO_x Emission Control Areas (NECA's) heeft de 65^e vergadering van de IMO Milieucommissie onlangs besloten de strenge stikstofnormen die in NECA's gaan gelden, op 1 januari 2016 alleen te laten ingaan voor bestaande NECA's. Dit betreft tot nu toe alleen de NECA in Noord-Amerika. Het besluit behelst tevens dat nieuw in te stellen NECA's, met de bijbehorende strenge normen, gaan gelden op een datum die de betrokken landen onderling overeenkomen. De Noordzee en de Oostzee zijn op dit moment geen NO_x Emission Control Area (NECA), en een besluit hierover lag ook niet voor aan de genoemde IMO Milieucommissie. Om de Noordzee als NECA aan te wijzen moet er consensus zijn tussen Noordzeelanden om een NECA status aan te vragen bij de IMO. Deze consensus ontbreekt tot nu toe. Nu er flexibiliteit is om een invoeringsdatum te kiezen die voor de regio het meest gewenst is, zal de kans op consensus toenemen om ook voor de Noordzee in de toekomst een NECA status, met strenge NO_x normen, te verkrijgen. Ik ga daarover met de betrokken landen in overleg.

De VVD en de PvdA vragen naar mijn reactie op de verdere **liberalisering van de Europese transportmarkt** en op de **brandbrief** van een aantal lidstaten met een dringende oproep om nu niet over te gaan tot liberalisering van de cabotageregels. Op 27 februari 2013 heb ik u het onderzoek aangeboden, dat ik heb laten uitvoeren naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage (Kamerstuk 21 501-33, nr. 408). Conclusie van dit onderzoek was dat voor de Nederlandse wegtransportsector een verruiming van de cabotageregels niet gunstig is. Ik heb aangegeven dat het verder vrijgeven van cabotage wat mij betreft pas mogelijk is als er sprake is van gelijke sociale condities in Europa. Vooralsnog wil ik in Europees verband inzetten op een eenduidige interpretatie en handhaving van de huidige voorschriften. Ik voel mij in dit standpunt gesteund door de brief, die een aantal lidstaten op 5 december 2013 aan de Europese Commissie heeft gestuurd. In deze brief wordt ook

gepleit voor het op dit moment niet verder vrijgeven van cabotage. De algemene strekking van deze brief onderschrijf ik. Uit de brief zou echter de conclusie getrokken kunnen worden, dat cabotage op zich zou zorgen voor oneerlijke concurrentie en sociale dumping. Dat is naar mijn mening niet het geval. Het te grote verschil in sociale condities tussen lidstaten zorgt er naar mijn mening voor dat verdere liberalisering van cabotage op dit moment niet gerealiseerd kan worden zonder marktverstoringen. In algemene zin sta ik positief tegenover een verdere liberalisering van de Europese transportmarkt. Echter, dit kan pas gerealiseerd worden als sprake is van een gelijk speelveld voor alle lidstaten. Wanneer dit tijdens de informele Transportraad aan de orde komt, zal ik dit standpunt meedelen.

De VVD leden willen graag weten of Nederland een gidsland kan worden op het terrein van het **gebruik van nieuwe technologieën in het verkeer** ter **bevordering van de veiligheid en doorstroming** en welke **aanvullende maatregelen** er nodig zijn in Europees verband om hieraan een impuls te geven.

Op 4 november 2013 heb ik u het Actieprogramma Beter geïnformeerd op Weg aangeboden (Kamerstuk 31 305, nr. 207). Hierin heb ik aangegeven dat de technologische ontwikkelingen op het gebied van reisinformatie en verkeersmanagement de komende jaren concrete mogelijkheden bieden voor de vernieuwde aanpak van bereikbaarheidsopgaven en dat Nederland zich hiermee kan profileren als ITS-gidsland. Ik heb daarnaast uw Kamer toegezegd voor de zomer een brief over zelfrijdende voertuigen toe te sturen.

Het feit dat er in Nederland veel concrete acties en test- en implementatieprojecten plaatsvinden, ook in het kader van het ITS-actieplan en Beter Benutten, is een belangrijke manier om te laten zien welke oplossingen werken. Daarvoor is ook vanuit andere landen interesse getoond. Het uitwisselen van kennis creëert ook mogelijkheden voor de export van Nederlandse producten en oplossingen. Daarbij werken we ook internationaal samen, zoals in de ITS-corridor Nederland-Duitsland-Oostenrijk. In Europees verband worden de Europese (economische) belangen behartigd en wordt samenwerking en onderzoek gestimuleerd met financiële middelen. En uiteindelijk zal met name de regelgeving moeten worden vastgesteld. Doorgaans zijn de resultaten van afspraken die in VN-verband hierover worden gemaakt daarbij leidend. Ook daar is Nederland vertegenwoordigd.

Op de vraag van de VVD-leden over de **subsidiemogelijkheden voor het gebruik van nieuwe technologieën** in het verkeer is mijn antwoord dat er momenteel door vele partijen geïnvesteerd wordt in deze ontwikkelingen. Zowel door het Rijk (bijv. in de programma's die ik hierboven heb genoemd), decentrale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. Het is belangrijk dat deze ontwikkeling niet alleen door overheidspartijen wordt gefinancierd. Ook kennisinstellingen en marktpartijen participeren hier actief in; ook financieel. Op Europees niveau zijn er met name mogelijkheden binnen het Europese investeringsprogramma Horizon 2020 en de Connecting Europe Facility (CEF).

De leden van de PvdA willen weten of er op Europees niveau een **wijziging van regelgeving** nodig is om intelligente transportsystemen (ITS) (zoals auto's die automatisch rijden) sneller en beter te kunnen implementeren.

Aanpassing van regelgeving is voor de volledig automatisch rijdende auto noodzakelijk (Verdrag van Wenen). De discussie over de aanpassing van regelgeving door overheden is reeds gestart op zowel mondiaal (VN) niveau als in Europa. Dat is van belang om in de komende jaren de regels

voor de toelating van nieuwe technologie tijdig aan te kunnen passen. Ik ben samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen, juristen, de RDW en Rijkswaterstaat in overleg om nationaal de juiste stappen te kunnen nemen, waarbij vooral de mogelijkheid van testen van voertuigen een nationale aangelegenheid is. Dit sluit ook aan bij de motie Elias/Kuiken (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 25) hierover. Ik heb uw Kamer rond de zomer een brief toegezegd die specifiek op dit onderwerp ingaat.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over het bereik van de richtlijn maritieme ruimtelijke ordening.

Binnen het bereik van de richtlijn maritieme ruimtelijke ordening valt de verplichting tot het opstellen van een juridisch kader voor een maritiem ruimtelijke ordeningsplan. Voor Nederland is dat de beleidsnota Noordzee, onderdeel van het Nationaal Waterplan. Het ruimtelijke ordeningsplan moet rekening houden met de kaders van het VN zeerecht-verdrag en moet de zee omvatten waar de lidstaat jurisdictie over uitoefent. In het proces om te komen tot het maritieme plan zal Nederland – net als de andere lidstaten – belanghebbenden, andere lidstaten en derde landen consulteren. In het proces moet Nederland zich ook inspannen om een bijdrage te leveren aan de duurzame ontwikkeling van gebruikssectoren op zee en de economie, sociale dimensie en veiligheidsaspecten in ogenschouw nemen. De lidstaten worden geacht co-existentie tussen gebruiksvormen te stimuleren. Tot slot vraagt de richtlijn om bewust om te gaan met land-zee interacties en die op te nemen in het plan voor de zee. Dat kan dan gaan over kustverdediging, toegankelijkheid van havens voor scheepvaart, aanlanding van energie van zee en bijvoorbeeld de interactie tussen zoete en zoute wateren in relatie tot de kwaliteit van beide. Het is niet de bedoeling dat een maritiem ruimtelijk ordeningsplan andere afspraken en verplichtingen overneemt (zoals de Mariene Strategie, afspraken over duurzame energie, maritiem transport of het Gemeenschappelijk Visserij Beleid). Nederland dient wel af te wegen hoe het maritieme ruimtelijke ordeningsplan kan bijdragen aan het bereiken van Europese en onze eigen nationale doelstellingen.

De VVD-leden willen ook weten onder welke **voorwaarden** de Waddenzee en de Oosterschelde buiten het bereik van de richtlijn vallen en of er nog kansen zijn dat die gebieden **wel onder de richtlijn** vallen. Dat moet duidelijk gemaakt worden in de tekst die het maritieme ruimtelijk ordeningsplan begeleidt. In de tekst volstaat verwijzing naar de relevante hoofdstukken in het Nationaal Waterplan, de PKB voor de Wadden en de structuurvisie voor de Zuid-Westelijke Delta, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ordeningsplannen. Ik ben ervan overtuigd dat het in de richtlijn voldoende gewaarborgd is dat de voor Nederland relevante gebieden (later) niet alsnog onder het bereik van de richtlijn komen te vallen.

De leden van de VVD-fractie willen ook weten wat met deze richtlijn nu precies **uit handen wordt gegeven** en wat het Nederlandse standpunt en **onderhandelingsresultaat** is.

Conform de afspraken met uw Kamer over de onderhandelingsinzet, uitgaande van het BNC fiche en de bespreking in het Algemeen Overleg van 4 juni 2013, zie ik de meerwaarde van een EU-brede aanpak voor samenwerking aan ruimtelijke ordening op zee. Dit verplicht tot onderlinge afstemming. Daartoe moeten dan wel alle lidstaten een maritiem ruimtelijk ordeningsplan opstellen. Met de richtlijn geeft Nederland uit handen dat het opstellen van een plan voor de zee en de consultatie daarover op economische, sociale en milieuaspecten een vrijblijvende exercitie is, en dat bij het opstellen van een dergelijk plan voorbij kan worden gegaan aan belangrijke gebruiksfuncties en belangen. De inhoudelijke resultaatsverplichtingen die in het Commissievoorstel zaten,

zijn conform de Nederlandse inzet omgebogen tot procedurele verplichtingen en inspanningsverplichtingen. Ik meen daarom dat Nederland zijn inzet ten aanzien van het richtlijnvoorstel heeft bereikt. Het resultaat leidt er toe dat alle lidstaten rond de Noordzee een proces voor maritieme ruimtelijke ordening zullen volgen en plannen opstellen en Nederland daarbij betrekken. Door de verplichting tot een effectief netwerk van samenwerkende overheden rond de zee zal Nederland in staat zijn om invloed uit te oefenen in een duurzaam gebruik van de gehele Noordzee, inclusief de zeeovergangen zoals het Kanaal.

De VVD-leden willen graag meer helderheid over de financiële consequenties die voort kunnen vloeien uit de aanpassing van de verordening **vermindering verontreinigende emissies wegvoertuigen**. Dit onderwerp komt tijdens de komende informele Transportraad niet aan bod, en het Griekse Voorzitterschap heeft het ook niet op de voorlopige agenda van de Transportraad op 5 juni opgenomen. Uw Kamer heeft het BNC fiche over dit onderwerp wel al geagendeerd voor het AO Milieuraad van 3 juni.

In antwoord op de vragen van de leden van de PvdA en D66-fracties over mijn inzet om Duitsland te laten afzien van het invoeren van een **Duits wegeenvignet** kan ik het u zeggen dat ik gelijk na het bekend worden van het Duitse regeerakkoord in 2013 richting mijn toenmalige Duitse collega, Bondsminister van Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling, dhr. Ramsauer aangegeven heb dat ik me over dit voornemen zorgen maak. Ik heb mijn zorg schriftelijk benadrukt en deze brief is ook in afschrift aan Eurocommissaris Kallas gestuurd. Ik heb daarbij verzocht om overleg met mijn Duitse collega na afronding van de Duitse coalitieonderhandelingen. Op 26 februari ben ik naar Berlijn geweest om kennis te maken met de nieuwe Bondsminister voor Verkeer en Digitale Infrastructuur Dobrindt en om uiteen te zetten welke zorgen leven in Nederland bij dit voornemen. Uw Kamer is over dit overleg bij brief van 11 maart geïnformeerd (Kamerstuk 21 501-33, nr. 469). Ik heb met bondsminister Dobrindt afgesproken in gesprek te blijven over dit onderwerp, zodat Nederland tijdig op de hoogte is van het verwachte wetsvoorstel en de Nederlandse zorgen daarbij onder de aandacht van mijn Duitse collega blijven.

De leden van de PvdA merkten ook op dat Eurocommissaris Kallas eerder heeft aangegeven dat een **Duits tolvignet alleen onder strikte voorwaarden** goedkeuring van de Europese Commissie zal krijgen en willen weten wat deze uitspraak betekent en hoe groot de kans is dat de Europese Commissie het Duitse voornemen om een wegeenvignet in te voeren tegen kan houden.

Elk land heeft het recht om op zijn eigen grondgebied te bepalen welke beprijzingsmaatregelen worden ingevoerd, mits deze niet discriminerend of onevenredig uitpakken voor buitenlanders. Er zijn geen Europese regels voor vignetten voor personenvoertuigen. De Europese Commissie heeft op 14 mei 2012 een mededeling gepubliceerd over vignetten. Hierover is uw Kamer bij brief van 25 juni 2012 geïnformeerd (Kamerstuk 22 112, nr. 433). Deze mededeling is niet bindend. De Europese Commissie zal een concreet Duits voorstel naast de uitgangspunten in deze mededeling leggen om het voorstel te beoordelen. Indien het voornemen is uitgewerkt conform de uitgangspunten in de mededeling, zal de Europese Commissie de plannen naar verwachting beoordelen als zijnde conform de Europese beginselen van evenredigheid en non-discriminatie. De overeenstemming met deze algemene uitgangspunten van de Europese Unie is bepalend voor het oordeel van de Europese Commissie of zij kan en wil ageren tegen het Duitse plan.

Het Duitse wegvignet is overigens niet geagendeerd op de informele transportraad. Uiteraard kan en marge van de Raad een gesprek worden aangegaan.

De leden van D66 vragen nog om specifieke aandacht voor **de zorgen van de grensbewoners m.b.t. het tolvignet**. Daarover kan ik u zeggen dat ik me er bewust van ben dat een Duits tolvignet voor personenvervoer in het bijzonder grensbewoners zal raken, omdat de mensen die hier wonen nu eenmaal sneller de grens over gaan. Een eventueel vignet zal natuurlijk ook voelbaar zijn aan de Duitse kant van de grens. Zoals aangegeven mag een land beprijzingsmaatregelen op eigen grondgebied vaststellen, mits deze niet discriminerend of onevenredig uitpakken voor buitenlanders. Ik realiseer me dat dit voornemen vooral voor grensbewoners die frequent over de grens rijden, een effect zal hebben. Ik heb mijn zorgen over het Duitse voornemen en het effect voor Nederland duidelijk aangegeven bij de Duitse Minister.

Tenslotte mijn reactie op de vragen van de leden van de VVD-fractie en D66 over de mogelijkheid om **grensoverschrijdend vervoer met Ecocombi's** (langere en zwaardere vrachtwagens) mogelijk te maken voor de Nederlandse transportsector en te komen tot heldere **regelgeving** m.b.t. deze Ecocombi's.

Omdat een meerderheid van het Europese Parlement de positieve impact van Ecocombi's niet erkent, blijven de interpretaties die lidstaten en lobbyisten geven aan de vraag of Richtlijn 96/53 EC wel of geen internationale inzet van »Ecocombi's toelaat, verschillen. Ik acht de brief van Commissaris Kallas van 13 juni 2012 van doorslaggevend belang. Hierin stelt hij dat de richtlijn internationale Ecocombi's niet in de weg staat, indien twee naastgelegen lidstaten besluiten dat toe te staan. Dit sluit aan bij onze juridische interpretatie en bij de reeds jarenlange, dagelijkse praktijk in Scandinavië waartegen ook nooit door de Europese Commissie is opgetreden.

Hoewel er dus nog geen breed draagvlak is in Europa, zie ik op termijn wel mogelijkheden ontstaan bij onze buurlanden. Veruit de meeste internationale vrachtautoritten gaan naar Duitsland en België, dus ik focus me vooral daarop.

Bij iedere gelegenheid breng ik de optie van internationale Ecocombi-inzet aan de orde bij mijn Duitse en Belgische collega's.

Duitsland wil zijn *Lang-LKW* (Ecocombi) project vooralsnog beperkt houden tot uitsluitend nationaal rijdende voertuigen, maar de proeven die binnenkort gaan starten in Vlaanderen staan ook open voor Nederlandse aanvragers.