

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 478

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 mei 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 12 maart 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **de Transportraad**:
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

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

Voorzitter: Hoogland
Griffier: Snee

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

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

Aanvang 16.35 uur.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik open het algemeen overleg over de Transportraad van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris en hun ondersteuning welkom, alsmede de mensen die het AO thuis volgen. Ik stel de woordvoerders voor om een spreektijd van vier minuten te hanteren en ik stel voor dat er per woordvoerder maximaal twee keer mag worden geïnterrumpeerd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Gezien het geringe aantal sprekers dat volgens mij overblijft, zou ik het op prijs stellen als de spreektijd op vijf minuten werd gesteld. Dan kan ik mijn betoog misschien net afronden, zelfs in mijn tempo.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij prima. U kent mij als heel coulant. Ik geef het woord aan mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Er staat een trits aan onderwerpen op de agenda. Ik loop ze een voor een langs. Allereerst ga ik in op de visie Shift2Rail. Dat voorstel op zichzelf is redelijk vaag. Wat is precies het doel van dit voorstel? De Commissie constateert dat onderzoek en innovatie op het gebied van spoorvervoer momenteel onder markt- en systeemtekortkomingen leiden. Ik kan er wel wat bedenken: we hebben nog steeds geen open spoormarkt in Europa. Misschien kan de Staatssecretaris daarop nader ingaan. Ik geef ook mee dat de spoor- en veiligheidssystemen beter op elkaar aansluiten. Is er ook een relatie met ERTMS in dat geval?

Ik kom op het fiche Mededeling kernnetwerkcorridors Faciliteit Europese Verbindingen. Dat is een hele mond vol. De TenneT-gelden, de subsidiegelden, zijn belangrijk voor die drie corridors. Hoe denken we die gelden binnen te hengelen? Er zijn miljarden beschikbaar. Uit mijn hoofd gezegd, zou er 11 miljard of 14 miljard beschikbaar kunnen zijn voor Nederland. Hoe kunnen wij daarop zo veel mogelijk een beroep doen? Zou ERTMS ook hieronder kunnen vallen?

Ik kom op het fiche Mededeling samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem. Als ik dat lees, gaan bij mij als liberaal de nekharen toch wel een beetje overeind staan. Europa zou zich uiteraard moeten toeleggen op de veiligheid, de interne markt en het realiseren van dezelfde transportsystemen, maar naar mijn idee zouden we dit alles bij uitstek zelf kunnen doen. Volgens mij is de Minister dit met mij eens. De VVD steunt dan ook de lijn dat de voorstellen niet mogen leiden tot een verplichting voor duurzame mobiliteitsplannen of tot andere meer directieve maatregelen.

Ik ga in op de liberalisering van internationaal personenvervoer. Ik denk dat de diverse fracties er een beetje anders over denken. Misschien kan de Staatssecretaris aangeven hoe dat behandeltraject er in de toekomst zal uitzien; gaan de afzonderlijke Europese Ministers hiervan ook nog iets vinden? Straks zullen de verkiezingen plaatsvinden. Kan het daardoor zomaar iets anders worden? Blijft de Staatssecretaris de Kamer een

reguliere update van de stand van zaken geven in het kader van het behandelvoorbehoud?

Ik ga in op het punt van een eerlijk speelveld binnen Europa dat zowel bij de luchtvaart als bij de haven een belangrijke rol speelt. Het is belangrijk te blijven zoeken naar methoden om in EU-verband met de Golfregio in gesprek te gaan over deze problematiek.

Nu kom ik op de inzet van het sloopfonds voor capaciteitsreductie in de binnenvaart. Dit punt is op de valreep aan de agenda van de Transportraad toegevoegd. Belangenorganisatie EVO kan zich ook in de strekking van de verordening vinden. Het is natuurlijk van wezenlijk belang dat de markt voor binnenvaarttransport niet structureel door overheidsingrijpen wordt beïnvloed. We moeten echter wel goed nagaan hoe we dit gaan doen. Ik begrijp namelijk ook wel dat er voorstellen van andere partijen komen om het sloopfonds niet alleen voor vergroening en verduurzaming in te zetten maar om dit ook in te zetten met als doel om te kunnen slopen. Hoe staat het daarmee en wat zal de inzet van het kabinet zijn tijdens de Transportraad in Brussel?

Het belangrijkste onderwerp vind ik het onderzoek van Ecorys naar concurrentievervalsingen tussen zeehavens dat deze week op de agenda is gekomen. Er dienen zich twee problemen aan die in het rapport heel duidelijk worden geschetst. Het betreft het level playing field op Europees niveau en met name de financiële steun die andere havens krijgen. Nederlandse ondernemers in de zeevaart moeten in de Nederlandse havens meer betalen dan in het buitenland. Wij vinden dit onverkwikkelijk en verzoeken de Minister om er bij de Europese Commissie, de Europese Raad en het Europees Parlement op aan te dringen dat zij zich hard maken voor het versneld publiceren van de richtsnoer staatssteun zeehavens, namelijk op 31 december 2014. Het moet immers afgelopen zijn met die staatssteun aan andere havens in bijvoorbeeld België en Duitsland, want het onderzoek heeft uitgewezen dat wij hierdoor in ieder geval netto 7% aan handel mislopen.

In het rapport van Ecorys wordt ook een ander groot probleem geschetst, namelijk dat van de Nederlandse regelgeving. Nederland gaat wat de regelgeving betreft verder dan zijn buurlanden. Dit hebben we zelf in de hand en kunnen we derhalve zelf oplossen. Het gaat bijvoorbeeld om de Natura 2000-gebieden. In Nederland hoeven bedrijven met een deposito van meer dan 1 mol – ik heb ook even gekeken wat daaronder wordt verstaan; je denkt in eerste instantie aan dat aardige, schattige beestje onder de grond – een vergunning aanvragen. Onder iedere hectare zit vast wel een mol, maar in dit geval worden stoffen of iets dergelijks bedoeld die ergens te vinden zijn. In Duitsland moet een bedrijf een vergunning aanvragen als er sprake is van 7 mol en men wil zelfs naar 20 mol gaan. Dat scheelt de helft aan ontwikkelruimte in Nederland. De wijze waarop Nederland hierin acteert, lijkt mij niet de juiste. Kunnen wij het aantal molen ook niet optrekken naar 20?

Bijvoorbeeld in België kan van de douaneactiviteiten 24 uur per dag gebruik worden gemaakt.

Nu ga ik in op de problemen die wij hebben met de Nederlandse Waren- en Voedselautoriteit (NVDA). Mijn collega Helma Lodders heeft deze al uitgebreid aangekaart bij het Ministerie van EZ.

De voorzitter: Mevrouw De Boer, u vroeg om een spreektijd van vijf minuten. We zijn die vijf minuten inmiddels ruim gepasseerd. Wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zal afronden.

De NVWA is duurder en doet langer over haar werk dan dergelijke organisaties in naburige landen. Dat is een slechte zaak. Ik roep de Minister dan ook op om dit probleem samen met haar collega van Economische Zaken op te lossen. Ik verzoek de Minister aan de Kamer te

rapporteren over om welke regels het hier gaat en hoe we wat dit betreft op hetzelfde niveau kunnen komen als het buitenland. Ik verwijs wat dit betreft naar het rapport waarin ongelijkheden wordenesignaleerd. We moeten toe naar een level playing field. Nederland moet zich wat dat betreft zelf actief opstellen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik heb vier punten.

Mijn eerste punt betreft het foutje dat in Brussel is gemaakt met betrekking tot het Besluit Liberaliseringsrichtlijn waarover de Staatssecretaris een brief heeft gestuurd. Daarin staat wat de consequenties zijn van het te laat indienen van dat verzoekschrift. Ik heb deze brief twee tot drie keer gelezen en snap nog niet helemaal wat de consequenties zijn, al kan dit aan mij liggen. Als dit met de woorden van de Staatssecretaris nog een keer tot ons kan komen, is dit probleem misschien uit de wereld. Wat staat ons te wachten nu wij die deadline niet hebben gehaald?

Mijn tweede punt betreft het vierde spoorpakket als geheel. Het Europees Parlement heeft, als je het in de Nederlandse context mag zien, een aantal zaken afgezwakt. Het heeft een amendement aangenomen. Een groot deel van het hoofdrailnet wordt ongemoeid gelaten, maar het percentage dat onder een PSO kan vallen, is naar mijn idee 75%. Daarmee blijft er nog steeds een heleboel kilometers over dat open access zou moeten zijn. Hoe staat de Staatssecretaris daarin? Hoe gaat zij haar strijd verder voortzetten die tot doel heeft om wat het nationale hoofdrailnet betreft zelf de hand aan de kraan te houden?

Mijn volgende punt betreft die gemeenschappelijke onderneming waarover ook mevrouw De Boer het had. Wij vragen ons af hoe zinnig dit is. Het zal een verordening worden. Wat zal straks de rol van Nederland daarin zijn? In een dergelijk fiche worden zaken heel gauw subsidiair en proportioneel verklaard. Zal dat ook in dit geval zo zijn? Als dit onderdeel wordt van het volgende Brusselse kaderprogramma, vind ik dat oké maar ik denk dan eerder aan gerichte onderzoekscalls. Zal dit toegevoegde waarde hebben nu er een onderzoekscall komt in een nieuw kaderprogramma. Als dat zo is, kan ik me voorstellen dat dit een zinnige toevoeging is, maar het kan ook zomaar een praatclubje worden.

Mijn volgende punt betreft de zeehavens. Wat is naar het oordeel van de Minister de beste manier om dit punt te tackelen? We kunnen subsidiëren, maar dat willen we niet. Moeten we dit probleem nationaal oplossen of moeten we dit trilateraal oplossen met België en Duitsland? Of moeten we dit probleem in Europees verband oplossen? Niet alleen het Havenbedrijf ondervindt hiervan nadelen, maar het gaat om de samenhang met Hamburg, Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Dit hangt samen met de discussie over de goederenrouting Oost-Nederland. De kwestie is daardoor veel groter en betreft dus niet alleen de vraag of een haven wordt benadeeld. Wat betekent het gemis van 7% aan inkomsten met in het achterhoofd dat goederentreinen vaak niet volledig zijn geladen en het feit dat de concurrentie met Hamburg en Antwerpen veel verder gaat? Daarbij is niet alleen de vraag van de staatssteun aan de orde. Vanavond zullen we weer een debat voeren over de Hedwigepolder. Dat is een Antwerpen/Rotterdam-achtige discussie. Kan de Minister ons bijpraten en aangeven wat de inzet moet zijn om tot een optimaal resultaat te komen? Het gaat erom dat je voor de drie havens – voor Nederland ga je dan uit van de Rotterdamse haven – het beste eruit haalt. Dat is immers wat je zou willen bereiken.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dat was binnen de tijd.

Voorzitter: Hoogland

De **voorzitter**: Mijnheer Hoogland, u hebt maximaal vijf minuten de tijd.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dank u wel.

Het spoorvervoer is een essentiële publieke dienst. Om die reden zetten wij zwaar in op dat onderwerp dat op de agenda van vandaag staat. Wij zijn blij dat het Europees Parlement de plannen voor verdere liberalisering van het spoor door Kalas kapot heeft geamendeerd. Er is immers nogal wat gebeurd in het Europees Parlement. Wij hebben zelf ook een kijkje in Straatsburg genomen. Ik kan u allen aanraden om dat te doen, want het is wonderlijk en het geeft veel inzicht in hoe het daar werkt.

Ik kom op het opknippen van ons net in drie concessies. Dit was bedoeld om ook minder grote vervoerders een kans te gunnen in de aanbestedingen. Dat punt is voor Nederland met dank aan het CDA «redelijk» van tafel – ik complimenteer het CDA daarmee, al is er helaas geen woordvoerder van die partij aanwezig – maar dit is nog niet genoeg. De heer Smaling zei dat eigenlijk ook al. Corien Wortmann heeft mogelijk gemaakt dat 75% van alle kilometers in handen van de NS blijft. Zoals ik zei, is dat echter nog niet voldoende. Graag hoor ik hoe wij daarmee zullen omgaan. Ik verwacht overigens dat het CDA de komende periode de lijn van liberalisering zal loslaten, zeker omdat tijdens zijn congres met meerderheid van stemmen een motie is aangenomen waarin het verder liberaliseren ontraadt.

Ik rekende op een interruptie van de heer De Rouwe. Hij is er echter niet, dus ik moet meteen doorgaan. Dat zal ik dus doen.

Een van de zaken die geregeld wordt in de Europese plannen, is het opleggen van aanvullende criteria door de Commissie. Wil de Minister ervoor zorgen dat dit niet hoeft te gebeuren? Wij kunnen namelijk prima zelf regelen op basis van welke voorwaarden de NS moet rijden.

Er is een rol weggelegd voor de regulatory body. In Nederland zou dat de ACM kunnen zijn, maar wij vragen de Minister welke andere mogelijkheid zij ziet. Ziet zij bijvoorbeeld mogelijkheden om deze in haar departement onder te brengen, bij een vervoersautoriteit of om deze rol op de een of andere manier anders te beleggen? Onze ervaringen met de ACM zijn namelijk toch dat men zich vooral bekommert om de inkomsten van commerciële vervoerders die niet herinvesteren in het openbaar vervoer maar die verdwijnen naar de moederbedrijven in Frankrijk en Duitsland of naar huizen ergens op de Bahama's. Er is niets mis met een huis op de Bahama's. Dat zou ik zelf ook wel willen hebben, maar ik zou dat niet willen hebben ten koste van de reizigers in het Nederlandse openbaar vervoer. Hoe gaat de Staatssecretaris daarmee om?

Welke mogelijkheden bieden de amendementen op het ordeningspakket voor de ordening op het Nederlandse spoor. Open access baart ons ook zorgen. Het Nederlandse net is vol. Wij willen graag duidelijkheid van de Staatssecretaris over de prioriteiten. Hoe worden de prioriteiten gesteld; wordt begonnen met PHS, dan de rest van het hoofdrailnet vervoer en vervolgens de goederenvervoerders? Pas als er ruimte over is, kunnen andere vervoerders worden toegelaten. Wat ons betreft gebeurt dit wel onder een voorwaarde, namelijk die dat er geen sprake is van cherry-picking. Als daarvan namelijk sprake is, kunnen we het spoorvervoer wel opheffen, want dan is het niet meer mogelijk om onrendabele lijnen in stand te houden. Dat is echter wel wat wij willen doen.

Ik kom op de technische pillar. Wij vinden dat deze wel wat sneller mag worden gerealiseerd. Wil de Staatssecretaris zich daarvoor inzetten? Ik hoorde in Straatsburg ook Europarlementariërs spreken over een vijfde spoorpakket. Kan de Staatssecretaris daarover iets zeggen? Hoe gaat dat eruit zien? Wij vinden dat wij de zaken eerst goed moeten regelen; de reizigers centraal stellen, stoppen met ruziemaken en ervoor zorgen dat de Nederlandse reiziger van A naar B kan komen. Het derde spoorpakket moet nog geïmplementeerd worden. Hoe kijkt de Staatssecretaris daar tegenaan?

Ik ga in op de zeehavens. Voorgaande sprekers hebben daarover ook al aardig wat gezegd. Ecorys heeft inderdaad bewijs gevonden voor de

stelling dat Nederland een ongelijk speelveld heeft als het gaat om de zeehavens en het vraagstuk van de vennootschapsbelasting daarbij. Wij willen graag een Kameruitspraak over ons idee om er bij de Europese Commissie op aan te dringen dat het EU-onderzoek naar voren wordt gehaald, alsmede de discussie over een gelijk speelveld. Ik kom op het capaciteitsoverschot in de drogeladingvaart. Is het niet logisch om het sloopfonds van 22 miljoen in te zetten voor capaciteitsvermindering in plaats van voor verduurzaming en omscholing in die sector. Er is vandaag een rapport uitgebracht over de normen voor uitstoot op zee. In april vergadert de milieuc commissie van de Verenigde Naties daarover; de maritieme organisatie. Wij zouden graag zien dat die normen al in 2016 ingaan in plaats van in 2021. Het gaat om de stikstofzone op de Noordzee. Hoe kijkt de Staatssecretaris daar tegenaan? Kan dat wat sneller?

Voorzitter, dit was mijn betoog in 5 minuten en 7 seconden.

De **voorzitter**: Ik noteer precies vijf minuten, dus u bent precies binnen de tijd gebleven.

Voorzitter: Hoogland

De **voorzitter**: Er is geen behoefte aan schorsing. Als de Minister langzaam praat, komt het goed. Ik geef de Minister het woord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Aangezien er een beperkt aantal sprekers is, zal ik de vragen in volgorde beantwoorden.

Ik begin met de kernnetwerkkorridors voor de Europese verbindingen. Gevraagd is hoe Nederland denkt meer TenneT-gelden binnen te halen. Ik denk dat het belangrijk is om te zeggen dat we de afgelopen jaren ook al veel geld hebben binnengehaald. We konden dus goed profiteren van die TenneT-gelden. Dat doen we tot op heden. Dat geldt inclusief de grensoverschrijdende projecten, want daar kiezen we vaak ook voor. Ons goederenvervoer houdt nu eenmaal niet op bij de grens. We hebben daarom een belang in de orde van grootte van 200 miljoen gehad. Er ligt nog steeds een aantal aanvragen dat onder het oude regime is gedaan. Er is net een aantal aanvragen goedgekeurd, dus het bedrag kan verder stijgen. Ik denk dat we goed scoren omdat we ook een goed contact hebben met de commissie die over die TenneT-aanvragen gaat, namelijk het TenneT Agentschap. Tegenwoordig heet die organisatie INEA. Die afkorting staat voor Innovation and Networks Executive Agency. Dat loopt dus goed. Ik zorg er ook voor dat de Nederlandse projecten ruim op tijd op het netvlies van de Commissie en INEA staan en dat er sprake is van een adequate informatievoorziening voor mogelijke aanvragers. Dat is immers ook van belang. Je moet namelijk weten dat je daar gebruik van kunt maken. Het gaat dus om meer dan alleen ministeriële projecten. Daardoor weten ze op tijd wanneer er een aanvraag gedaan kan worden, wat de scope is en er wordt ook assistentie geboden bij het indienen van de aanvraag. Het wordt voor de aanvragers wat gemakkelijker gemaakt. Ik denk dat we met de methode die we in de afgelopen periode hebben opgezet en de professionalisering daarvan, voor de komende periode misschien wel een verdubbeling kunnen krijgen van de budgetten die we tot nu toe kregen. Binnenvaart is een speerpunt in het TenneT-programma. Investerings in bewaarbaarheid en in binnenvaart infra zoals bijvoorbeeld sluizen, maakt daarvan ook deel uit. Vaak hebben we het met deze commissie ook over de bediening van de sluizen. Dat kan alleen als het gaat om harde infrastructuur. Je zou bijvoorbeeld kunnen kijken naar die nieuwe technieken die er zijn. Zo proberen wij zo breed mogelijk te denken en zo vroeg mogelijk in het proces aan te haken. Ook

proberen wij anderen buiten het ministerie om te motiveren om daarvan gebruik te maken.

De volgende vraag van mevrouw De Boer had betrekking op het fiche over een zuinig mobiliteitssysteem, namelijk of dit een taak van Europa is. Ik zie de stedelijke mobiliteitsplannen zoals de Commissie die voorstelt, inderdaad gewoon als een verantwoordelijkheid van lokale overheden en regio's. De Commissie koppelt doelen voor duurzaamheid aan die bereikbaarheid en die verkeersveiligheid. Mijns inziens moet zij zich niet richten op het coördineren van stedelijke mobiliteitsplannen. Het coördineren daarvan moet op een zo laag mogelijk niveau gebeuren. In Europees verband moet men zich richten op het formuleren van een krachtig Europees bronbeleid, op het doorontwikkelen van technologieën en op technische standaarden die we kunnen benutten voor bijvoorbeeld ITS-maatregelen. De auto-industrie zit immers in het ene land en de industrie voor ITS zit bijvoorbeeld in ons land. Dit moet dus internationaal gecoördineerd worden. Met mijn nieuwe aanpak voor bereikbaarheid, het programma Beter Benutten, maken wij natuurlijk stedelijke programma's en regionale programma's. Ik zou het echt onwenselijk vinden om dat ineens in Europees verband te administreren en te controleren. Daarvoor hebben we gewoon onze eigen methodiek. Mijn inzet in de Transportraad zal dus zijn dat die aanpak van duurzame stedelijke mobiliteit echt aan de bron- en aan de techniekkant moet zijn. Die aanpak moet Europees breed zijn en die moet niet leiden tot allerlei nieuwe administratieve lasten en planoplevering in Europees verband.

Mevrouw De Boer en de heer Hoogland vroegen naar het sloopfonds voor de binnenvaart. Dat punt is inderdaad op de valreep toegevoegd aan de agenda van het algemeen overleg. Dit is er in essentie voor bedoeld om het sloopfonds de gelegenheid te geven om echt die vergroening van de binnenvaart conform Europese wet- en regelgeving mogelijk te maken. De EVO en haar leden kunnen zich vinden in een dergelijke strekking van de verordening. Voor de verladers is van belang dat de markt voor het binnenvaarttransport niet structureel door overheidsingrijpen wordt beïnvloed met nadeel voor een eerlijke prijsvorming. Ik steun de verordening. Daarmee kunnen oude sloopfondsen ingezet worden om de binnenvaart te vergroenen. Die gelden zijn in het verleden door de binnenvaartsector betaald. Er is geen sprake van structureel overheidsingrijpen, want het is hun eigen geld. De sector steunt dit om dezelfde redenen en inmiddels is er een akkoord met het Europees Parlement gesloten. Daardoor is de verordening van de agenda van de Transportraad gehaald, al was die net daarop. U weet nu in ieder geval wel hoe ik erin zit.

Ik hoop dat ik hiermee ook de vraag van de heer Hoogland goed beantwoord heb. Het gaat er nog steeds om dat de vergroeningsmogelijkheden er zijn. Vergroening sluit ook goed aan bij de behoeften van de sector. Ook de omvang van de onbenutte gelden sluit daarbij goed aan.

Ik kom op het rapport van Ecorys over de concurrentie in de havens waarover de afgelopen week veel te doen is geweest. Ik heb vandaag nog over dit onderwerp gesproken met de heer Castelein, de nieuwe CEO van de Rotterdamse haven. Eerder heb ik al telefonisch contact met anderen gehad, want voor ons is dit heel erg belangrijk. Door de Europese Commissie wordt al heel lang gesproken over richtsnoeren. In 2007 heeft zij de richtsnoeren al aangekondigd, maar ze kwamen er niet. Ze heeft inmiddels aangekondigd dat die er eind 2015 zullen zijn, maar ik vind echt dat er onvoldoende schot in zit. Om die reden hebben we zelf dat rapport laten opstellen. Ik zal onmiddellijk aan de slag gaan om dit onder de aandacht te brengen van de Europese Commissie en de collega-ministers en erop aandringen dat er heel snel gehandeld moet worden om ervoor te zorgen dat die richtsnoeren er komen. Op dit moment is de Europese havenverordening in behandeling. In die verordening zal ook transparantie in de boekhouding worden opgenomen. Europa heeft ook zelf

onderzoek gedaan en het rapport zal door de Europese Commissie openbaar worden gemaakt. De vraag is hoe je het probleem van het level playing field moet oplossen. Doe je dat vooral Europees, nationaal of trilateraal? We moeten dit punt agenderen voor de Europese agenda. Dat ga ik op een «vastbijterige» manier doen, omdat ik bang ben dat een en ander anders in de tijd veel te veel verschuift. Wij moeten natuurlijk nationaal ook de lasten reduceren. Ik kom later in mijn betoog op de punten van mevrouw De Boer over nationaal beleid.

Op dit moment ben ik bezig met het maken van een werkprogramma voor de zeehavens in Nederland. Daarvan maakt ook dit soort zaken onderdeel uit. Het gaat om de vragen welke groei ruimte er voor de toekomst nodig is, welke regels we hebben die positief uitwerken voor de havens, welke regels een negatieve invloed hebben, wat we op dat terrein kunnen doen, hoe we de toegevoegde waarde van de havens kunnen vergroten en hoe we ervoor zorgen dat ze in de toekomst een goede concurrentiepositie hebben. Ik wil dit in juni 2014 gereed hebben en dit vervolgens naar de Kamer sturen.

Trilateraal met België en Duitsland zou kunnen. Ik heb onmiddellijk de reactie van mijn collega Hilde Crevits in de krant gelezen waaruit bleek dat het helemaal niet zo is en dat alles heel transparant is. Ik zou zeggen: laat dat de komende tijd maar allemaal zien. Gooi de boeken dan ook open. Dan kunnen we die bekijken. Ik denk dat dit probleem in meer landen speelt dan in België en Duitsland. Ik heb ook landen op het netvlies staan waar dit niet goed inzichtelijk is gemaakt en waarvan ik vermoed dat er ook langs allerlei wegen overheidssteun aan de zeehavens wordt gegeven. Het is niet mijn bedoeling om vervolgens ook te subsidiëren. Het is een markt die in principe zelfstandig kan werken. Wel is het mijn bedoeling, ervoor te zorgen dat dit in andere landen niet meer kan gebeuren.

Dan kom je op het nationaal beleid en soms ook op de uitvoering van Europees beleid en de vraag hoe je daaraan nationaal invulling geeft. Mevrouw De Boer vroeg specifiek om de depositiewaarde waarvoor een vergunning moest worden aangevraagd. Dat begrip kende ik wel maar het begrip «mol» was voor mij ook nog nieuw. Het verschil in de ondergrenzen voor de vergunningsplicht komt vooral voort uit de milieuruimte die er is. Als een land meer milieuruimte heeft omdat het groter is of omdat er een minder grote stikstofproblematiek is geweest in het verleden, is het mogelijk om bedrijven meer ruimte te geven dan in het geval dat een land minder milieuruimte over heeft. In Nederland is er nu eenmaal sprake van een grote milieudruk omdat het klein en dichtbevolkt is. Nederland heeft nu eenmaal geen enorme oppervlaktes waar niets gebeurt. Er moeten heel veel functies over een klein gebied worden verdeeld. Er zijn meer intensieve landbouwbedrijven in de buurt van natuurgebieden en dat maakt het complex. Op dit moment wordt daaraan inderdaad gewerkt, onder anderen door de Staatssecretaris van Landbouw. Laatstgenoemde is ook bezig met PAS en andere systemen. Ons ministerie vraagt daarbij zo veel mogelijk aandacht voor een level playing field en een systeem op basis waarvan de taken op redelijke wijze kunnen worden uitgevoerd. Die zaken zijn echter heel moeilijk te realiseren. Het is echt een kwestie van goochelen.

Wat de douane betreft weet ik dat wij juist heel specifiek werken om de doorvoer zo snel mogelijk te regelen. Vroeger hadden we soms een halve dag nodig om een container van een schip leeg te halen en deze terug te plaatsen. Op een gegeven moment was daarvoor een uur nodig en nu is het zelfs al mogelijk om in één minuut een container te scannen. In Rotterdam staat een systeem dat dit kan. Aan de realisatie van dat soort systemen willen we werken. Uiteindelijk gaat het er immers niet alleen om of je een goede grote haven hebt en of er sprake is van een goede toegankelijkheid. Het gaat er ook om dat je logistieke keten die daarna komt zo goed mogelijk is, opdat je goederen heel snel van A naar B kunt

brengen en de douane daarin niet een te grote belemmering is. Dat neemt niet weg dat je altijd goed moet controleren.

Het antwoord op de vraag over de Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) moet ik afstemmen met mijn collega van EZ. Nadat ik dat gedaan heb, zal ik deze commissie daarop antwoord geven. Ook zal ik aan de andere collega van EZ vragen om te reageren op de discussie over de molen en de vraag te beantwoorden hoe we dat precies gaan doen. Die antwoorden krijgt de commissie dus nog.

De heer Smaling heeft gevraagd naar de zeevaartnormen. Hij vroeg of wij erop zullen aandringen om het stelsel in 2016 in te voeren in plaats van pas in 2021. Wij zijn tegen het Russische voorstel om invoering van de normen uit te stellen tot 2021. Wij zijn er voorstander van om te proberen tot een compromis te komen. Dat houdt in dat invoering tussen 2016 en 2021 zou moeten plaatsvinden. Ik ben voorstander van een compromis omdat ik heb gezien dat het complex is voor alle schippers om de normen tijdig in te voeren. Men moet immers in voldoende mate in staat zijn om aan de normen te voldoen. De AMO heeft de traditie om een consensusorganisatie te zijn. Ik denk dat een compromis dat voor alle partijen aanvaardbaar is, de kansen vergroot om te komen tot een consensus tussen de Noordzeelanden om een status voor de Noordzee aan te vragen bij AMO. De Noordzee is op dit moment geen NECA-gebied. Die afkorting staat voor NO_x Emission Control Area. In de huidige situatie heeft het besluit tot uitstel geen effect op de Nederlandse luchtkwaliteit, maar wij kunnen dat niet eenzijdig instellen. Wij kunnen dus ook niet zeggen dat Nederland het alvast doet. Dat moeten wij gezien het level playing field zelfs niet willen. Daarom is het goed dat wij inzetten op het bereiken van een compromis tussen 2016 en 2021.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met de vragen over Shift2Rail. Wat is het doel daarvan en wat is de relatie met ERTMS? Dat was de vraag van mevrouw De Boer. Het voorstel van de Commissie is bedoeld om via de oprichting van een gemeenschappelijke Shift2Rail tot een gerichte EU-aanpak van onderzoek en innovatie te komen. Ik denk dat dit verstandig is. Wij moeten niet allemaal het wiel uitvinden, maar gericht en met financiële impulsen goede onderzoeken en innovatie neerzetten. Dat vergroot volgens mij de concurrentiekracht. Bovendien leidt dit tot een minder versnipperd onderzoek. De kernthema's voor het onderzoek zijn onder meer de ontwikkeling van treinen met hoge capaciteit en betrouwbaarheid – ik kijk even naar mevrouw De Boer, want dat is een van haar thema's – een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur en intelligente verkeersbeheer- en controlesystemen. Dat gerichte EU-onderzoek en de innovatie kunnen aansluiten bij de Nederlandse beleidsdoelstellingen, zoals verwoord in de Lange Termijn Spooragenda die nog naar de Kamer komt. Daarin zal ik schrijven dat de kwaliteit, de veiligheid en de betrouwbaarheid verbeterd moeten worden, want die moeten goed zijn. Bovendien moet de capaciteit van de Nederlandse Spoorwegen vergroot worden.

Zo komen wij ook bij de doelstellingen van ERTMS. Daarvoor moet gekeken worden naar onze positie op het spoor. Wij lopen op dat vlak voor een groot deel voorop. Op Europees vlak moeten er onderzoeken gedaan kunnen worden die passen bij onze doelstellingen en waarmee wij een stap naar voren kunnen maken. Ik denk dat het goed is dat wij in de breedte kijken naar wat wij willen onderzoeken in de spoorwereld in Europa, los van onze eigen onderzoekagenda. Die match moet wat mij betreft gezocht worden. Ik wil dan ook actief nagaan of onze prioriteiten bij de programmering van Shift2Rail terugkomen. De heer Smaling vroeg namelijk heel passend of dit een praatclubje is of dat dit daadwerkelijk iets toevoegt. Hij doelde daarmee volgens mij op het kaderprogramma en de onderzoekscall daarin. Die vragen hebben wij ook. Zoals ik het nu zie, voegt dit iets toe. Ik vind het ook belangrijk dat wij meedoen aan dat soort

programma's om te voorkomen dat alles versnipperd. Het moet voor ons toegevoegde waarde hebben. Op het vlak van ERTMS lopen wij met een aantal landen voorop. Wij zouden dus moeten bekijken of wij in Shift2Rail tot een gezamenlijke onderzoeksagenda kunnen komen.

Wat er gezegd werd over de brief over de liberaliseringsbesluiten vind ik wel grappig. Soms sturen wij brieven die voor ons gevoel heel volledig zijn, maar als je die terugleest denk je af en toe: hadden wij dat niet simpeler op kunnen schrijven? Ik ga het nu simpel vertellen. Zoals bekend, stelt de Europese Commissie de wet buiten werking in plaats van dat ze het proces van ingebrekestelling volgt. Daar hebben wij bezwaar tegen gemaakt. De leden der Kamer hebben het onfortuinlijke foutje van de stempel meegekregen. De consequentie hiervan is dat een deel van de liberaliseringsrichtlijn buiten werking is gesteld. Als er dus een aanvraag komt, is er voor een deel geen wettelijk afwegingskader meer. Het reguliere proces bij capaciteitsaanvragen van een andere vervoerder op een internationale vervoersdienst, bijvoorbeeld op de hsl, is dat dit soort zaken altijd gemeld moet worden bij de ACM. Dan kunnen de NS, het ministerie en/of de infrabeheerder aan de ACM vragen om een toets uit te voeren. Daarbij wordt getoetst of het economische evenwicht wordt verstoord en of het hier gaat om een overwegend internationale lijn. Dat wettelijke afwegingskader is er nu niet, in ieder geval zijn de getallen eruit gehaald. Dat betekent dat de ACM dit op dit moment moet duiden. Zij zal dus een afwegingskader moeten formuleren.

De Europese Commissie is op dit moment zelfs met een uitvoeringsverordening bezig voor deze twee artikelen die bij ons niet meer in de wet staan of die niet meer normerend in de wet staan. Mede daarover zijn wij aan het onderhandelen, want dat is het democratische proces in Brussel betreffende deze twee artikelen. Dat komt na de zomer en daar wachten wij op, want op dat moment zou dat gat dan weer gedicht zijn. Aan de ene kant is het de vraag hoe je op het spoor komt en dat is eigenlijk hetgeen deze uitvoeringsverordening bewerkstelligt. Aan de andere kant is het de vraag hoe dit wordt ingevuld door ProRail. Momenteel passen wij de wijze van capaciteitsverdeling in een AMvB in om ProRail een handvat te geven. Ik meen dat dit gebeurt op advies van AEF. Dat rapport hebben wij afgelopen september naar de Kamer gestuurd. Dat is in normale mensentaal wat er aan de hand is en wat de consequenties daarvan zijn. Nu ga ik in op het vierde EU-spoorpakket. Met de plenaire stemming in het Europees Parlement heeft het EP zijn positie over deze voorstellen bepaald. Na deze Transportraad zal de positie zijn bepaald over de drie voorstellen voor de technische pijler voor het vierde spoorpakket, waar de heer Hoogland aan refereerde. Dat betreft de interoperabiliteit, de spoorveiligheid en het Europees Spooragentschap. De besprekingen over de resterende voorstellen van het vierde spoorpakket, dus de marktopening voor de binnenlandse markt voor personenvervoer onafhankelijk van de infrastructuurbeheerder, moeten nog van start gaan in de Raad. Zoals het er nu uitziet maakt het Griekse voorzitterschap geen haast met het van start laten gaan van deze besprekingen. Wij voorzien dan ook geen positie in de Raad over deze voorstellen onder het Grieks voorzitterschap in het komende halfjaar. De besluitvorming over de definitieve teksten van het vierde spoorpakket is pas mogelijk na onderhandeling tussen de Raad en het Parlement over de afzonderlijke posities. Wij moeten dus afwachten hoe dit verder verloopt.

De heer Hoogland vroeg of er sneller iets kan gebeuren ten aanzien van de technische pijler. Naarmate de behandeling van de marktordeningsvoorstellen van het vierde spoorpakket langer op zich laat wachten, kan de discussie over de splitsing van het pakket actueel worden, namelijk de eerste drie pijlers versus de vierde pijler. Een splitsing van het pakket zou betekenen dat de onderhandelingen met het Europees Parlement over de eerste drie voorstellen van de technische pijler van het pakket worden afgerond zonder te wachten op de behandeling van de overige

voorstellen. Voor de spoorsector zou een snelle afhandeling van alles rondom de technische pijler een goede zaak zijn, want daarmee zijn in ieder geval de toelating van materieel en de veiligheidscertificering voor spoorondernemingen op een meer efficiënte wijze geregeld. Ik zal dan ook een voorstel steunen voor een splitsing van het pakket op deze gronden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik vind dat ik mijn vraag over de technische pijler in de eerste termijn niet zo helder stelde; waarom wil je dat nou sneller? Daarom stel ik de Staatssecretaris nu de vraag welke relatie er ligt tussen de besluitvorming daar en de Nederlandse situatie met betrekking tot ERTMS en de invoering daarvan. In hoeverre is het gewenst dat eerst zaken met betrekking tot de technische pijler worden afgerond en dat vervolgens pas in Nederland besluiten worden genomen over ERTMS? Of ziet de Staatssecretaris die relatie niet? Daar gaat het mij om.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is natuurlijk een Europees besluit om tot ERTMS over te gaan. Ik kijk naar de parallellen in de procedure. Je ziet dat de technische pijler grotendeels afgerond is en dat een en ander dus klaar is voor besluitvorming, terwijl wij bij ERTMS nog helemaal aan de voorkant van het proces zitten. Ik denk op dit moment niet dat deze zaken elkaar bijten. Volgens mij is het dan ook goed dat het Europees proces al zover in de afronding is dat wij elkaar niet in de wielen rijden, als er al verbanden zouden zijn met ERTMS.

De heer Hoogland vroeg verder wat ik ga doen om invoering van de plannen van de Europese Commissie te voorkomen. De heer Hoogland kent onze inzet. Er zijn twee gele kaarten uitgedeeld. Wij zullen ons verder inzetten voor een blokkerende minderheid in de Raad tegen de liberaliseringsvoorstellen. Ik overleg hierover ook actief. Deze week zal ik met een aantal Ministers, collega's, overleg hierover voeren, zodat wij met andere landen samen de strategie kunnen bepalen. Er zijn 93 stemmen nodig om een blokkerende minderheid te verkrijgen en dat aantal kan alleen bereikt worden als een of meerdere grote lidstaten zich bij de Nederlandse positie aansluiten. Ik heb al gezegd dat ik mij zeer bewust ben van de twee gele kaarten. De blokkerende minderheid is het ene, maar het is de vraag of wij die gaan halen. Het andere is dat ik vind dat wij wel aan tafel moeten zitten, ook als die blokkerende minderheid niet behaald wordt, zodat wij invloed kunnen uitoefenen op het pakket. Ik heb al eerder gezegd dat ik er zo in zit en dat ik er zo in zal blijven zitten.

De heer Hoogland vroeg ook naar de relatie met het hoofdrailnet waar het gaat om de amendementen. De stemmingen van het Europees Parlement sluiten, zoals de heer Hoogland zelf ook al constateerde, beter aan bij de Nederlandse inzet. Het optrekken van de contractgrens tot maximaal 75% betekent dat het overgrote deel van het hoofdrailnet onder één openbaar dienstcontract zou kunnen vallen. De inzet is natuurlijk dat wij naar het maximale gaan, maar wij zien dat het Europees Parlement naar het Nederlandse standpunt is opgeschoven.

Het oprekken van de termijn naar 2025 of 2026 waarbinnen de openbare-dienstcontracten sowieso onderhands mogen worden gegund, past natuurlijk in het voornemen om het hoofdrailnet tot 2025 aan de NS te gunnen.

Op mijn visie op de gewenste relatie tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorvervoerder zal ik terugkomen in de Lange Termijn Spooragenda. De heer Hoogland zegt dat wij zelf de voorwaarden willen bepalen voor de eventuele onderhandse gunning en dat dit niet moet gebeuren door de Europese Commissie. Anders dan in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie, waarin onderhands gegunde openbardienstcontracten in geen geval mogen worden voortgezet na 31 december 2022, is volgens het Europarlement een voortzetting onder strikte voorwaarden mogelijk. De genoemde voorwaarden zijn het vastleggen van prestatie-eisen op het gebied van de ontwikkeling van het reizigersvolume, de stiptheid van

diensten, de klanttevredenheid et cetera. Vooralsnog gaat het hier om een voorstel van het Europees Parlement waarover de Raad zich nog een oordeel moet vormen. Wij hebben steeds aangegeven, zelf de keuzes te willen blijven maken en dat blijft zo.

De heer Hoogland heeft ook een vraag gesteld over een regulatory body bij criteria voor open access. De regulatory body is een voorstel van het Europees Parlement dat nog niet in de Raad is besproken. Wij bevinden ons dus eigenlijk nog in de loop van het proces. De regulatory body die het Europees Parlement omschrijft, kan bij ons alleen de ACM zijn, vanwege die omschrijving.

De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over een vijfde spoorpakket. Op dit moment is daar nog geen sprake van. Ik ben dus heel nieuwsgierig naar de geluiden die de heer Hoogland heeft gehoord. Zoals hij al zei, zijn wij nog volop bezig met de implementatie van het derde spoorpakket en voor een deel met de bespreking van het vierde. Voor eind 2014 heeft de Europese Commissie een mededeling voor spoorweggeluid aangekondigd. Mogelijk gaat de Commissie op korte termijn lawaaiërig materieel verbieden. Misschien gaat het daarover, maar de prioriteiten van de Europese Commissie voor de periode na 2014 zijn nog niet bekend, want er zijn tussentijds verkiezingen.

Er is ook een vraag gesteld over luchtvaart, namelijk over het gelijke speelveld tussen de Golfstaten en Europa. De Kamer heeft mijn inbreng ontvangen. Net als mevrouw De Boer vind ik het belangrijk dat oneerlijke concurrentie binnen de luchtvaart wordt aangepakt. Het is namelijk heel simpel; als het speelveld niet gelijk is, is dat nadelig voor onze eigen luchtvaartsector. De Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder onze eigen Air France-KLM, hebben ook herhaaldelijk gewezen op de concurrentiekracht van de opkomende Golfcarriers die werken onder een gunstig fiscaal regime en slechts lage lonen hoeven te betalen. Ik steun de noodzaak tot dialoog die mevrouw De Boer uitspreekt. Ik denk dat dit inderdaad de weg is om te begaan, want oneerlijke concurrentie moet worden aangepakt. Daar staat Nederland niet alleen in; dat wordt breed zo ervaren. Het is niet gemakkelijk om dit mondiaal te bespreken, maar ik denk dat het belangrijk is dat dit steeds wordt gedaan en vooral dat dit breed Europees wordt gedaan. Als wij buiten Europa coalities kunnen vinden op dit vlak, moeten wij die ook smeden, want het is niet goed als er een ongelijk speelveld is. Wij kijken bij vluchten op Amsterdam ook hoe dit gewogen moet worden en welk economisch nadeel Nederland daarvan zou kunnen ondervinden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Deze week is er een vreselijke tragedie gebeurd met een vliegtuig dat niet terug is gevonden. Wordt dit ook besproken in de Transportraad? Het gaat namelijk om veiligheid en dit is het schrikbeeld van iedereen die weleens in het vliegtuig stapt. Komt dit aan de orde?

Staatssecretaris **Mansveld**: De situatie is dat het vliegtuig nog zoek is. Iedereen wil weten wat de feiten zijn. Wat is er precies gebeurd? In de wandelgangen zal daar zeker over gesproken worden, maar de situatie zal nog niet formeel geagendeerd worden. Ik ben heel benieuwd naar de feiten die straks naar boven komen over wat er is gebeurd en of dit dusdanige oorzaken heeft dat dit geagendeerd moet worden. Ik ben het wat dit betreft eens met mevrouw De Boer.

De **voorzitter**: Wij gaan meteen door naar de tweede termijn. Ik stel een spreektijd van twee minuten voor.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Het spreekt voor zich dat er in de coalitie anders gedacht wordt over het vierde spoorpakket. Wat ons betreft hoeft de Staatssecretaris niet zo heel hard te lopen en actief

daarmee de boer op te gaan, om maar even mijn achternaam hiervoor te gebruiken. Wij zullen bekijken waar dit allemaal uitkomt en waar de nieuwe uitslagen ons straks zullen brengen.

Ik kom even terug op de staatssteun voor de zeehavens. Ik heb uitdrukkelijk gevraagd of het mogelijk is om versneld te publiceren, namelijk vóór 31 december 2014. Zou de inzet daarop gericht kunnen zijn?

De Minister heeft al gezegd dat zij met haar collega's in gesprek zal gaan over de regelgeving betreffende het aantal molen, die de VVD een doorn in het oog is. Ik hoor partijen altijd roepen: werk, werk, werk! Als het er echter op aankomt, schroeven wij de regels een tandje bij, zodat de concurrentiepositie in gevaar komt. Het gaat ons land zeker banen kosten als wij daar veel te ver in gaan. Ik snap dat wij in een dichtbevolkt land leven en dat wij keuzes moeten maken. Natuurlijk moeten wij de dingen op een goede manier doen, maar ik snap werkelijk niet waarom wij wat betreft het aantal mol zover uit de pas moeten lopen in vergelijking met onze buurlanden. Het gaat om 20 mol. Mijn verzoek was om daarop terug te komen, maar ik hoor dat de Minister daarover in gesprek is. Dat is een goede zaak. Ik hoop dat zij daar heel ver in komt en dat zij haar collega's kan overtuigen. Ik hoop dat wij in dit parlement en zeer zeker ook met de NVWA in verband met de PAS-maatregelen en de «Natura 2000-terreur» – zo heb ik dat weleens genoemd in mijn korte carrière als woordvoerder natuur – toch naar een gelijk speelveld toe kunnen werken. Het is goed dat dit een plaatsje krijgt in de visie op de zeehavens. Wij moeten expliciet weten op welke punten de meningen uiteen lopen, want dan kunnen wij alsnog een debat daarover voeren. Wij zijn nu immers met slechts erg weinig collega's. Ik zie graag dat dit zijdelings terugkomt. Dan ben ik tevreden en hoef ik geen VAO aan te vragen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik laat het begrip «Natura 2000-terreur» nog even op mij inwerken. Ik hecht eraan dat duurzaamheid vooropstaat en dat wij proberen om de havens zo duurzaam mogelijk te ontwikkelen. Zeker, dit is een dichtbevolkt land met een grote milieudruk; daar is dus ongetwijfeld ook sprake van een ongelijk speelveld. Ik geloof echter dat de Programmatische Aanpak Stikstof erop gericht is om ontwikkelruimte te creëren, zodat de industrie in ieder geval wat ruimte van de landbouw kan overnemen. Maar goed, dat is niet aan de orde in dit debat.

Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Volgens mij is het helder. Het zal niemand verbazen dat de SP met zorg volgt hoe de ontwikkeling van het vierde spoorpakket zich voltrekt. Er ontstaat een situatie waarin links en rechts allerlei aanbieders op het hoofdrailnet mogen. Op een gegeven moment geldt dit ook voor die 25% die niet onder de PSO-verordening valt. Dat maakt de niet zo vrolijke Europa-stemming alleen nog maar serieuzer. Wij zijn daar niet bij gebaat. De SP is daar ook niet bij gebaat en daarom zal zij dit zeker niet propageren. Ik suggereer daarom dat de bewindslieden de hakken op een creatieve manier volop in het zand zetten en ons daarvan op de hoogte houden. Wat de zeehavens betreft kom ik toch nog even op de trilaterale oplossing. Ik zit een beetje te zoeken hoe je uit kunt komen tussen alleen maar bezwaar maken tegen het feit dat Rotterdam wordt benadeeld en wachten op een Europese actie. Er zijn namelijk heel veel andere havens, zoals Vigo, Genua, Constana – de Zwarte Zeehaven van Roemenië – of Tallinn. Zit je niet in elkaars vaarwater wat het containervervoer in deze regio betreft? Je zou dus kunnen denken aan twee snelheden, het principe dat al vaker in de Europese geschiedenis gebruikt is en dat wij aan Tindemans te danken hebben. Je kunt ook de vlucht vooruit maken met een aantal buurlanden, waardoor je een gezamenlijke, meer regionale markt bedient met containers. Ik vraag de Minister om eens goed hierover na te denken. Kan zij dit misschien doen? Ik denk dat dit heel goed zou zijn, zeker als dit sneller gaat dan via Europese regelgeving. Zij heeft daar dan in ieder geval mijn steun voor.

Voorzitter: De Boer

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de antwoorden. Het hoofdpunt dat overeind blijft, is dat de treinen in Nederland op de lange corridors en vooral in de Randstad één keer in de tien minuten spoorboekloos kunnen gaan rijden. Daar is 4,4 miljard euro voor vrijgemaakt. Dat is ontzettend veel geld. Met maximaal 75% onderhands aanbesteden, kunnen wij de door ons gewenste reizigers-groei, echter niet faciliteren. Het vierde spoorpakket is nu al beter dan het spoorpakket was. Het voorstel van Kalas is dus beter geworden, maar het is nog niet goed genoeg. Hiermee kunnen wij namelijk niet vooruit. Het openbaar vervoer is echt de toekomst. De nieuwe generatie reist met het ov in plaats van met de auto. Mijn vraag aan de Staatssecretaris in de tweede termijn is dan ook hoe wij hiermee omgaan. Wij hebben hiervoor behoorlijk wat geld gereserveerd en dat is terecht, maar als wij dat niet kunnen realiseren, moeten wij daar nu alvast over nadenken.

Een ander punt over de spooragenda betreft de ACM. De Staatssecretaris zegt dat dit de regulatory body is en dat wij het daarmee moeten doen. Ik ben het niet eens met hetgeen de Staatssecretaris wat dat betreft gezegd heeft. Zij geeft nu signalen af dat zij iets anders zei. Als zij dit niet zo gezegd heeft, vraag ik haar om dit nogmaals nader te beschouwen, want wij vinden het belangrijk om precies te weten hoe dit zit. Het gaat er niet om wie de regulatory body is, maar om hoe men dat gaat doen. Als de ACM dit gaat doen, welke opdracht krijgt die dan mee? Wij vinden het belangrijk om daarover te spreken. Wat ons betreft gaat het om meer dan alleen maar kijken naar efficiency. Het gaat er juist om dat het publieke belang goed gediend wordt.

Tot slot kom ik op de zeevaart. Mijn collega Albert de Vries is hiermee vaak bezig geweest. Ik ga ervan uit dat hij graag een VAO zou willen houden over het bij de Europese Commissie aandringen op het naar voren halen van het EU-onderzoek en de discussie over een gelijk speelveld. Kan dit? Mocht hij dat verzoek tot het houden van een VAO alsnog willen intrekken, dan laat ik dat nog even weten. Ik heb hier staan dat hij dat graag wil, dus voorlopig houd ik het hier even bij.

Voorzitter: Hoogland

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik hoopte dat ik zodanige antwoorden had gegeven dat een VAO niet nodig zou zijn, maar ik zie dat de heer Hoogland dit verzoek op papier heeft staan. Ik hoop dat de heer De Vries mijn antwoorden toch afdoende vindt. Anders kom ik gaarne terug naar de Kamer om hier nog nader op in te gaan. Ik kom op de richtsnoeren staatssteun en de vraag of het realiseren daarvan naar voren getrokken kan worden. Ik had die vraag in eerste termijn inderdaad niet goed beantwoord. Ik ga natuurlijk zo veel mogelijk mijn best doen. De Commissie heeft als termijn eind 2015 toegezegd. Het terugdringen van de regeldruk is ontzettend belangrijk, dus hoe eerder wij dat kunnen doen, hoe beter het is. Ik moet de Commissie echter meekrijgen, want zij is aan zet in deze bepaalde procedure. Met het rapport in de hand zal ik mijn zorgen uiten en aandringen op een zo snel mogelijke behandeling, maar ik kan niet toezeggen dat dit voor 31 december gebeurt, omdat ik hier niet alleen over ga. Ik hoor echter wel de aansporing vanuit de Kamer, zowel van de VVD als van de PvdA, om daar vaart mee te maken.

Ik gaf al aan dat het terugdringen van de regeldruk zijn plek krijgt in mijn eigen werkprogramma voor de zeehaven. Daarin zal ik het in brede zin hebben over de regels die voor en tegen de zeehavens werken. Op de specifieke punten over mol en de NVWA zal ik na overleg met mijn collega nog terugkomen. Ik zal deze zorg ook specifiek bij het PAS-overleg aan de orde stellen.

De heer Smaling zegt dat het leuk is om dit op Europees niveau te doen, maar dat andere landen er minder belang bij hebben om dit op te lossen dan wij. Waarom doen wij dus niet ook nog trilateraal? Ik had hierover helderder kunnen zijn. Ik zei dat de vorm van trilateraal oplossen het misschien niet helemaal is, omdat ik vermoed dat er in andere landen, die nu wel relatief goed uit het rapport zijn gekomen, ook staatssteun plaatsvindt. Ik wilde daarmee echter niet zeggen dat ik niet ook nog in allianties aan de slag wil gaan. Ik denk dat het altijd goed is om met individuele landen alvast gesprekken daarover te voeren. Hoeveel wij ook samen doen met bijvoorbeeld België op het gebied van havens, dit laat onverlet dat wij uiteindelijk ook keihard elkaars concurrenten zijn. Ik zal dus zeker met België en Duitsland aan de slag gaan en ook met andere landen waarbij ik het vermoeden heb dat dit enige zin heeft. Het helpt mij echter wel als Europa daar duidelijke richtsnoeren voor maakt, ervoor zorgt dat die transparantie er komt en dat Europa de partijen die zich daar niet aan houden, gewoon in hun nekvel grijpt. Daarom is het Europese level uiteindelijk mijn grootste hoop, naast de trilaterale overleggen. Dat zijn de antwoorden op de aan mij gestelde vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de twee vragen die in tweede termijn aan mij gesteld.

Over de regulatory body heb ik het volgende gezegd. Zoals het Europees Parlement dit nu omschrijft, kan dat alleen de ACM zijn. Dit is een uitspraak van het Europees Parlement. De Raad moet daar nog naar kijken. Wij zitten dus nog vroeg in het proces, dus het innemen van een standpunt daarover is nu nog niet aan de orde. Dat was dus mijn tekst. Als het goed is en als het voorstel er daadwerkelijk komt, gaan wij het daarover hebben. Het is bekend dat ik geen enkel standpunt inneem in Europa of in Brussel voordat ik dit met de Kamer heb besproken. Het zou dus zo kunnen zijn dat dit voorbij gaat komen. Ik zeg «zou zo kunnen zijn», omdat dit een uitspraak is van het Europees Parlement dat nog met de Raad moet gaan praten. Daarmee wil ik het niet afdoen, want ik denk dat wij daar wel naar moeten kijken. De heer Hoogland heeft daar een korte beschouwing voor gegeven. Als het orde komt, moeten wij het daar ook samen over hebben.

Nu kom ik op PAS, het spoorboekloos rijden, de lange corridors in Nederland en de 75%. Zoals ik net al zei maakt het Europees Parlement een goede beweging in onze richting ten opzichte van het Commissie-voorstel. Mijn inzet is bekend. Ik ben daar zeer actief in, ook binnen Europa. Eerst probeer ik tot een blokkerende minderheid te komen, maar als dit niet lukt, wil ik wel aan tafel zitten, want als je niet aan tafel zit, sta je sowieso buitenspel. Dat heb ik al eerder gezegd. Als het in drie delen opgesplitst wordt of als het 75% wordt, ken ik de consequenties daarvan. Het proces loopt dus. Ik zal mij daarvoor maximaal inzetten en de Kamer op de hoogte houden van de inzet. Als wij weer bij een volgende mijlpaal komen, zal ik de Kamer informeren over de wijze waarop wij daar ingaan. Als het Europees Parlement gelijk krijgt, gaat dit spelen na 2020–2025. Ik vind echter dat wij ondertussen niet moeten stilzitten en afwachten wat er over twaalf of veertien jaar kan gebeuren. Je moet daar nu al over nadenken, maar je moet dus niet stil blijven zitten tot dat moment. Spoorboekloos rijden is een doel van ons. Daar is veel geld voor vrijgemaakt, want wij vinden dat belangrijk voor het Nederlandse spoor. De heer Hoogland weet dat ik dat vind.

De **voorzitter**: Dank u zeer. Ik som nu even de toezeggingen op.

- In juni 2014 ontvangt de Kamer het actieprogramma voor de Nederlandse zeehavens.
- De Minister zal overleg voeren met haar ambtsgenoten van Financiën en Economische Zaken over de rol van de douane, de NVWA en de

Programmatistische Aanpak Stikstof in de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik deel mee dat het VAO wat de PvdA betreft geen doorgang meer hoeft te vinden nu de toezegging is gedaan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Aan het rijtje toezeggingen wil ik nog toevoegen dat de Minister in Brussel gaat bekijken of ze het gelijke speelveld eerder erdoor kan krijgen. Volgens mij is dat precies wat wij beogen. Als dat al gebeurt, hoeven wij daarvoor geen dansje te doen in de plenaire zaal.

De heer **Hoogland** (PvdA): Die kwalificatie is voor uw rekening, mevrouw De Boer. Ik stel vast dat mijn fractie geen VAO zal aanvragen. De PvdA wacht de reactie van de Minister af.

De **voorzitter**: Ik sluit de vergadering.

Sluiting 17.34 uur.

Volledige agenda

1. *Aanbieding van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 14 maart 2014*
Kamerstuk 21 501-33, nr. 465 – Brief regering d.d. 17-02-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. *Verslag van de EU-Transportraad op 5 december 2013 in Brussel*
Kamerstuk 21 501-33, nr. 457 – Brief regering d.d. 13-01-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. *Consultatie verbeterde bescherming tegen subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken van niet-EU luchtvaartmaatschappijen*
Kamerstuk 21 501-33, nr. 458 – Brief regering d.d. 23-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. *Uitvoeringsbesluit Europese Commissie d.d. 22 juli 2013 gericht aan Nederland t.a.v. liberalisering internationaal personenvervoer per spoor OF: betreffende de niet toepassing van een aantal bepalingen uit het Besluit Liberaliseringsrichtlijn*
Kamerstuk 32 376, nr. 40 – Brief regering d.d. 05-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
5. *Beroep tegen Commissiebesluit liberalisering internationaal personenvervoer*
Kamerstuk 32 376, nr. 41 – Brief regering d.d. 06-02-2014
Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans
6. *Goedkeuring implementatieplannen spoorgoederencorridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon*
Kamerstuk 21 501-33, nr. 464 – Brief regering d.d. 11-02-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
7. *Aanpassingen over de onderwerpen op de agenda van de Transportraad van 14 maart 2014*
Kamerstuk 21 501-33, nr. 467 – Brief regering d.d. 03-03-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
8. *Consequenties van het Uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie over liberalisering van het internationaal personenvervoer*
Kamerstuk 32 376, nr. 42 – Brief regering d.d. 04-03-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
9. *Onderzoek naar de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens in Duitsland, Frankrijk, Nederland, Vlaanderen en het Verenigd Koninkrijk*
Kamerstuk 29 862, nr. 24 – Brief regering d.d. 06-03-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
10. *Fiche: Verordening gemeenschappelijke onderneming Shift2Rail*
Kamerstuk 22 112, nr. 1793 – Brief regering d.d. 14-02-2014
Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans
11. *Fiche: Mededeling kernnetwerkcorridors Faciliteit Europese Verbindingen*
Kamerstuk 22 112, nr. 1794 – Brief regering d.d. 14-02-2014
Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans

12. Fiche: Mededeling samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem

Kamerstuk 22 112, nr. 1795 – Brief regering d.d. 21-02-2014

Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans