

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 580

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 april 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 14 maart 2016 over de geannoteerde agenda van de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu en transportministers op 14 en 15 april 2016 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 578), over de brief van 17 maart 2016 over het verslag van de Milieuraad op 4 maart 2016 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 623), over de brief van 28 januari 2016 over het verslag van de Transportraad op 10 december 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 574) en over de brief van 11 maart 2016 over het fiche over de Verordening Marktoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 2073).

De vragen en opmerkingen zijn op 29 maart 2016 aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 5 april 2016 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Geannoteerde agenda informele milieu en Transportraad d.d. 14-15 april 2016	3
<i>Connected en automatisch rijden</i>	3
<i>Transitie naar duurzame mobiliteit</i>	3
<i>Toekomstscenario's voor slimme en duurzame mobiliteit</i>	4
<i>Emissies internationale lucht- en scheepvaart</i>	4
<i>Grenscontroles</i>	6
Verslag van de Milieuraad d.d. 4 maart 2016	6
<i>Circulaire economie</i>	6
<i>Hormoonverstorende stoffen</i>	6
<i>Wildlife Actieplan</i>	6
Verslag van de Transportraad d.d. 10 december 2015	7
<i>Sociale aspecten in het wegvervoer</i>	7
<i>Verslag over de staat van de Energie-unie</i>	7
<i>Een luchtvaartstrategie voor Europa</i>	7
<i>Veiligheid in het landvervoer</i>	8
Fiche: Verordening Markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen	8
Overig	9
<i>Scheepvaart</i>	9
<i>NEC-richtlijn</i>	9
<i>Verordening invasieve exoten</i>	9
<i>Belgische kilometerheffing</i>	11
<i>Code 95</i>	11

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van de informele milieu en Transportraad van 14-15 april 2016 en hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de aanstaande informele milieu en Transportraad d.d. 14 en 15 april 2016, en van de andere voor dit schriftelijk overleg geagendeerde Kamerstukken. Deze leden hebben hierover de volgende vragen aan het kabinet.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief met de geannoteerde agenda van de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu en transportministers op 14 en 15 april 2016. Naar aanleiding hiervan hebben deze leden nog vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg ter voorbereiding van de informele milieu en Transportraad d.d. 14-15 april 2016. Deze leden hebben naar aanleiding van deze agenda nog een aantal opmerkingen en vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de aanstaande informele milieu en Transportraad d.d. 14 en 15 april 2016 en hebben nog enkele vragen.

Connected en automatisch rijden

De leden van de VVD-fractie constateren dat de ontwikkeling van zelfsturende auto's en Intelligent Transportation Systems (ITS) zeer snel gaat. Zij onderschrijven de ambitie van het kabinet om juist als Nederland koploper te zijn in Europa in de uitwerking van de kansen van ITS. Vooral willen zij weten hoe het staat met de uitvoering van de motie-Visser/Hoogland (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 16), die de regering verzoekt een inventarisatie te maken van en concrete voorstellen te doen (inclusief kosten en termijnen) voor de wijze waarop wet- en regelgeving en bestaande infrastructuur toekomstproof ingericht kunnen worden. Welke aanpassingen zijn er nodig in de Europese wet- en regelgeving? Wat is hiervoor het tijdspad en kan er vooruitlopend hierop voldoende worden geëxperimenteerd in Nederland? Wat is er reeds in gang gezet als het gaat om de aanpassing van Nederlandse wet- en regelgeving? Het Nederlandse voorzitterschap zet erop in om tijdens deze informele Raad een «Declaration of Amsterdam on connected and automated driving» te bereiken. Wat moet er in deze verklaring komen te staan? Is er al een concepttekst voorhanden? Zo ja, wat staat hierin? Hoe wordt, bij het inzetten op internationale samenwerking in de EU, ruimte geboden aan de koploperspositie van Nederland in dezen? En tot welke concrete acties gaat dit leiden in Europa en Nederland?

De leden van de PvdA-fractie hechten net als het kabinet belang aan connected en automatisch rijden. Zij vragen de bewindspersonen met welke andere Europese landen Nederland wil optrekken om deze reeds sterke ontwikkeling in goede banen te leiden. Voorts vragen deze leden hoe het streven naar gedeelde doelen zich verhoudt tot het belang dat Nederland hecht aan de benodigde ruimte voor koplopers.

De leden van de D66-fractie vragen wat precies het concrete doel is van de informele milieu en Transportraad ten aanzien van de praktische uitwerking van de beoogde samenwerking. Voorts vragen deze leden wat in de ogen van de Minister de belangrijkste issues zijn wat betreft «connected cars». Wat is de rol van de nationale en Europese overheden op dit punt? Deelt de Minister de mening dat «connected cars» een onderdeel zijn van intelligente transportsystemen en dat het doel van ITS een schoner, veiliger en efficiënter transportsysteem is? Deze leden vragen voorts of en, zo ja, hoe de Minister trans-Europese «test fields» mogelijk wil gaan maken. Is de Minister van mening dat fundamentele zaken, zoals databescherming en wettelijke aansprakelijkheid, alleen in Europees verband kunnen worden opgesteld? Welke status dicht de Minister toe aan de issue papers ten aanzien van dit onderwerp die eind juni door de Europese Commissie worden gepresenteerd?

Transitie naar duurzame mobiliteit

De leden van de VVD-fractie vragen waar het Nederlandse voorzitterschap concreet op inzet bij het bespreken van dit onderwerp tijdens de aanstaande informele Raad. In hoeverre is kosteneffectiviteit een onderwerp tijdens de uitwerking van de maatregelen ten behoeve van de transitie?

In juni 2016 wordt een mededeling verwacht van de Europese Commissie die zich richt op het reduceren van CO₂-emissies in de gehele transportsector in de EU. Is reeds bekend wat de inhoud is van deze mededeling? Zo ja, wat?

De leden van de PvdA-fractie hechten groot belang aan een spoedige verduurzaming van het (Nederlandse) wagenpark. Daarom hebben zij eerder hun teleurstelling uitgesproken over de versoepeling van de uitstootnormen in de nieuwe «Real Driving Emissions»-testprocedure (RDE). Deze leden horen graag op welke wijze het kabinet nu inzet op verdere reductie van de emissies en het verbeteren van de luchtkwaliteit via autobeleid. Op welke wijze probeert het Europese ontwikkelingen richting zero emissions te versnellen en te intensiveren?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de ochtendsessie over duurzame mobiliteit tot doel heeft om te bezien hoe Europese milieuministers de transitie naar een laag- en nulmissiewagenpark kunnen versnellen en opschalen. Deze leden spreken de hoop uit dat hieruit serieuze en ambitieuze maatregelen zullen volgen. In aanvulling daarop vragen zij wat Nederland zelf nog kan doen: kan de Minister inzicht geven in de wijze waarop Nederland zelfstandig dit proces kan versnellen en opschalen, boven op de reeds genomen maatregelen in onder andere Autobrief II (Kamerstuk 32 800 nr. 27)?

De leden van de CDA-fractie steunen het houden van deze samengevoegde informele milieu en Transportraad en de inzet daarbij van de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Zij vragen hoe de Minister en Staatssecretaris de motie-Jan Vos c.s. (Kamerstuk 30 196, nr. 441) beoordelen, meer bepaald of zij deze motie in lijn achten met het Energieakkoord en of zij met deze motie overweg kunnen in de EU. Deze leden vragen of voor de Minister en de Staatssecretaris de financiële en maatschappelijke gevolgen van deze motie inzichtelijk zijn, en of zij de Kamer hierover kunnen informeren.

Toekomstscenario's voor slimme en duurzame mobiliteit

De leden van de PvdA-fractie lezen dat er toekomstscenario's zijn ontwikkeld die een impressie geven hoe mobiliteit er in 2025 en 2035 uit zou kunnen zien. Deze leden vragen of deze scenario's openbaar zijn en, zo ja, of het kabinet deze ook met de Kamer kan delen.

Emissies internationale lucht- en scheepvaart

De leden van de VVD-fractie vinden het, vanuit het belang van een gelijk speelveld, belangrijk dat op mondiaal niveau afspraken worden gemaakt over de bijdragen van de internationale lucht- en scheepvaart aan de mitigatiedoelstellingen zoals overeengekomen tijdens de klimaatop in Parijs. Wanneer wordt de bijdrage van de internationale scheepvaart binnen de International Maritime Organization (IMO) besproken? Wat wordt de inbreng van de EU binnen de IMO?

Eind september moet er binnen de International Civil Aviation Organization (ICAO) een akkoord worden bereikt over een wereldwijd systeem voor de reductie van CO₂-emissies door luchtvaartverkeer. Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen binnen de ICAO? Is de inzet van de Staatssecretaris, in lijn met het standpunt van de VVD-fractie, nog altijd gericht op het bereiken van mondiale afspraken? En, in het verlengde daarvan, wat is de inschatting van de Staatssecretaris? Gaat dit akkoord er komen? En zo ja, wanneer?

De leden van de PvdA-fractie delen de opvatting van het kabinet dat ten aanzien van de lucht- en scheepvaartsector mondiale maatregelen de voorkeur hebben. Deze maatregelen zijn tot op heden echter volstrekt onvoldoende van de grond gekomen. Deze leden roepen de bewindspersonen daarom op om ten tijde van het Nederlandse EU-voorzitterschap alles in het werk te stellen om ambitieuze mondiale maatregelen om de emissies van deze sectoren te reduceren, spoedig te nemen. Welke

stappen denken de bewindspersonen hierin te kunnen zetten tijdens deze gecombineerde milieu en Transportraad? Wat is de rol van de Europese landen in ICAO als het gaat om het maken van deze afspraken? Zijn er al eerste concepten van klimaatafspraken vanuit ICAO?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister en de staatsecretaris om te reageren op de uitzending van EenVandaag d.d. 28 maart 2016 (http://buitenland.eenvandaag.nl/tv-items/66097/luchtvervuiling_door_grote_scheepvaart), waarin de luchtvervuiling door de grote scheepvaart aan bod komt. Deze leden vragen in de eerste plaats of beide bewindspersonen het in de uitzending gepresenteerde feitenrelaas herkennen. Zo nee, met welke feiten en cijfers werkt het kabinet om het probleem van uitstoot door grote scheepvaart in kaart te brengen? Deze leden vragen in de tweede plaats of de bewindspersonen de grote urgentie van het probleem van uitstoot door de internationale scheepvaart erkennen, temeer aangezien deze uitstoot kan leiden tot ongewenste gezondheidseffecten voor Nederlandse kustgemeentes en/of gemeentes die op een andere manier direct te maken hebben met grote scheepvaart. Heeft het kabinet deze gezondheidsrisico's goed in beeld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke feiten en cijfers baseert het kabinet zich bij het in kaart brengen van deze gezondheidsrisico's?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris expliciet te reageren op de signalen omtrent gebrekkige handhaving van de bestaande (internationale) regels en de zorgen die leven ten aanzien van de handhaving van de nog in te voeren strengere (internationale) regels voor de verduurzaming van de grote scheepvaart, onder meer omtrent het gebruik van schonere brandstoffen. Herkent de Staatssecretaris het beeld dat boetes in veel gevallen niet opgelegd worden? Deelt zij de mening van deze leden dat reders middels adequate handhaving c.q. het consequent uitdelen van boetes de juiste prikkel krijgen om over te stappen op een minder vervuilende brandstof dan wel het installeren van een wasinstallatie, aangezien het dan loont om duurzame keuzes te maken en investeringen te doen?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris wat zij verwacht van de gezamenlijke sessie die zich richt op de CO₂-emissies uit lucht- en scheepvaart. Op welke uitkomst van deze sessie zet zij in als huidig voorzitter? Met andere woorden: wat zal het resultaat zijn van het «spreken over de internationale ontwikkelingen in beide sectoren en de wijze waarop de Europese lidstaten een positieve en constructieve bijdrage kunnen leveren aan mondiale discussies»? Is zij bereid om vanuit haar voorzitterschap of als onderdeel van de Nederlandse inbreng aan tafel het onderwerp van adequate en synchrone handhaving inzake de huidige en toekomstige duurzaamheidseisen voor de grote scheepvaart op de agenda te plaatsen van deze sessie en daar expliciet aandacht voor te vragen? Herkent zij het beeld dat er weliswaar al specifieke regels zijn voor specifieke territoria, zoals de Noordzee, maar dat zelfs op dat «regionale» niveau de handhaving tekortschiet? Hoe verhoudt zich dit tot de sterke voorkeur die het kabinet uitspreekt voor maatregelen op mondiaal niveau, boven Europese en nationale maatregelen? Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat er op deze beide niveaus nog een wereld te winnen is? Zo ja, hoe gaat zij in Europees verband handen en voeten geven aan het verbeteren van de handhaving van duurzaamheidseisen?

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris nader in kan gaan op het krachtenveld omtrent de internationale maatregelen/systemen om broeikasgasemissies te reduceren in de lucht- en scheepvaartsector. Zij zijn weliswaar verheugd dat er brede steun bestaat in de Raad en het Europees Parlement voor het ontwikkelen hiervan, maar zij zijn benieuwd naar het krachtenveld achter die brede steun, namelijk de daadwerkelijke invulling van dergelijke maatregelen/systemen. Waar

zitten bijvoorbeeld de verschillen in ambitieniveau tussen lidstaten? Is er sprake van lidstaten die wel pleiten voor internationale afspraken/systemen maar die tegelijkertijd de zwaarte c.q. slagkracht ervan willen beperken? Welke beren op de weg ziet de Staatssecretaris voorts om tot een hoog ambitieniveau te komen? Kan de Staatssecretaris ingaan op dit aspect van het krachtenveld?

Deelt de Staatssecretaris de zorg van de leden van de D66-fractie ten aanzien van de weinig belovende richting waarin ICAO op dit moment werkt, te weten een offsetmechanisme dat moet zorgen voor CO₂-neutrale groei na 2020? Deelt zij voorts de mening dat dit waarschijnlijk onvoldoende ambitieus is, gezien de 1,5°C- en 2°C-doelstellingen die in Parijs zijn vastgelegd?

Grenscontroles

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de inzet van het Nederlandse kabinet met betrekking tot de grenscontroles. In hoeverre worden de maatregelen in overleg met de transportsector genomen, zodat de overlast voor de transportsector zo klein mogelijk wordt gehouden? Klopt het dat de grenzen in het Schengengebied gewoon open blijven?

Deelt de Minister de mening van de leden van de D66-fractie dat er voornamelijk sprake moet zijn van een Europese, gecoördineerde aanpak bij het controleren van de buitengrenzen? Zo ja, hoe verhoudt volgens de Minister dit streven zich tot de nationale grensmaatregelen die enkele lidstaten hebben genomen? Kan de Minister het standpunt van het kabinet nogmaals toelichten wanneer zij zegt dat zij begrip heeft voor nationale grensmaatregelen c.q. grenscontroles van de lidstaten? Welke concrete Europese maatregelen heeft het kabinet voor ogen voor het controleren van de Europese buitengrenzen?

Verslag van de Milieuraad d.d. 4 maart 2016

Circulaire economie

De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris welke stappen zij zal zetten om een belangrijk deel van de 170.000 arbeidsplaatsen die het pakket Circulaire Economie in 2035 kan opleveren naar Nederland te halen.

Hormoonverstorende stoffen

De leden van de fractie van de PvdA zijn verheugd met de uitspraak van het Europees Hof betreffende de hormoonverstorende stoffen. Zij vragen de Staatssecretaris wat de gevolgen zijn indien de Europese Commissie de zelfgenoemde deadline van «deze zomer» opnieuw niet zal halen. De genoemde leden vragen de Staatssecretaris eveneens welke stappen zij zal zetten, zodra de criteria voor het identificeren van hormoonverstorende stoffen zijn vastgesteld. Zal de Staatssecretaris het gebruik van hormoonverstorende stoffen verbieden? Zo ja, op welke termijn kan dit worden ingevoerd? Zo nee, waarom niet?

Wildlife Actieplan

De leden van de VVD-fractie vragen naar aanleiding van het EU Wildlife Actieplan hoe het staat met de uitvoering van de motie-Thieme/Heerema (Kamerstuk 33 348, nr. 140) waarin wordt verzocht met een plan van aanpak te komen om de import van jachttrofeeën nationaal dan wel Europees aan te pakken.

Sociale aspecten in het wegvervoer

De leden van de VVD-fractie merken op dat dit onderwerp tijdens de vorige Transportraad op verzoek van het Luxemburgse voorzitterschap is geagendeerd. Nederland heeft daarbij aangegeven dat handhaving van bestaande afspraken van belang is. De leden van de VVD-fractie onderschrijven dit. In hoeverre werd dit standpunt door Eurocommissaris Bulc en andere lidstaten gedeeld? Als dit niet werd gedeeld, waarom dan niet en wat betekent dit dan voor Nederland? Als dit wel werd gedeeld, welke concrete afspraken zijn hierover dan gemaakt? En indien wordt gewerkt aan nieuwe voorstellen, welke uitgangspunten zijn hierbij meegegeven? Op welke wijze kan Nederland de inhoud van de op handen zijnde voorstellen van de Europese Commissie nog in lijn met dit Nederlandse standpunt beïnvloeden?

Naar aanleiding van het verslag van de Transportraad van 10 december constateren de leden van de CDA-fractie dat van een gedeeld Europees transportbeleid nog lang geen sprake is. Zij hebben daarom de volgende vragen: Is er zicht op afronding van het dossier van sociale aspecten van wegvervoer? Zo ja, op welke termijn? Welke nadelen ondervindt Nederland van de trage besluitvorming op Europees niveau en op welke wijze kan dat gemitigeerd worden?

Verslag over de staat van de Energie-unie

De leden van de VVD-fractie lezen de volgende passage: «Naar verwachting kan al in 2016 een groot deel van de benodigde regelgeving door de Europese Commissie geleverd worden.» Welke regelgeving betreft het hier? Wat betekent dit voor de Nederlandse ambities en uitwerking van wet- en regelgeving?

Een luchtvaartstrategie voor Europa

De leden van de VVD-fractie vinden de luchtvaartstrategie weinig concreet ten aanzien van het onderhandelmandaat met de Golfstaten. Het betreft slechts een aanbeveling aan de Raad. Wat is concreet de inzet van de Europese Commissie en van de Raad? Volgens deze leden is er haast geboden om tot een mandaat te komen. Wat is nu de stand van zaken? En wat betekent dit nu voor de Nederlandse lijn als het gaat om het toekennen van nieuwe landingsrechten aan de zogenoemde Gulfcarriers? De EASA-Verordening beoogt een versterking van de Europese markt voor drones. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre hierbij onderscheid wordt gemaakt tussen recreatieve en professionele dronegebruikers. Wat betekent dit voor het Nederlandse proces van aanpassing van wet- en regelgeving?

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat naar aanleiding van de verschrikkelijke aanslagen in Brussel in EU-verband gesproken gaat worden over de veiligheid op luchthavens. Klopt deze berichtgeving? Zo ja, wanneer gaat hier in welk verband over gesproken worden en wat wordt de inzet van Nederland daarbij? Wordt ter voorbereiding hierop luchthaven Schiphol geconsulteerd? Zo nee, waarom niet? Kunt u de Kamer over de uitkomsten van de gesprekken in EU-verband te zijner tijd informeren?

Met interesse hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van het verslag van de vorige Transportraad op 10 december 2015. Daar werd gesproken over de Aviation Summit van 20-21 januari 2016 en de Europese luchtvaartstrategie. Inmiddels hebben deze leden eveneens met

interesse kennisgenomen van het verslag van de Aviation Summit en van het BNC-fiche met de Nederlandse visie op de Europese Luchtvaartstrategie (Kamerstuk 22 112, nr. 2062). Zij hebben nog enkele vragen naar aanleiding van beide documenten. Tijdens de summit is er uitgebreid gesproken over onder andere de Single European Sky (SES) en het bereiken van een handelsmandaat. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de Staatssecretaris er zorg voor draagt dat deze gesprekken leiden tot concrete afspraken. Zijn er voorstellen die tijdens de volgende Transportraad op 7 juni nader worden besproken of waar afspraken over gemaakt gaan worden? Welke voorstellen heeft Nederland als voorzitter hiervoor concreet gedaan op het gebied van het onderhandelingsmandaat met de Golfstaten en SES? Op welke wijze adresseert de Staatssecretaris signalen over oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden zowel binnen de EU alsook buiten de EU? Op welke wijze worden schijnconstructies en ontduikingen van nationale regelgeving in de luchtvaart aangepakt? Is hierover overleg met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid? En, op welke wijze wordt dit aan de orde gesteld binnen de Raad van Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid? Zelf beaamt het kabinet veel van de doelen van de luchtvaartstrategie van de Europese Commissie, maar de leden van de PvdA-fractie zouden graag willen weten waar Nederland precies de accenten zal leggen tijdens het voorzitterschap. Waarom zijn juist deze accenten belangrijk voor Nederland?

De leden van de CDA-fractie zien dat de term «Single European Sky» niet valt in het verslag. Moet daaruit de conclusie getrokken worden dat het niet aan de orde is gekomen of dat het niet zó belangrijk was dat het vermeld moest worden? Als SES wel besproken is, wat was daar dan het resultaat van?

Veiligheid in het landvervoer

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is van de behandeling van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket in de triloog. Zij lezen dat de Europese Commissie werkt aan een assessmentstudie ten aanzien van veiligheidsmaatregelen voor onder andere internationaal spoor. Waar ziet dit precies op toe? Heeft dit een relatie met het Vierde Spoorpakket dan wel het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?

Fiche: Verordening Markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over het fiche inzake de Verordening Markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen. Welke bedenkingen heeft Nederland precies bij de nalevingscontroles en -keuringen die de Europese Commissie op zich neemt? Nederland heeft tevens bedenkingen bij het voorstel van de Commissie dat goedkeuringsinstanties alleen mogen samenwerken met technische diensten die op hun grondgebied zijn gevestigd. Wat is hierbij de inzet van de Minister tijdens de bijeenkomst op 14 en 15 april? In het fiche valt ook te lezen dat Nederland vragen heeft over de effectiviteit van de vergaande toezichthoudende rol die de Commissie voor zichzelf ziet. Welke andere oplossingen zal de Minister daarom voorstellen om de rol van de Commissie te verkleinen? Verder willen de leden van de VVD-fractie weten wanneer er duidelijkheid komt over de voorzieningen voor de budgettaire gevolgen van dit voorstel. Welke mogelijkheden bestaan er, buiten het meenemen hiervan in de tariefstructuur van typegoedkeuring?

Overig

Scheepvaart

De leden van de VVD-fractie merken op dat Rusland zich onlangs heeft geschaard achter de aanwijzing van de Oostzee als NO_x Emission Control Area (NECA) om de uitstoot van stikstof voor schepen te reguleren. Zij zijn voor het bevrozen van verdere aanwijzing van NECA's in Europa, omdat dit slecht is voor onze concurrentiepositie en dit wereldwijd moet worden aangepakt. Is de inzet van de Minister ook gericht op een wereldwijde aanpak en niet op aanwijzing van nieuwe NECA's naast de Oostzee? In de Kamer heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden over de concurrentiepositie van de Nederlandse havens. Het is wat de leden van de VVD-fractie betreft klip-en-klaar dat hier sprake is van een ongelijk speelveld, waarbij de Europese Commissie de Nederlandse havens strenger aanpakt dan havens in omliggende landen. Welke stappen gaat de Minister zetten? Met de Europese Havenverordening moet er meer transparantie komen over de financiële stromen tussen overheden en havens. Het is van groot belang dat deze verordening eerder, dan wel tegelijkertijd, wordt ingevoerd met de vennootschapsverplichting die de Europese Commissie oplegt aan de Nederlandse havens. Zal de Minister ook haar positie als voorzitter van de Raad aanwenden om druk te houden op het proces van de onderhandelingen over de EU-Havenverordening? Is zij tevens bereid, als aandeelhouder van de haven van Rotterdam, zij aan zij op te trekken met de andere aandeelhouder, de gemeente Rotterdam, in het beroep tegen het besluit van de Europese Commissie om per 1 januari 2017 vennootschapsbelasting in te voeren? Dit verdient wat de leden van de VVD-fractie betreft volop de steun van de betrokken Minister en Staatssecretaris en de Kamer. Indien dit onverhoopt allemaal niet dreigt te lukken, is de Minister dan bereid, zolang er nog geen Europese Havenverordening is, na te denken over een strategie om de achterstand van de Nederlandse havens goed te maken? Zo nee, waarom niet?

NEC-richtlijn

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de gesprekken binnen de triloog verlopen. Wat is de laatste stand van zaken? Wat is de Nederlandse inzet? Wanneer wordt definitieve besluitvorming verwacht en op welke wijze wordt de Kamer hierbij betrokken?

Verordening invasieve exoten

De leden van de VVD-fractie willen de Staatssecretaris vragen naar de nadere uitwerking van de Europese verordening tegen invasieve exoten (Verordening 1143/2014) die sinds 1 januari 2015 van kracht is. Specifieker willen de leden van de VVD-fractie vragen naar de Unielijst, de samenstelling en de totstandkoming van deze lijst. De verwachting is dat de Unielijst eind maart zal worden gepubliceerd en daarmee van kracht zal zijn. Deze leden hebben echter zorgen bij de Unielijst, mede naar aanleiding van signalen vanuit de sector. In een eerder stadium heeft Nederland al om verscheidene redenen tegen deze lijst gestemd. Deze leden vragen de Staatssecretaris of Nederland nog invloed kan uitoefenen op de eerste Unielijst. Zo ja, is de Staatssecretaris daartoe bereid? Is zij bereid daarbij ook het belang van de Nederlandse kwekers mee te nemen? De leden van de VVD-fractie willen daarnaast aandacht vragen voor de mogelijke grote financiële gevolgen van de nu geformuleerde Unielijst voor Nederlandse kwekers. Deelt de Staatssecretaris deze zorgen? Kan de Staatssecretaris ingaan op de suggestie om het verbod op invasieve soorten gebiedsgericht in te richten? Is de Staatssecretaris bereid zich hiervoor in te zetten tijdens de komende informele milieu en

Transportraad? Zo ja, op welke manier gaat de Staatssecretaris dit doen, en is de Staatssecretaris bereid de Kamer over de uitkomst te informeren? Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie hoe de afzonderlijke lidstaten in de toekomst betrokken zullen worden bij de totstandkoming van de Unielijsten.

De leden van de CDA-fractie zijn zeer verontrust over de uitvoering van Verordening 1143/2014 door de Europese Commissie bij de invulling van de lijsten van invasieve exoten. Deze leden vinden het onbegrijpelijk dat de Commissie zonder goede analyses van alles verbiedt, ondanks de klimatologische en landschapsverschillen in Europa.

Wat vindt de Staatssecretaris ervan dat de Europese Commissie nu afkondigt dat het in bezit houden van waterhyacinten verboden wordt? Deelt de Staatssecretaris de mening dat een verbod op onder andere deze niet-winterharde waterplant disproportioneel is voor landen waar deze plant het 's winters niet overleeft?

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat snel voorkomen moet worden dat de Europese Commissie nog meer soorten verbiedt waarbij het verbod onvoldoende is onderbouwd. Deelt de Staatssecretaris deze mening? Deelt zij de opvatting dat de Europese Commissie onvoldoende oog heeft voor nut en noodzaak en zonder inspraakprocedures komt met een verbod op soorten waarvoor in grote delen van Europa geen enkele aanleiding is met het oog op de biodiversiteit? En deelt zij de opvatting dat de kosten om deze soorten te elimineren in plantsoenen en natuur en de kosten van het niet meer kunnen telen in de sierteelt groot zijn? Zo ja, wat gaat de Staatssecretaris hiertegen doen? Kan zij aangeven wat de gevolgen van deze en voorgenomen lijsten zijn voor de kosten voor zowel de economie als de handhaving? Is de Staatssecretaris bereid om zich ervoor in te spannen dat alleen soorten op deze lijst komen die zonder ingrijpen tot grote schade leiden? Hoe gaat de Staatssecretaris hierover het gesprek aan met andere lidstaten en de Europese Commissie? Wat gaat zij eraan doen om ervoor te zorgen dat lidstaten in de toekomst betrokken worden bij het samenstellen van deze lijsten van invasieve soorten?

Kan de Staatssecretaris de economische gevolgen van de huidige lijst, en toekomstige lijsten voor de Nederlandse sierteelt inzichtelijk maken? Deelt zij de mening dat het ervoor verantwoordelijk is dat er bij de samenstelling van de lijsten goede en voldoende input geleverd dient te worden? Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat de Nederlandse input voor de risicoanalyses, zoals de economische en sociaal-maatschappelijke impact, bij een verbod op desbetreffende soort tijdig aangeleverd wordt?

De leden van de SGP-fractie vragen graag de aandacht van de Staatssecretaris voor dreigende problemen bij de uitvoering van de Europese Verordening voor bestrijding van invasieve exoten (1143/2014). De Europese Commissie is in vliegende vaart van start gegaan met het opstellen van de Unielijst, een lijst met invasieve exoten die bestreden moeten worden. De huidige voorstellen beloven weinig goeds voor onder meer de Nederlandse tuinbouw. Verschillende betrokkenen constateren dat er soorten op de lijst gezet worden die van groot economisch belang zijn en in veel lidstaten niet voor problemen zorgen en dat er soorten achterwege blijven die juist wel schadelijk zijn en grote risico's met zich meebrengen. Deze leden wijzen op bijvoorbeeld de waterhyacint. Deze waterplant vormt voor enkele zuidelijke lidstaten een probleem. In een land als Spanje is het kweken van deze soort daarom allang verboden. In veel andere lidstaten levert deze waterplant echter geen risico's op, omdat hij lage temperaturen niet overleeft. In Nederland wordt deze waterplant daarom als tuinplant gekweekt en op de Nederlandse markt gebracht.

Deze waterhyacint hoort niet op de Unielijst thuis, maar is er door de Europese Commissie wel opgezet. Deelt de Staatssecretaris deze zorg? De leden van de SGP-fractie constateren dat de Europese Commissie procedurele fouten maakt. De verordening richt zich op de invasieve exoten die in veel lidstaten een ernstig probleem kunnen vormen. In lijn hiermee zijn in de verordening ook enkele criteria opgenomen. De Europese Commissie zou een onderzoeksinstructie opstellen met een nadere uitwerking van deze criteria. Deze onderzoeksinstructie is er nog niet. Een deel van de soorten op de voorgestelde Unielijst lijkt ook niet aan de criteria uit de verordening te voldoen. Toch wil de Europese Commissie de huidige voorstellen doorzetten. De leden van de SGP-fractie vinden dat een zorgelijke gang van zaken. Niet voor niets heeft het Europees Parlement inmiddels een resolutie aangenomen waarin zij de Europese Commissie tot de orde roept. De leden van de SGP-fractie horen graag wat de inzet van de Staatssecretaris is. Gaat zij dit probleem bij de komende informele milieu en Transportraad aankaarten? Is zij bereid in overleg met andere lidstaten de Europese Commissie te verzoeken de huidige voorstellen in te trekken, eerst een onderzoeksinstructie op te stellen en vervolgens op basis van goede en transparante risicoanalyses een Unielijst op te stellen waarop alleen die soorten opgenomen worden die daadwerkelijk in veel lidstaten grote problemen kunnen veroorzaken?

Belgische kilometerheffing

De leden van de VVD-fractie hebben al eerder hun ernstige zorgen geuit over de invoering in België van een kilometerheffing voor vrachtverkeer. Met ingang van 1 april 2016 moeten vrachtauto's in België tol betalen voor elke kilometer die ze over snelwegen en een deel van het secundaire wegennet afleggen. De tarieven zijn vastgesteld en portalen worden aangelegd. Maar er bestaat nog steeds veel onduidelijkheid of de kilometerheffing wel volgens plan kan worden ingevoerd, of zij in de toekomst ook voor personenvervoer geldt en of Belgische ingezetenen gecompenseerd gaan worden. Wat is de inzet van het Nederlandse kabinet in dezen? De leden van de VVD-fractie willen helderheid over de kosten en gevolgen van deze nieuwe wegbeprizing voor Nederlandse weggebruikers. Ziet de Minister nog mogelijkheden om de invoering bij gebleken «discriminatie» van de Nederlandse transportsector te vertragen? Kan de Minister toezeggen om de gevolgen te monitoren en de Kamer hierover te informeren?

Code 95

De leden van de VVD-fractie hebben verschillende signalen ontvangen dat Code 95, die verplicht is voor alle beroepschauffeurs uit de EU en beroepschauffeurs die in de EU werken, op verschillende manieren bemachtigd kan worden door Europese chauffeurs en dat er geen eerlijke handhaving van de regels is binnen de EU. Kan de Minister aangeven of er inderdaad sprake is van een ongelijk speelveld met betrekking tot Code 95? Zo ja, welke maatregelen kunnen hiertegen genomen worden?

II Reactie van de Minister en de Staatssecretaris

Op 29 maart jl. heeft de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu schriftelijke vragen ingebracht. Het betreft vragen naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de informele ministeriële milieu en transportbijeenkomst in april 2016, het verslag van de Milieuraad in maart 2016 en het verslag van de Transportraad in december 2015. Daarnaast zijn er vragen gesteld over het fiche Verordening markttoezicht en

typegoedkeuring motorvoertuigen, scheepvaart, de Verordening invasieve soorten, Belgische kilometerheffing en Code 95.

Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan. De antwoorden voor de onderwerpen *EU Wildlife Action Plan* en de Verordening invasieve soorten bieden wij mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken aan.

Connected en automatisch rijden

De leden van de VVD-fractie informeren naar de uitvoering van de motie-Visser/Hoogland inzake de wijze waarop wet- en regelgeving en bestaande infrastructuur toekomstproof ingericht kunnen worden.

Zoals toegezegd wordt uw Kamer voor de zomer geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Visser/Hoogland. Hierbij is het belangrijk te benadrukken, zoals ook aangegeven toen de motie werd ingediend, dat dit een dynamische agenda is die zich de komende jaren zal blijven doorontwikkelen. In januari vorig jaar is uw Kamer geïnformeerd over de aanpassingen in onze nationale regelgeving om tests op de openbare weg mogelijk te maken¹. Deze aanpassing heeft onder andere mogelijk gemaakt dat Wageningen met de *WEpod* in januari jl. een wereldprimeur had toen het eerste echt zelfrijdende voertuig op de openbare weg reed. Ook internationaal zijn er ontwikkelingen; op 23 maart jl. is, mede dankzij Nederlandse inzet, een amendement in het Verdrag van Wenen van kracht geworden. Die aanpassing maakt meer en breder experimenteren mogelijk en zorgt ervoor dat een toekomstige marktintroductie van geautomatiseerde systemen zo soepel mogelijk verloopt. Nederland benut deze kansen volop. Om de ruimte die internationaal wordt geboden optimaal te benutten werkt Nederland aan een experimentenwet die verdergaande testen met zelfrijdende voertuigen in Nederland mogelijk maakt, bijvoorbeeld om ook zonder bestuurder in de auto te testen. In de huidige wetgeving zijn op sommige plaatsen bepalingen opgenomen die impliceren dat de bestuurder fysiek in of bij het voertuig aanwezig is. Zo moet een bestuurder direct zijn rijbewijs kunnen tonen en moet hij bij een eventueel ongeval op de plek van het ongeval blijven. De experimentenwet maakt het mogelijk om – na een zorgvuldige procedure – ontheffing van dergelijke bepalingen te kunnen geven. Op deze wijze kunnen wij onze koplopende positie van Nederland als testland goed blijven invullen.

Op internationaal, Europees en nationaal niveau moet voor een toekomstige marktintroductie worden gezien in hoeverre de regels en eisen die worden gesteld aan de auto (bijvoorbeeld typegoedkeuringen) moeten worden aangepast, evenals de regels voor het gedrag van de bestuurder. Een nauwe coördinatie is daarom noodzakelijk tussen het werk aan de twee tot nu toe gescheiden domeinen van de wetgeving wegverkeer: het voertuig en de bestuurder. In de *Declaration of Amsterdam* zullen de Europese Commissie en lidstaten worden opgeroepen om hiermee zo snel mogelijk aan de slag te gaan.

Ook is Rijkswaterstaat gevraagd onderzoek te doen naar de gevolgen van *smart mobility* op de robuustheid en toekomstbestendig inrichten (ontwerp en bouw) van onze infrastructuur. De uitkomsten worden eind dit jaar verwacht en deze zullen met uw Kamer gedeeld worden.

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 212

De leden van de VVD- en D66-fracties informeren naar het doel van de *Declaration of Amsterdam on connected and automated driving*.

Tijdens de informele vergadering met transportministers zal *connected and automated driving* op het politieke niveau in Europa worden geagendeerd, waarbij wordt beoogd een «*Declaration of Amsterdam on connected and automated driving*» vast te stellen die wordt ondersteund door de lidstaten. Van deze *Declaration* is een concepttekst voorhanden, die is voorbereid met de lidstaten, de Europese Commissie en de industrie. Deze concept-*Declaration* wordt nu besproken in de Raadswerkgroep (Raadswerkgroep Intermodale Vraagstukken en Netwerken). Belangrijk is om ook de komende jaren nauw samen te werken met lidstaten, Europese Commissie en industrie. Als ieder land zijn eigen weg gaat, bestaat het risico dat er over tien jaar een lappendeken aan regels, technieken en infrastructuur is ontstaan, waardoor autosystemen over de grens mogelijk niet meer werken of waardoor de techniek eerst een update nodig heeft voordat het voertuig de grens kan passeren. Dit zou de ontwikkeling van *connected en automated driving* belemmeren, waardoor de potentiële maatschappelijke winst onbenut blijft of langer op zich laat wachten. We staan op dit moment aan het begin van de ontwikkelingen en hebben de kans te voorkomen dat een dergelijke lappendeken ontstaat.

In de *Declaration* worden gezamenlijke doelen en een agenda op hoofdlijnen vastgesteld over onderwerpen als regelgeving, privacy, beveiliging van data en persoonsgegevens. De Europese Commissie, de lidstaten en de industrie hebben hierin allemaal een rol. De Commissie wordt bijvoorbeeld opgeroepen te zorgen voor een goede coördinatie over onderwerpen die nu op verschillende plekken zijn belegd, zoals intelligente transportsystemen, voertuigeisen en de relatie met telecom. De lidstaten worden opgeroepen met elkaar te bespreken hoe zij regelgeving en investeringen in infrastructuur op elkaar kunnen afstemmen, kennis kunnen delen en ruimte bieden aan het leren in de praktijk. Ook de industrie wordt betrokken; zij hebben een grote verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat systemen goed op elkaar aansluiten. Het gaat daarbij niet noodzakelijk om standaardisatie en harmonisatie, maar wel om compatibiliteit en interoperabiliteit van systemen. Na afloop van de informele ministeriële bijeenkomst zal uw Kamer worden geïnformeerd over de uitkomsten.

De leden van de PvdA-fractie vragen met welke andere Europese landen Nederland wil optrekken om de ontwikkeling van automatisch rijden in goede banen te leiden. Voorts vragen deze leden hoe het streven naar gedeelde doelen zich verhoudt tot het belang dat Nederland hecht aan de benodigde ruimte voor koplopers.

In voorbereiding op de informele ministeriële bijeenkomst en de *Declaration* is met een groot aantal landen gesproken, waarbij het meest intensief is samengewerkt met Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Zweden, Finland, Spanje, Italië en België. Daarnaast staat Nederland open voor samenwerking met alle lidstaten en streeft naar zo breed mogelijk draagvlak binnen de EU voor de *Declaration*. De *Declaration* roept op tot experimenten en een aanpak van leren door te ervaren en biedt zodanig volop ruimte aan koplopers. Beoogd wordt om de ervaring die wordt opgedaan explicieter te delen en te bespreken in hoeverre regels en systemen op elkaar worden afgestemd. Zoals hiervoor aangegeven, gaat het daarbij niet noodzakelijk om standaardisatie en harmonisatie, maar wel compatibiliteit en interoperabiliteit van systemen. De gezamenlijke afspraken in de *Declaration* zijn een stimulans om samen te werken en te experimenteren. Lidstaten die nog minder actief zijn op

het gebied van *connected en automated driving* kunnen leren van de ervaring die reeds door andere lidstaten wordt opgedaan.

De leden van de D66-fractie vragen wat de belangrijkste issues zijn wat betreft «connected cars», en of «connected cars» een onderdeel zijn van intelligente transportsystemen.

Het kabinet deelt de mening dat *connected cars* onderdeel van ITS zijn, zoals ook aangegeven in de brief aan uw Kamer van 3 december 2015². Naast eerder genoemde issues zoals interoperabiliteit van regels en systemen zijn belangrijke issues met betrekking tot *Connected cars*: de wijze waarop zij effectief met elkaar en infrastructuur kunnen communiceren, afstemmen van investeringen in digitale infrastructuur, de mate waarin data gebruikt kan worden voor publieke en private doeleinden, wie waarvoor verantwoordelijk is, beveiliging van dataverkeer en het borgen van privacy.

De leden van de D66-fractie vragen of en, zo ja, hoe de Minister trans-Europese «test fields» mogelijk wil gaan maken.

Nederland werkt op de corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen al samen met Duitsland en Oostenrijk, waarmee in 2013 een *Memorandum of Understanding* is afgesloten. Hier testen en implementeren we gezamenlijk de eerste ITS-diensten, zoals het digitaal waarschuwen bij wegwerkzaamheden. Daarnaast heeft Nederland samen met België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk een voorstel ingediend voor de meest recente CEF-call. Doel is om onder andere de interoperabiliteit te testen. Op initiatief van Nederland rijden volgende week tijdens de *European Truck Platooning Challenge* trucks van zes fabrikanten uit zes landen in pelotons naar Rotterdam, waar zij op 6 april zullen aankomen. Hierbij pionieren we samen met andere lidstaten en industrie om grensoverschrijdende testen met hooggeautomatiseerde voertuigen mogelijk te maken.

De leden van de D66-fractie vragen of fundamentele zaken zoals databescherming en wettelijke aansprakelijkheid alleen in Europees verband kunnen worden opgesteld.

Dit zijn onderwerpen die Nederland met de *Declaration* nadrukkelijk op de Europese agenda zet, omdat we het belangrijk vinden dat deze regels goed op elkaar aansluiten. Verdere samenwerking en uitwerking van de afspraken in de *Declaration* zal uitwijzen in hoeverre hiervoor Europese regelgeving op zijn plaats is.

De leden van de D66-fractie vragen naar de status van de *issue papers* die eind juni door de Europese Commissie worden gepresenteerd.

De Europese Commissie werkt aan een aantal *issue papers* over het beter benutten van bestaande infrastructuur. Het gaat daarbij over ITS en multimodaal transport. De Europese Commissie beoogt hiermee om binnen het beleid voor het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) meer aandacht te besteden aan het beter benutten van de bestaande infrastructuur. De lidstaten en stakeholders worden bij het opstellen van de papers betrokken om daarmee het belang op natuurlijke wijze onder de aandacht te brengen. De Europese Commissie streeft ernaar de papers tijdens de TEN-T dagen vast te stellen.

Transitie naar duurzame mobiliteit

De leden van de VVD-fractie vragen waar het Nederlands voorzitterschap concreet op inzet voor het bespreken van dit onderwerp in de informele ministeriële bijeenkomst. Zij vragen tevens of de

² Kamerstuk 31 305, nr. 214

inhoud van de in juni 2016 verwachte Commissiemededeling over het reduceren van CO₂-emissies in de gehele EU transportsector al bekend is.

Het klimaatakkoord in Parijs maakt de noodzaak duidelijk om ook de CO₂-emissies van de transportsector aan te pakken. De transitie naar laag- en nulmissiemobiliteit biedt de EU, en daarmee ook Nederland, kansen op groene groei en het vergroten van de concurrentiekracht van de industrie. Tegelijkertijd wint ook de luchtkwaliteit hierbij. In aanloop naar de publicatie van de Commissiemededeling *Decarbonising Transport*, die op 29 juni a.s. verwacht wordt, zet het Nederlands voorzitterschap met dit debat tussen de milieuministers in op steun voor een ambitieus EU-beleid gericht op vergroening van de transportsector. De Commissiemededeling zal zich richten op het reduceren van CO₂-emissies in de gehele transportsector in de EU. De verdere inhoud van deze mededeling is nog niet bekend.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre kosteneffectiviteit een onderwerp is tijdens de uitwerking van de maatregelen ten behoeve van de transitie.

Kosteneffectiviteit is een belangrijk criterium bij het bepalen van de inzet van Rijksmiddelen. Daarom wordt om de doelen voor 2020 te kunnen halen vooral ingezet op Europees normbeleid en efficiëncymaatregelen. Om de doelen voor 2030 en verder te kunnen halen zijn op termijn zero-emissie voertuigen en geavanceerde biobrandstoffen nodig. Het is belangrijk om hier tijdig in te investeren om ervoor te zorgen dat de nodige technologie beschikbaar en betaalbaar is tegen de tijd dat deze ingezet moet worden. Dit biedt ook kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. In het Actieplan duurzame brandstofvisie³, dat vorig jaar zomer (10 juli 2015) aan uw Kamer is aangeboden, is nadere informatie te vinden over de kosteneffectiviteit en de stand der techniek.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze het kabinet inzet op verdere emissiereductie en verbetering van de luchtkwaliteit via autobeleid. Daarnaast vragen zij op welke wijze het kabinet probeert Europese ontwikkelingen richting zero emissions te versnellen en te intensiveren.

Het kabinet zet zich in voor verdere reductie van luchtvervuilende emissies in het verkeer. Nederland heeft als enige lidstaat tegen de recent afgesproken uitstootnormen voor NO_x in de nieuwe RDE-testprocedure gestemd, vanwege het trage tempo waarmee de nieuwe emissielimieten ingaan en doordat de nieuwe limieten te soepel zijn. Verder is in eerdere Kamerbrieven⁴ onder meer aangegeven dat de kabinetsinzet erop gericht is dat bij auto's wordt overgeschakeld op elektrische aandrijflijnen, waarbij de uitlaatgassen vrij zijn van schadelijke stoffen en CO₂.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister inzicht kan geven in de wijze waarop Nederland zelfstandig de transitie naar nul- en laagemissie mobiliteit kan versnellen en opschalen, boven op de reeds genomen maatregelen in onder andere Autobrief II⁵.

Vanuit het Energieakkoord – duurzame brandstofvisie heeft Nederland goed inzicht gekregen in de opgave en wat er nodig is om de klimaat- en energiedoelen in de transportsector te behalen. Naast een daadkrachtig en ambitieus Europees beleid op voertuigen en brandstoffen zet Nederland in op technologieontwikkeling en op opschaling van het gebruik van duurzame alternatieven in samenwerking met marktpartijen en decentrale overheden. Ook zet de overheid haar eigen inkoopkracht in.

³ Kamerstuk 30 196, nr. 353

⁴ Kamerstuk 31 209, nr. 178

⁵ Kamerstuk 32 800, nr. 27

Bij elkaar gaat het om tientallen concrete maatregelen die zijn en worden vastgelegd in Green Deals, over bijvoorbeeld elektrisch rijden, zero-emissie bussen en zero-emissie stadslogistiek. Uw Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het Energieakkoord. Daarnaast is de meest actuele stand van zaken te vinden op de website van het Energieakkoord⁶.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister en Staatssecretaris de motie-Jan Vos c.s.⁷ in lijn achten met het Energieakkoord, en of zij met deze motie overweg kunnen in de EU. Zij vragen tevens of de Kamer geïnformeerd kan worden over de financiële en maatschappelijke gevolgen van deze motie.

Het kabinet zet in op een streng, maar haalbaar Europees bronbeleid om de CO₂-emissies in het verkeer fors te reduceren. Een nieuwe CO₂ uitstootnorm voor de periode na 2020 is idealiter dusdanig vormgegeven dat de transitie naar nul-emissie aandrijflijnen onomkeerbaar wordt en in alle personenvoertuigen gemeengoed wordt. Op de informele ministeriële bijeenkomst in april is dit onderwerp geagendeerd om het Europese krachtenveld beter te kunnen beoordelen. Naar verwachting zal de Europese Commissie eind 2016 of begin 2017 een voorstel publiceren voor een nieuwe norm. In het Energieakkoord staat dat Nederland ernaar streeft dat alle nieuw verkochte voertuigen vanaf 2035 in staat moeten zijn emissieloos te rijden. Met deze ambitieuze doelstelling zal Nederland de onderhandelingen over een nieuwe norm ingaan. Hierover zijn met de partijen van het Energieakkoord afspraken gemaakt.

De motie-Jan Vos c.s. gaat verder dan de afspraken in het Energieakkoord omdat deze inzet op het louter verkopen van emissieloze (nieuwe) auto's in 2025. De financiële en maatschappelijke gevolgen van de motie zijn nog niet bekend. Nederland is in hoge mate afhankelijk van het soort voertuigen dat in Europa op de markt wordt gebracht. Nadat een voertuig eenmaal in een EU-lidstaat een typegoedkeuring heeft verkregen, mag dit voertuig in Nederland verkocht worden. Minister Kamp zal u per brief informeren hoe het kabinet met de motie zal omgaan.

Toekomstscenario's voor slimme en duurzame mobiliteit

De leden van de PvdA-fractie vragen of de ontwikkelde toekomstscenario's, die een impressie geven hoe mobiliteit er in 2025 en 2035 uit zou kunnen zien, openbaar zijn en of het kabinet deze met de Kamer kan delen.

Het betreft hier filmscenario's over hoe mobiliteit er uit zou kunnen zien in 2025 en 2035. Het zijn dus geen beleidsscenario's of uitgewerkte visies met doorgerekende projecties. Wel zijn de beelden zo gekozen dat ze aansluiten bij al bestaande beleidsvisies, zoals de brandstoffenvisie die in het kader van het SER-akkoord is ontwikkeld en stelt dat nieuwe auto's in 2035 in staat moeten zijn emissieloos te rijden. Deze filmbeelden kunnen om auteursrechtelijke redenen niet via publieke kanalen worden gedeeld, maar desgewenst kan uw Kamer uiteraard inzicht worden gegeven.

Emissies internationale lucht- en scheepvaart

De leden van VVD- en PvdA-fracties vragen wanneer de bijdrage van de internationale scheepvaart aan de mitigatiedoelstellingen van het klimaatakkoord binnen de International Maritime Organization (IMO) wordt besproken en wat dan de inbreng is van de EU.

⁶ www.energieakkoordser.nl

⁷ Kamerstuk 30 196, nr. 441

Tijdens het milieucomité van de IMO in april 2016 wordt een voorstel besproken gericht op het vaststellen van het aandeel van de zeescheepvaart dat nodig is om de klimaatdoelstellingen te halen. Dit voorstel omvat een werkplan met als onderdelen de benodigde methodologie, de reikwijdte en doelstellingen voor de korte en lange termijn. De EU landen steunen dit voorstel, omdat het bepalen van de reductiedoelstellingen – ook één van de doelstellingen van de EU Verordening voor de monitoring, rapportage en verificatie van maritieme emissies – op mondiaal niveau een belangrijke stap is.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken in de onderhandelingen binnen ICAO over een wereldwijd systeem voor de reductie van CO₂-emissies door de luchtvaart, of dit daadwerkelijk bereikt kan worden en zo ja, op welke termijn. De leden van de PvdA-fractie vragen of er al eerste concepten van klimaat-afspraken vanuit ICAO beschikbaar zijn.

Na 2013 hebben de lidstaten van ICAO afspraken gemaakt over het ontwikkelen van een mondiaal systeem voor CO₂-reductie. In een resolutie is toen vastgelegd dat een besluit over een dergelijk systeem in de Algemene Vergadering van ICAO van 2016 genomen moet worden. Inmiddels zijn we in mondiaal verband hard aan het werk ten behoeve van een dergelijk besluit. Op dit moment wordt er onderhandeld in een speciale hiervoor opgerichte werkgroep in ICAO. Dit moet leiden tot een besluit dat in het najaar van 2016 tijdens de Algemene Vergadering van ICAO door alle lidstaten wordt genomen en leidt tot een mondiaal systeem dat in 2020/2021 kan worden ingevoerd.

Naar aanleiding van een uitzending van *EenVandaag* vragen de leden van de D66-fractie naar de luchtvervuiling door de grote scheepvaart. Deze leden willen weten of de bewindspersonen de in deze uitzending gepresenteerde feiten herkennen, of de urgentie van dit probleem erkend wordt en of het kabinet de gezondheidsrisico's goed in beeld heeft.

Het kabinet deelt de urgentie van het beperken van de uitstoot door de internationale zeevaart. Daarom zet Nederland zich ook in voor het agenderen van dit onderwerp in internationaal verband. In de uitzending wordt gesuggereerd dat veel schepen varen op goedkope bunkerolie die veel uitstoot van luchtverontreinigende stoffen veroorzaakt. Echter, sinds 1 januari 2015 gelden er in de Noordzee strenge brandstofeisen. Er mag nog maximaal 0,1% zwavel in brandstof zitten. Daarom kan de zeevaart geen goedkope vervuilende bunkerolie meer gebruiken in de Noordzee, tenzij een alternatieve milieuvriendelijke technologie wordt ingezet, zoals een wasinstallatie voor uitlaatgas.

Voor wat betreft lokale luchtverontreiniging baseert het kabinet zich op studies en advies van experts, en met name op studies die het milieu en Natuurplanbureau (MNP) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben uitgevoerd. Over maatregelen die in de IMO ter discussie stonden heeft het MNP in 2007 de studie *Effectiveness of international emission control measures for North Sea shipping on Dutch air quality* gepubliceerd. Daarnaast heeft het PBL in 2012 de studie *Assessment of the environmental impacts and health benefits of a nitrogen emission control area in the North Sea* uitgevoerd. In deze studies wordt geconcludeerd dat zonder vergaande maatregelen het aandeel van de zeevaart in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zal toenemen. Een maatregelenpakket, vergelijkbaar met wat in IMO is overeengekomen, zou een significante bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland.

De leden van de D66-fractie vragen een reactie op signalen omtrent gebrekkige handhaving van de bestaande (internationale) regels, o.a. omtrent het gebruik van schonere brandstoffen.

Het kabinet heeft geen signalen ontvangen dat bestaande internationale regelgeving voor het gebruik van schonere brandstoffen door zeeschepen slecht wordt gehandhaafd. De ILT heeft vanaf 1-1-2015, toen de nieuwe regelgeving voor zwavel in scheepsbrandstoffen van kracht werd, tot en met 30-3-2016, 324 zeeschepen gecontroleerd op naleving van de zwavelnorm. Vanwege overtreding zijn elf schepen aangehouden; deze mochten niet verder varen, wat zowel de reder als de ladingeigenaar geld kost. Daarnaast wordt de aanhouding internationaal gemeld, zodat deze schepen voor inspectie door andere landen in aanmerking kunnen komen. Met het Openbaar Ministerie heeft de ILT afspraken gemaakt over de strafrechtelijke handhaving. Naast de aanhouding van schepen gaat de ILT ook proces-verbaal opmaken in geval van overtreding van de zwavelnorm in scheepbrandstof.

De leden van de D66-fractie vragen verder of het kabinet van mening is dat handhaving c.q. het consequent uitdelen van boetes aan reders de juiste prikkel vormt om duurzame keuzes te maken. Zij vragen ook naar de handhaving van duurzaamheidseisen in andere Europese lidstaten.

Het is inderdaad de bedoeling dat door handhaving, regelgeving beter wordt nageleefd. De ILT kan proces-verbaal opmaken waarna het Openbaar Ministerie boetes kan opleggen. Voor de uitstoot van zwavel wordt de handhaving de komende maanden verder geïntensiveerd met de ontwikkeling van een risicogestuurd aanpak, nieuwe controlemethodes en de internationale uitwisseling van handhavingmethoden en controlegegevens (ten behoeve van het *level playing field*). Net zoals Nederland hebben de andere lidstaten ook een inspectieverplichting. Uit voorlopige cijfers van de *European Maritime Safety Agency* (EMSA) blijkt dat andere landen hun inspectieverplichting serieus nemen en de doelstellingen lijken te halen.

De leden van de PvdA- en D66-fractie vragen naar de Nederlandse inzet en de stappen die gezet kunnen worden tijdens deze sessie van de gecombineerde informele ministeriële milieu en transport-bijeenkomst. De leden van de D66-fractie willen ook weten of het kabinet bereid is om de adequate handhaving van duurzaamheidseisen op de agenda van deze bijeenkomst te plaatsen.

Het is voor Europa van belang om op mondiaal niveau ambitieuze afspraken te maken over CO₂-reductie in de lucht- en zeevaart. Daartoe is Europese overeenstemming op politiek niveau van belang over de noodzaak van mondiale afspraken, over de manier waarop die afspraken worden gemaakt met derde landen en over de inzet die dat vraagt van Europa. Deze gecombineerde informele ministeriële bijeenkomst biedt een uitgelezen mogelijkheid om hierover met alle betrokken Ministers te spreken als waardevolle stap in het proces richting een breed gedragen Europese inzet in ICAO en IMO. Deze sessie richt zich niet op de handhaving van huidige en toekomstige duurzaamheidseisen.

De leden van de D66-fractie vragen naar de verschillen in ambities tussen lidstaten en naar andere hindernissen om tot een hoog ambitieniveau te komen omtrent internationale maatregelen voor het reduceren van broeikasgasemissies in de lucht- en scheepvaart.

In de discussies over een mondiaal systeem voor CO₂-reductie binnen ICAO en IMO trekken de Europese lidstaten gezamenlijk op. Het is een gedeeld beeld dat mondiale afspraken in een mondiale sector effectiever zijn en minder risico geven op verstoring van het *level playing field*. Op

mondiaal niveau verschillen de meningen van lidstaten echter wel over bijvoorbeeld het verplichtende karakter van een mondiaal systeem en over de mate waarin sprake zou kunnen zijn van uitzonderingsposities voor staten. Om tot afspraken te komen zal daarom de Europese inzet gericht moeten zijn op het bereiken van een zo hoog mogelijk ambitieniveau, rekening houdend met specifieke omstandigheden van bepaalde landen.

De leden van de D66-fractie spreken hun zorg uit omtrent de effectiviteit van het offsetmechanisme dat binnen ICAO in ontwikkeling. Zij vragen zich af of dit voldoende is om de doelstellingen van het klimaatakkoord te halen.

Het in ontwikkeling zijnde offsetmechanisme moet worden gezien als onderdeel van een breder palet van maatregelen om de CO₂-uitstoot in de luchtvaart te reduceren. Daarbij valt onder andere te denken aan de recent vastgestelde CO₂-standaard voor vliegtuigen, de inzet van biobrandstoffen en operationele verbeteringen. De effectiviteit van het offset-systeem hangt sterk af van het ambitieniveau en daarom is een hoog ambitieniveau en een systeem met zo min mogelijk uitzonderingen ook zo belangrijk. Het is vanzelfsprekend dat de doelstellingen in alle sectoren en de daarbij behorende maatregelen moeten aansluiten bij de afspraken die in Parijs zijn gemaakt. Op dit moment is het echter van belang dat we in de luchtvaart mondiaal de handen op elkaar krijgen voor een reductie-systeem waarmee de luchtvaart vanaf 2020 ten minste klimaat neutraal kan groeien en een substantiële bijdrage levert aan de doelstellingen van Parijs. Belangrijk is dat met een dergelijk systeem vervolgens de druk zal toenemen op het nemen van meer en verdergaande maatregelen op bijvoorbeeld technologisch terrein.

Grenscontroles

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre maatregelen met betrekking tot grenscontroles in overleg met de transportsector worden genomen, zodat de overlast voor de transportsector zo klein mogelijk wordt gehouden.

Nederland is een transportland. Daarom is er al enige tijd zeer regelmatig overleg tussen de transportsector en vertegenwoordigers van de Ministeries van IenM, VenJ en SZW. Het accent in dit overleg ligt op het zo goed mogelijk samenwerken. Samen zetten we er zo op in dat de overlast voor de transportsector tot een minimum beperkt blijft.

De VVD-fractie stelt verder een vraag over het open blijven van grenzen in het Schengengebied. De leden van de D66-fractie stellen vragen omtrent het controleren van de Europese buitengrenzen.

De uitvoering van het grenstoezicht aan de buitengrenzen van de EU, de taken en bevoegdheden van de grenswachters in de EU zijn geharmoniseerd en vastgelegd in de Schengengrenscodex (Verordening 562/2006). Het uitgangspunt hierbij is dat elke lidstaat eerstverantwoordelijk blijft voor het beheer van (buiten)grenzen, en dat elke lidstaat hier zijn verantwoordelijkheid voor moet nemen. Vanwege de gezamenlijke ruimte zonder controles aan de binnengrenzen hebben lidstaten daarnaast de verantwoordelijkheid om andere lidstaten bij te staan wanneer die, bijvoorbeeld vanwege een sterk toegenomen druk op de buitengrens, niet in staat zijn alleen de grensbewaking uit te voeren. Een goede bewaking van de buitengrenzen van de Europese Unie is namelijk in het belang van alle lidstaten. De migratiecrisis heeft in de afgelopen periode grote druk gelegd op de uitvoering van de bewaking van de buitengrenzen. Het kabinet heeft er daarom begrip voor dat lidstaten in de tussentijd nationale grensmaatregelen hebben genomen en meent dat ook

toekomstige maatregelen binnen het Europese kader genomen moeten blijven worden. Versterking van de bewaking van de Europese buitengrenzen is al enige tijd onderwerp van gesprek in de JBZ-raad en heeft de hoogste prioriteit, ook met het oog op het behoud van de Schengenzone. Om deze versterking te realiseren is het onder andere van belang dat er op korte termijn politieke overeenstemming is in de EU over het voorstel voor een Europese grens- en kustwacht. Nederland levert een belangrijke bijdrage aan de bewaking van de buitengrenzen onder andere in Frontex-verband. De Nederlandse inzet is nader uiteengezet in de Kamerbrief⁸ die op 8 maart 2016 door Staatssecretaris Dijkhoff aan uw Kamer is verstuurd.

Circulaire economie

De leden van de PvdA-fractie vragen welke stappen gezet kunnen worden om een belangrijk deel van de 170.000 arbeidsplaatsen, die het circulaire economiepakket in 2035 kan opleveren, naar Nederland te halen.

De Europese transitie naar een circulaire economie levert kansen op voor het Nederlandse bedrijfsleven, met positieve gevolgen voor economische groei en banen in Nederland. Het kabinet zet zich hiervoor in door de kennis en kunde van het Nederlandse bedrijfsleven actief onder de aandacht te brengen bij bedrijven en overheden in andere lidstaten. Dit gebeurt ook samen met het bedrijfsleven via initiatieven als de *Circular Expo* en de inkomende handelsmissie van Nederland Circulaire Hotspot in april 2016. Daarnaast zet Nederland zich in om de Europese markt voor gerecycled materiaal een impuls te geven, bijvoorbeeld door het initiëren van de internationale Green Deal voor een grondstoffenrotonde (*North Sea Resources Roundabout*). Verder stimuleert Nederland dat Nederlandse kennisinstituten en bedrijven in aanmerking komen voor Europese financieringsbronnen zoals Horizon2020, Interreg en Eurostars.

Hormoonverstorende stoffen

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de gevolgen zijn indien de Europese Commissie haar zelfgestelde deadline van «deze zomer» opnieuw niet haalt. Voorts vragen deze leden welke stappen het kabinet zal zetten zodra de criteria voor het identificeren van hormoonverstorende stoffen zijn vastgesteld, en of het kabinet het gebruik van hormoonverstorende stoffen zal verbieden.

Het kabinet gaat ervan uit dat, gezien de toezegging van de Europese Commissie en de Milieuraad van 4 maart jl., de criteria deze zomer daadwerkelijk zullen worden vastgesteld. Hiermee kan de toepassing van hormoonverstorende stoffen adequaat gereguleerd worden onder de Verordeningen inzake Biociden en Gewasbeschermingsmiddelen, wat er toe kan leiden dat bepaalde hormoonverstorende stoffen op termijn niet meer worden toegelaten in de EU.

EU Wildlife Action Plan

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de uitvoering van de motie-Thieme/Heerema, waarin wordt verzocht met een plan van aanpak te komen om de import van jachttrofeeën nationaal dan wel Europees aan te pakken.

De Staatssecretaris van Economische Zaken zal binnenkort een brief aan de Kamer zenden waarin hij de Kamer informeert over de resultaten van de conferentie *Save Wildlife: Act Now or Game Over*, over de uitvoering

⁸ Kamerstuk 22 112, nr. 2072

van de motie-Thieme/Heerema en waarin hij een reactie geeft op het *EU Action Plan against Wildlife Trafficking*.

Sociale aspecten in het wegvervoer

De leden van de VVD-fractie informeren naar het draagvlak voor het Nederlandse standpunt dat handhaving van bestaande afspraken van belang is en informeren naar concrete vervolgafspraken. De leden van de CDA-fractie vragen naar de termijn van afronding van het dossier en willen weten welke nadelen Nederland ondervindt van de trage besluitvorming op Europees niveau, en op welke wijze dit gemitigeerd kan worden.

Tijdens de Transportraad van 10 december jl. stond de sociale dimensie op de agenda en is gebleken dat de meeste lidstaten van mening zijn dat vooral behoefte bestaat aan naleving van de bestaande regels en niet zozeer aan nieuwe regels. Allereerst moet gewerkt worden aan een uniformering van de interpretatie en handhaving van de bestaande voorschriften, aldus deze lidstaten. Dat is ook het standpunt van het Nederlandse kabinet. De meeste lidstaten zijn van mening dat een meer uniforme interpretatie en handhaving nieuwe regels overbodig kan maken. Ook werkt de Inspectie Leefomgeving en Transport in Europees verband samen met andere nationale handhavingorganisaties via de *Euro Controle Route* (ECR) om de handhavingpraktijken meer uniform te krijgen en een *level playing field* te bereiken.

Pas wanneer blijkt dat uniformering van de interpretatie en handhaving van de regels onvoldoende effect heeft, is ook het Nederlandse kabinet van mening dat wijziging van de regels overwogen dient te worden. Oneerlijke concurrentie moet worden voorkomen. Daarvoor is het nodig dat er helderheid komt over de regels die door de lidstaten moeten worden uitgevoerd.

De Europese Commissie heeft aangekondigd in de tweede helft van dit jaar te komen met het zogenaamde *Road Package*, dat voorstellen zal bevatten voor de wegvervoersector op het gebied van de interne markt, de sociale dimensie en beprijzing. Daar de voorstellen nog niet bekend zijn heeft het kabinet nog geen zicht op afronding van het dossier.

Staat van de Energie Unie

De leden van de VVD-fractie vragen naar aanleiding van de passage «Naar verwachting kan al in 2016 een groot deel van de benodigde regelgeving door de Europese Commissie geleverd worden» welke regelgeving het hier betreft en wat dit betekent voor de Nederlandse ambities en uitwerking van wet- en regelgeving.

Er is Europese regelgeving in voorbereiding met betrekking tot interconnectiviteit, voorzieningszekerheid, hernieuwbare energie, energie-efficiency, het emissiehandelssysteem, verandering in landgebruik en bosbouw en overeenkomsten met derde landen. Een uitgebreid overzicht staat in Annex 1, «Stappenplan voor de Energie-Unie (Pakket Energie Unie)» bij de Mededeling «Een kaderstrategie voor een schokbestendige Energie Unie met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering»⁹. Over de reeds uitgebrachte voorstellen en hun betekenis voor het Nederlandse beleid is uw Kamer per BNC-fiche geïnformeerd. Ook over nieuwe voorstellen wordt uw Kamer op de gebruikelijke wijze door middel van een BNC-fiche geïnformeerd.

⁹ COM(2015) 80

Een luchtvaartstrategie voor Europa

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke aspecten van de Luchtvaartstrategie Nederland het accent legt tijdens het EU Voorzitterschap, hoe er gezorgd wordt voor concrete resultaten over de luchtvaartmandaten en welke agendering Nederland als Voorzitter voorziet op de volgende Transportraad op 7 juni.

Als Voorzitter geeft Nederland volle aandacht aan het luchtvaartpakket. Op 21 januari jl. werd de *Aviation Summit* georganiseerd om inzicht te krijgen in de wensen en prioriteiten van de lidstaten en het Europees Parlement. Gesteund door de uitkomst van de *Summit* ligt de prioriteit bij de behandeling van de voorstellen over luchtvaartveiligheid (EASA en Drones) en de luchtvaartmandaten voor de Golfstaten, ASEAN-groep en Turkije. Voor de behandeling van deze voorstellen is veel ruimte gereserveerd, om concrete voorstellen ter besluitvorming te kunnen voorleggen aan de Transportraad van 7 juni a.s.

Op de *Aviation Summit* werd de wens onderstreept voor het versnellen en verbeteren van de implementatie van de Single European Sky (SES) en SESAR. Het Nederlandse Voorzitterschap geeft haar steun aan het evenement van de *SESAR Joint Undertaking* waar de implementatie van SESAR en meer specifiek de afronding van de eerste fase en de aftrap van de tweede fase van het onderzoeksprogramma op de agenda staan. Op de *Aviation Summit* klonk ook de wens om prioriteit te geven aan de voorbereiding van de ICAO Assembly, waar conflictgebieden en emissies als belangrijke onderwerpen op de agenda staan. Nederland heeft de emissies van lucht- en scheepvaart geagendeerd op de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu en transportministers op 14-15 april. Op de formele Transportraad van 7 juni zal de ICAO voorbereiding aan de orde komen.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken en inzet van de Europese Commissie en van de Raad ten aanzien van het onderhandelmandaat met de Golfstaten. Ook willen zij weten wat dit betekent voor de Nederlandse lijn als het gaat om het toekennen van nieuwe landingsrechten aan de zogenoemde Gulf carriers.

Gesteund door de uitkomst van de *Aviation Summit* geeft Nederland prioriteit aan de behandeling van de luchtvaartmandaten voor de Golfstaten, ASEAN groep en Turkije. Voor de behandeling van deze voorstellen is veel ruimte gereserveerd teneinde concrete voorstellen ter besluitvorming te kunnen voorleggen aan de Transportraad van 7 juni a.s.

In de besprekingen in Brussel overleggen de lidstaten over bepalingen die de betrokkenheid en invloed van lidstaten tijdens de daadwerkelijke onderhandelingen garanderen en een evaluatieclausule die de mogelijkheid biedt een mandaat terug te nemen bij onvoldoende zicht op voortgang. Verder overleggen de lidstaten over de wijze waarop in de mandaten essentiële zaken zoals eerlijke concurrentie, consumentenbescherming en milieu, maar ook geschillenbeslechting om een *level playing field* te garanderen, worden opgenomen in de mandaten.

Voor wat betreft het toekennen van nieuwe landingsrechten aan de zogenoemde Gulf carriers geldt dat Nederland in beginsel voorlopig geen eigen onderhandelingen met derde landen voert, vanaf het moment dat een breder Europees onderhandelingsmandaat wordt voorbereid. Bestaande bilaterale overeenkomsten en verdragen worden uiteraard gerespecteerd.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre in de EASA-verordening onderscheid gemaakt wordt tussen recreatieve en professionele drone-gebruikers en wat dit betekent voor het Nederlandse proces van aanpassing van wet- en regelgeving.

In de voorgestelde regelgeving voor drones wordt geen onderscheid gemaakt tussen recreatieve en professionele dronevliegers. Zoals eerder met uw Kamer gewisseld, wordt de Nederlandse regelgeving die dat onderscheid wel kent, stapsgewijs aangepast in lijn met de Europese voorstellen.

De leden van de VVD-fractie vragen of er in EU-verband gesproken gaat worden over de veiligheid op luchthavens, of Schiphol daarover wordt geconsulteerd en of de Kamer over de gesprekken in EU-verband wordt geïnformeerd.

Op donderdag 31 maart jl. heeft er op EU niveau een ingelast overleg plaatsgevonden tussen experts op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart om over de veiligheid op luchthavens in de context van de aanslagen in Brussel te spreken. Ter voorbereiding van deze vergadering heeft overleg plaatsgevonden met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, waaronder Schiphol. Europese lidstaten hebben gesproken over de maatregelen die op luchthavens genomen worden. Op de agenda van de informele ministeriële bijeenkomst van 14-15 april is ruimte gereserveerd voor de transportministers om de veiligheid van verschillende vervoersvormen te bespreken. De Tweede Kamer wordt hierover geïnformeerd in het verslag van deze bijeenkomst.

De leden van de CDA-fractie vragen of «Single European Sky» aan de orde is gekomen tijdens de European Aviation Summit en met welk resultaat.

Als Voorzitter heeft Nederland het belang van SES en SESAR op de Aviation Summit sterk naar voren gebracht. Zoals weergegeven in het verslag van de *Aviation Summit* valt te lezen, hebben de Europese Commissie, het Europees Parlement, diverse lidstaten en de industrie de wens onderstreept voor het versnellen en verbeteren van de implementatie van de SES en SESAR.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar concrete afspraken over SES en naar de agendering op de volgende Transportraad op 7 juni.

Om het wetgevingspakket SES2+ in juni af te kunnen ronden, is eerst overeenstemming tussen het VK en Spanje over de Gibraltar-passage nodig. Dit geldt ook voor de wetgeving voor Passagiersrechten. Om SES verder te brengen is momenteel vooral versnelling en verbetering van de implementatie van groot belang. Technologische vernieuwing speelt hierbij een hoofdrol. Op de *Aviation Summit* werd deze wens onderstreept. Om hier handen en voeten aan te geven, steunt het Nederlandse Voorzitterschap het evenement van de *SESAR Joint Undertaking* op 14, 15 en 16 juni in Amsterdam. De implementatie van SESAR en meer specifiek de afronding van de eerste fase en een aftrap van de tweede fase van het onderzoeksprogramma staan op de agenda. Met uw beider SES rapporteurs worden op dit moment de mogelijkheden verkend om tijdens het evenement ook ruimte te maken voor actieve betrokkenheid van parlementariërs uit de lidstaten.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe Nederland omgaat met signalen over oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden, of hierover overleg is met de Minister van SZW en of het onderwerp op de agenda van de SZW-Raad staat.

Nederland vindt dat ten aanzien van arbeidsvoorwaarden en arbeidskosten in de luchtvaartsector, oneerlijke concurrentie moet worden

vermeden. Arbeidsvoorwaarden in de luchtvaart zijn primair de verantwoordelijkheid van de sociale partners. De Europese Commissie benadrukt dan ook het belang van de sociale dialoog. Voor het aanpakken van schijnconstructies bestaat zowel Nederlandse (bijv. de Wet aanpak schijnconstructies) als Europese regelgeving (Coördinatie-richtlijn sociale zekerheid, Handhavingsrichtlijn voor detacheringen). Nederland steunt nader onderzoek naar de rol van private arbeidsbemiddelingsbureaus om zo schijnconstructies en eventueel misbruik goed in beeld te kunnen brengen. Nederland steunt ook de door de Commissie aangekondigde verduidelijking van een aantal begrippen zoals «thuisbasis» waarmee helder wordt welk recht van toepassing is op een contract. Een agendering op de SZW-Raad is niet voorzien. Het kabinet houdt de ontwikkelingen goed in de gaten en adresseert de problemen waar nodig.

Veiligheid in het landvervoer

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is van de behandeling van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket in de triloog.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld werd in juni 2015 reeds een principe-akkoord bereikt tussen Raad en Europees Parlement over de drie voorstellen van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket¹⁰. Op de Transportraad van 10 december jl. werd dit akkoord door de Raad formeel bevestigd. Formele goedkeuring van dit akkoord door het Europees Parlement gebeurt naar verwachting in de tweede helft van april, wanneer het Europees Parlement in plenaire zitting over dit akkoord over de drie voorstellen van de technische pijler zal stemmen. De onderhandelingen met het Europees Parlement over de drie voorstellen van de marktpijler van het Vierde Spoorpakket lopen momenteel nog. Het kabinet streeft ernaar om ook deze onderhandelingen tijdens het Nederlands EU Voorzitterschap af te ronden.

Leden van de VVD-fractie vragen waar de assessmentstudie van de Europese Commissie t.a.v. veiligheidsmaatregelen voor internationaal spoor op toeziet.

De Europese Commissie is begin dit jaar gestart met het uitvoeren van een haalbaarheidstudie naar maatregelen en instrumenten ter beveiliging van internationale treindiensten, waaronder hoge snelheidslijnen. De resultaten hiervan worden medio zomer 2016 verwacht. Een consultatie van stakeholders maakt hiervan onderdeel uit. Deze studie heeft geen relatie met het Vierde Spoorpakket noch met het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS).

Fiche Verordening Markttoezicht en typegoedkeuring

De leden van de VVD-fractie vragen welke bedenkingen Nederland precies heeft bij de nalevingscontroles en -keuringen die de Europese Commissie op zich neemt. Voorts vragen zij welke andere oplossingen de Minister zal voorstellen om de rol van de Commissie te verkleinen.

Zoals in het fiche¹¹ verwoord, verwelkomt Nederland het voorstel van de Commissie om de doeltreffendheid van het regelgevingskader te verbeteren door onder andere uitgebreide maatregelen inzake toezicht. Het is duidelijk dat de huidige manier van toezicht (die vooral via de lidstaten loopt) onvoldoende is. Nederland steunt dan ook het voorstel om de controlemechanismen aan te scherpen en zo correcte en geharmoniseerde toepassing van de typegoedkeuringsprocedures te waarborgen.

¹⁰ Kamerstuk 21 501-33, nr. 555

¹¹ Kamerstuk 22 112, nr. 2073

Wat betreft de rol van de Commissie ziet Nederland echter een vergaande overlap tussen de nalevingscontroles en -keuringen die de Commissie zelf op zich wil nemen en de controles en keuringen die lidstaten nu al uitvoeren. Nederland vraagt zich af hoe de Commissie die controles wil gaan uitvoeren en of die rol van de Commissie het meest effectief is om de doelen¹² van het voorstel te bereiken. Daarbij is het verkleinen van de rol van de Commissie voor Nederland geen doel op zich. Het kabinet ziet echter meer toegevoegde waarde in een regiefunctie van de Commissie, waarbij de goedkeuringsinstanties en markttoezichtautoriteiten tests en keuringen verrichten en de ervaringen delen in het door de Commissie voorgestelde handhavingsforum.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts wat de inzet van de Minister is (t.a.v. het Commissievoorstel dat goedkeuringsinstanties alleen mogen samenwerken met technische diensten die op hun grondgebied zijn gevestigd) tijdens de informele ministeriële bijeenkomst op 14-15 april.

De onderhandelingen over dit Commissievoorstel zijn zeer recent op ambtelijk niveau begonnen. Tijdens het Nederlands voorzitterschap worden de verschillende artikelen door de Commissie toegelicht, waarna de lidstaten hun eerste reacties kunnen geven. Dit onderwerp is niet geagendeerd voor de informele ministeriële bijeenkomst. Uiteindelijk zal Nederland in de onderhandelingen het standpunt aangeven dat ook in het fiche is verwoord, namelijk dat dit indruist tegen de gangbare werkwijze en strijdig is met het principe van vrij verkeer van diensten.

Verder willen de leden van de VVD-fractie weten wanneer er duidelijkheid komt over de voorzieningen voor de budgettaire gevolgen van dit voorstel en welke mogelijkheden er bestaan buiten de tariefstructuur van typegoedkeuring.

Pas bij het afronden van de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement zal duidelijk zijn wat de budgettaire gevolgen voor de lidstaten zijn. Nederland zal tijdens de onderhandelingen vooral bezien hoe de nadelen (zoals eventuele budgettaire gevolgen) zich verhouden tot de voordelen (meer verkeersveiligheid, een beter milieu en betere marktwerking). Mede afhankelijk van de verplichtingen die volgen uit Europese wetgeving zal Nederland bezien hoe die budgettaire consequenties worden opgevangen. Zoals vermeld in het fiche zullen eventuele gevolgen voor de nationale begroting worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement.

NEC-richtlijn

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken binnen de triloog en de Nederlandse inzet daarbij. Ook vragen de leden wanneer definitieve besluitvorming verwacht wordt en hoe de Kamer daarbij betrokken wordt.

De gesprekken binnen de triloog verlopen constructief, hoewel het Europees Parlement en de Raad in het ambitieniveau nog behoorlijk van elkaar verwijderd zijn. Het streven is om tijdens het Nederlands Voorzitterschap een gebalanceerd compromis te bereiken. Mocht het er naar uit zien dat het compromis substantieel zal afwijken van de Nederlandse inzet, zoals geformuleerd in het BNC-fiche en de brief van 25 februari 2015¹³, dan zal uw Kamer daarover worden geïnformeerd.

¹² gelijke toepassing van regelgeving, aanscherping van emissienormen, vergroting van de voertuigveiligheid en een beter markttoezicht op zowel de introductie van onderdelen en voertuigen, als ook op voertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht

¹³ Kamerstuk 22 112, nr. 1942

Scheepvaart

De leden van de VVD-fractie vragen of Nederland inzet op een wereldwijde aanpak, en niet op de aanwijzing van nieuwe NO_x Emission Control Areas (NECA's) naast de Oostzee.

De uitstoot van de zeevaart vraagt inderdaad om een mondiale aanpak, maar ook om maatwerk in bepaalde regio's. De NECA is een regionale maatregel, speciaal bedoeld om in bepaalde regio's (bijvoorbeeld in dichtbevolkte gebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren. Nederland is voorstander van de uitbreiding van het aantal NECA's met de Noordzee en Oostzee. Daarbij vindt het kabinet dat ook de concurrentiepositie in de gaten moet worden gehouden. Daarom wil Nederland alleen een NECA-status aanvragen voor de Noordzee bij de IMO als dat ook voor de Oostzee gebeurt. Daar hebben ook de Nederlandse reders op aangedrongen. De Noordzeelanden en Oostzeelanden zullen binnenkort bijeenkomen om de details van een parallelle NECA-aanvraag voor de Noordzee en Oostzee te bespreken. Als de IMO goedkeuring geeft, moeten vanaf 1 januari 2021 alle nieuwe schepen in de Noordzee en Oostzee voldoen aan NO_x normen die ruim 70% strenger zijn dan de huidige normen. Daarmee wordt op langere termijn een significante bijdrage geleverd aan een schonere lucht in Nederland.

Volgens de leden van de VVD-fractie is er sprake is van een ongelijk speelveld, waarbij de Europese Commissie de Nederlandse havens strenger aanpakt dan havens in omliggende landen, mede in het licht van het besluit van de Europese Commissie om de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor zeehavens af te schaffen. Zij willen weten welke stappen het kabinet gaat zetten.

Naast Nederland heeft de Europese Commissie inmiddels ook stappen gezet om de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor zeehavens in België en Frankrijk aan te pakken. Op het terrein van staatssteun voor zeehavens zal Nederland bij de Europese Commissie aandacht blijven vragen voor het belang van een gelijk speelveld. Daarnaast zet Nederland zich in om tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap overeenstemming te bereiken over de EU Havenverordening. In die verordening wordt (onder meer) de financiële transparantie geregeld van geldstromen tussen overheden en zeehavens. Dat vindt Nederland een belangrijke stap voor de Europese Commissie om ongeoorloofde staatssteun aan zeehavens te kunnen bestrijden. Tot slot heeft de Commissie een voorstel gepubliceerd om zeehavens toe te voegen aan de Algemene Groepsvrijstellingsverordening. Bepaalde categorieën van staatssteun aan zeehavens worden daarbij uitgezonderd van staatssteunaanmelding. Nederland zet erop in dat er duidelijkheid komt over de vormen van steun die de Commissie in overeenstemming met de staatssteunregels acht. De Commissie heeft hier een publieke consultatie voor uitstaan en ook in dat traject zal Nederland het belang van eerlijke concurrentie tussen Europese zeehavens blijven onderstrepen.

De leden van de VVD-fractie willen weten of Nederland druk houdt op het proces van de onderhandelingen over de EU-Havenverordening.

Het Europees Parlement heeft 8 maart jl. ingestemd met een compromisvoorstel en een onderhandelingsmandaat. Inmiddels zijn de onderhandelingen ter voorbereiding op een eerste triloog tussen Raad, parlement en Commissie medio april in volle gang. Nederland zet zich in om de onderhandelingen over de verordening nog tijdens het Nederlandse EU-Voorzitterschap af te ronden. Daarmee zou de verordening nog vóór de invoering van de vennootschapsbelastingplicht voor zeehavens in werking kunnen treden.

De leden van de VVD-fractie informeren of de Minister, als aandeelhouder van de haven van Rotterdam, in beroep gaat tegen het besluit van de EC om per 1 januari 2017 vennootschapsbelasting in te voeren.

Zoals de Staatssecretaris van Financiën op 17 maart schriftelijk aan de Kamer heeft laten weten¹⁴, zal het kabinet zich voegen in het beroep dat de gezamenlijke zeehavens tegen het Commissiebesluit zullen aanspannen. Daarover is contact met het Havenbedrijf Rotterdam dat het beroep coördineert namens de zeehavens. Het kabinet laat op dit moment onafhankelijk onderzoek doen naar de economische en werkgelegenheidseffecten van de vennootschapsbelastingplicht voor zeehavens.

Verordening invasieve soorten

De leden van de VVD-fractie vragen naar de samenstelling en totstandkoming van de Unielijst en de betrokkenheid van lidstaten daarbij, nu en in de toekomst. De leden van de CDA-fractie vragen naar de betrokkenheid van lidstaten bij het samenstellen van toekomstige lijsten.

De Europese exotenverordening 1143/2014¹⁵ is van kracht sinds 1 januari 2015. De verordening geeft de Europese Commissie de bevoegdheid een lijst vast te stellen van voor de Unie zorgwekkende invasieve uitheemse soorten (de «Unielijst»). Invasieve exoten zijn een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van biodiversiteit. Omdat soorten zich niet aan landsgrenzen houden is een Europese aanpak ervan belangrijk.

De verordening en bijbehorende Unielijst hebben een rechtstreekse werking in Nederland. Het opstellen van de Unielijst is een zogenaamde «uitvoeringshandeling» van de Commissie, waarvoor regels gelden die zijn beschreven in Europese verordening 182/2011¹⁶. Over de Unielijst wordt gestemd in een comité waarin de lidstaten zijn vertegenwoordigd. De Unielijst kan op initiatief van de Europese Commissie worden aangepast. Voor de soorten op de lijst gelden onder meer verboden op bezit, handel, kweek, transport en import, en verplichtingen voor lidstaten rond monitoring, rapportage, eliminatie en beheer.

De Commissie heeft voor de samenstelling van de lijst de procedure gevolgd, zoals die staat beschreven in de exotenverordening. Soorten worden uitsluitend opgenomen op de Unielijst als zij voldoen aan criteria uit de verordening. Uit wetenschappelijk bewijsmateriaal («risicobeoordeling») moet onder meer blijken dat deze soorten in staat zijn een duurzame populatie te vormen in de Unie en zich te verspreiden in één biogeografische regio die door meer dan twee lidstaten wordt gedeeld, en dat zij naar alle waarschijnlijkheid aanzienlijke nadelige gevolgen zullen hebben voor biodiversiteit of ecosysteemdiensten. Een wetenschappelijk forum adviseert over de wetenschappelijke aspecten van onder meer de risicobeoordelingen en het opstellen van de Unielijst. Lidstaten zijn bij dit proces betrokken doordat zij wetenschappers aanwijzen voor het wetenschappelijk forum, en doordat zij zitting hebben in het comité van lidstaten dat stemt over de Commissievoorstellen voor de Unielijst.

¹⁴ Kamerstuk 34 003, nr. 17

¹⁵ Verordening (EU) Nr. 1143/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de preventie en beheersing van de introductie en verspreiding van invasieve uitheemse soorten.

¹⁶ Verordening (EU) Nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.

De exotenverordening verplichtte de Commissie ertoe om uiterlijk 2 januari 2016 een Unielijst ter stemming aan te bieden aan het comité. Daarom heeft de Commissie in 2015 volgens de vastgestelde procedure een eerste Unielijst opgesteld. Bij deze eerste Unielijst is vooral gekeken naar soorten waarvoor reeds bestaande risicoanalyses voorhanden waren die voldeden aan de criteria. Het gevolg is dat er relatief veel soorten op de eerste Unielijst staan die reeds in Europa aanwezig zijn. De Commissie heeft mondeling aangegeven zich in de toekomst meer te willen richten op soorten die nog niet in de Unie aanwezig zijn of slechts in een vroeg stadium van invasie.

De Unielijst wordt van kracht 20 dagen na publicatie. Oorspronkelijk wilde de Commissie de Unielijst publiceren in januari 2016. De Commissie heeft gemeld dit om procedurele redenen uit te stellen; een beoogde publicatiedatum is nog niet bekend. Zodra de lijst gepubliceerd is door de Commissie, zal de Staatssecretaris van Economische Zaken uw Kamer informeren over de lijst en over de gevolgen van de lijst voor Nederland.

De leden van de VVD-fractie vragen of Nederland nog invloed kan uitoefenen op de eerste Unielijst, en of het belang van kwekers daarbij kan worden meegenomen.

Zoals gemeld in Kamerbrief van 16 december 2015 (Kamerstuk 21 501-32, nr. 891) heeft de stemming over de eerste Unielijst in het comité plaatsgevonden op 4 december 2015. Nederland is voor een Europese aanpak van invasieve exoten, maar was tegen de huidige Unielijst, vanwege de belangen ten aanzien van de commercieel beviste wolhandkrab, het nagenoeg ontbreken van een overgangsperiode voor plantenkwekers en de beperkte tijd voor stakeholderoverleg en implementatie. Daarom heeft Nederland tegen de Unielijst gestemd, maar een gekwalificeerde meerderheid van lidstaten was voor. Conform de voorschriften in verordening 182/2011 artikel 5 lid 2 moet de Commissie de Unielijst aannemen als het comité heeft ingestemd. Nederland kan hier dus geen invloed meer op uitoefenen.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de economische gevolgen van de eerste Unielijst en specifiek naar de gevolgen voor Nederlandse kwekers, en of het kabinet hun zorgen deelt. De leden van de CDA-fractie vragen of de economische gevolgen van de huidige lijst en toekomstige lijsten voor de Nederlandse sierteelt inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Ook vragen de leden van de CDA-fractie of een verbod op de niet-winterharde waterhyacint disproportioneel is voor landen waar deze plant 's winters niet overleeft. De leden van de SGP-fractie vragen of het kabinet de zorg deelt dat de waterhyacint niet op de Unielijst thuishoort.

De Unielijst zal gevolgen hebben voor Nederland. Zo worden bezit, kweek en handel van de betreffende soorten verboden. Verder mogen dieren- en tuinen de betreffende soorten wel tot hun dood blijven houden, maar zullen de dieren- en tuinen maatregelen moeten nemen om te voorkomen dat soorten van de Unielijst zich voortplanten. Daarnaast gelden er voor de lidstaten verplichtingen tot eliminatie en beheer. Als soorten van de Unielijst zich vestigen moeten deze – indien technisch mogelijk – in principe uit het milieu worden verwijderd. Voor reeds wijdverspreide soorten moeten lidstaten beheermaatregelen treffen om verdere schade waar mogelijk te voorkomen.

Verder heeft de Unielijst gevolgen voor (water)plantenkwekers. Het kabinet deelt de zorgen in deze. Zo heeft een verbod op de waterhyacint gevolgen voor de betreffende bedrijven, omdat deze plant veel wordt gekweekt en verhandeld. In het huidige klimaat kan de waterhyacint in

Nederland hooguit lokaal in de zomer woekeren, maar sterft deze weer af als de temperatuur in de winter richting het vriespunt daalt. In zuidelijk Europa heeft de plant echter grote gevolgen vanwege de grote schade in die biogeografische regio. Een verbod op de waterhyacint is in lijn met de uitgangspunten en regelgeving over besluitvorming van de exotenverordening, om schadelijke soorten te weren uit de Unie. Het ontbreken van een adequate overgangsregeling voor (water)plantenkwekers was één van de redenen voor Nederland om tegen de Unielijst te stemmen.

Exacte gegevens over de economische omvang van kweek en handel zijn bij de overheid niet voorhanden. Op dit moment is er nog geen sprake van toekomstige lijsten, aangezien het debat over mogelijke aanvullingen op de Unielijst pas onlangs is gestart.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de suggestie om het verbod op invasieve soorten gebiedsgericht in te richten.

Bij de totstandkoming van de exotenverordening is gesproken over de mogelijkheid van een bioregionale aanpak (zie ook Kamerstuk 21 501-32, nr. 780). Hiervan is tijdens de triloog tussen Europese Commissie, parlement en Raad afgezien, vanwege de wens te komen tot een uniforme aanpak in de Unie, en vanwege praktische bezwaren zoals begrenzingen van bioregio's in combinatie met de toepassing van juridisch instrumentarium. Het resultaat is dat de exotenverordening één Unielijst voor de gehele Unie centraal stelt. Overigens biedt de verordening daarnaast ook ruimte voor een aanvullende regionale aanpak op initiatief van lidstaten zelf, en voor een aanvullende nationale aanpak.

De leden van de CDA-fractie vragen of het kabinet de mening deelt dat snel voorkomen moet worden dat de Europese Commissie nog meer soorten verbiedt waarbij het verbod onvoldoende is onderbouwd, en dat de Europese Commissie onvoldoende oog heeft voor nut en noodzaak en zonder inspraak-procedures komt met een verbod op soorten waarvoor in grote delen van Europa geen enkele aanleiding is met het oog op biodiversiteit.

Het kabinet is niet van mening dat de selectie van soorten onvoldoende is onderbouwd. Zoals hierboven is aangegeven is voor de selectie een procedure gevolgd op basis van wetenschappelijke risicobeoordelingen. In januari jongstleden heeft de Commissie aangekondigd in 2016 te starten met een uitbreiding van de Unielijst. In een reactie hierop heeft Nederland aangegeven dat het tempo van samenstellen en aanvullen van de Unielijst te hoog is, dat er meer aandacht moet zijn voor stakeholder-participatie en publiek debat en dat er ruimte moet zijn voor het beter bepalen van sociaaleconomische gevolgen en voor maatschappelijke aanpassingen als gevolg van de Unielijst. Tegen deze achtergrond zal Nederland vooralsnog niet instemmen met een uitbreiding van de Unielijst.

De leden van de CDA-fractie vragen of het kabinet de mening deelt dat de kosten van eliminatie van soorten in plantsoenen en natuur hoog zijn, wat daartegen wordt gedaan en wat de gevolgen van deze en voorgenomen lijsten zijn voor de kosten van zowel de economie als de handhaving.

Zoals aangegeven bij de vragen van de VVD-fractie naar de economische gevolgen moeten lidstaten voor reeds wijdverspreide soorten beheer-maatregelen treffen om verdere schade waar mogelijk te voorkomen. Hiervoor worden samen met betrokkenen eliminatie- en beheerplannen uitgewerkt. Een kosten/batenafweging zal onderdeel uitmaken bij het stellen van prioriteiten, zowel voor eliminatie en beheer als voor de

handhavingsstrategie. Voor een eventuele uitbreiding van de Unielijst is nog geen aanvullende lijst beschikbaar.

De leden van de CDA-fractie vragen of het kabinet bereid is zich ervoor in te spannen dat alleen soorten op de Unielijst komen die zonder ingrijpen tot grote schade leiden, en hoe hierover het gesprek wordt aangegaan met andere lidstaten en de Europese Commissie.

Zoals eerder aangegeven zijn de selectiecriteria vastgelegd in de verordening, waaronder het criterium dat alleen soorten worden opgenomen als er op basis van wetenschappelijk bewijsmateriaal naar alle waarschijnlijkheid sprake is van «aanzienlijke nadelige gevolgen voor biodiversiteit of ecosysteemdiensten».

De leden van de CDA-fractie vragen naar het leveren van goede en voldoende input bij de samenstelling van lijsten, en naar een tijdige aanlevering van de Nederlandse input voor risicoanalyses.

De eerste Unielijst heeft voor Nederland forse consequenties. Daarom hebben medewerkers van het Ministerie van Economische Zaken geregeld contact met vertegenwoordigers van bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, teneinde deze consequenties in een zo vroeg mogelijk stadium in beeld te krijgen en zo nodig mee te denken over mogelijke aanpassingen. Daarnaast heeft Nederland gepleit voor vertraging van het besluitvormingsproces, meer aandacht voor stakeholderparticipatie en publiek debat en ruimte voor het beter bepalen van sociaaleconomische gevolgen en maatschappelijke aanpassingen als gevolg van de Unielijst.

De leden van de SGP-fractie vragen naar het opstellen van een onderzoeksinstructie voor een nadere uitwerking van de selectiecriteria in de verordening.

Artikel 5 lid 3 van de exotenverordening geeft de Commissie de ruimte om in een gedelegeerde handeling nader te bepalen welk type bewijsmateriaal aanvaardbaar is voor de selectie van soorten. De Commissie heeft tot dusverre nog geen gebruikgemaakt van deze bevoegdheid met het argument dat een inhoudelijke uitwerking al heeft plaatsgevonden in eerdere studies¹⁷, maar heeft onlangs aangegeven deze gedelegeerde handeling alsnog te gaan uitwerken.

De leden van de VVD en SGP-fracties vragen of exotenverordening en Unielijst ter sprake komen tijdens de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu en transportministers op 14-15 april 2016.

Een meerderheid van lidstaten heeft in het comité ingestemd met het Commissievoorstel voor de eerste Unielijst, waardoor er juridisch geen ruimte meer is om de lijst aan te passen of in te trekken. Het kabinet ziet daarom geen ruimte om de eerste Unielijst te agenderen in deze informele ministeriële bijeenkomst, of bij de Commissie erop aan te dringen om de uitvoeringshandeling in te trekken.

Belgische kilometerheffing

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de inzet van het Nederlandse kabinet m.b.t. de Belgische kilometerheffing.

¹⁷ Deze zijn te vinden op de openbare website van de Commissie http://ec.europa.eu/environment/nature/invasivealien/index_en.htm, in het bijzonder het rapport *Invasive alien species – framework for the identification of invasive alien species of EU concern* ENV.B.2/ETU/2013/0026, Natural Environment Research Council http://ec.europa.eu/environment/nature/invasivealien/docs/Final%20report_12092014.pdf

Het kabinet is geen voorstander van nieuwe initiatieven tot wegbeprijzing. De afgelopen jaren is diverse keren met de Vlaamse Minister gesproken over de plannen tot invoering van een kilometerheffing. Recent nog is contact geweest met de Belgische organisatie ViaPass en het Vlaamse departement Financiën en Begroting omtrent het oplossen van praktische problemen voor de invoering van de kilometerheffing op 1 april 2016.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of de Minister mogelijkheden ziet om de invoering bij gebleken «discriminatie» van de Nederlandse transportsector te vertragen.

Het uiteindelijke besluit om wegbeprijzing al dan niet in te voeren is de bevoegdheid van de desbetreffende lidstaat, binnen de kaders van het Europees recht. De Europese Commissie is hoeder van het Europees recht en ziet toe op eventuele discriminatie, waarvan evenwel geen sprake lijkt te zijn. Op de Belgische kilometerheffing is de Eurovignetrichtlijn van toepassing. De Europese Commissie heeft aangegeven dat de berekening van de tarieven in de Belgische kilometerheffing in overeenstemming is met de Eurovignetrichtlijn.

De leden van de VVD-fractie verzoeken om helderheid over de kosten en de gevolgen van deze nieuwe wegbeprijzing voor Nederlandse weggebruikers.

De tarieven variëren van 7,4 en 20 cent per kilometer, afhankelijk van het gewicht en emissies van het voertuig en de bereden weg. In de Brusselse binnenstad lopen de tarieven uiteen van 9,9 tot 29 cent per kilometer (www.viapass.be/downloads). De kilometerheffing is alleen van toepassing op vrachtvoertuigen vanaf 3,5 ton. De totale kosten voor de Nederlandse transportsector zijn afgelopen jaar herijkt en zullen naar verwachting jaarlijks ongeveer € 60 miljoen bedragen. Met het invoeren van de kilometerheffing stopt België met het heffen van het Eurovignet voor vrachtvervoer boven 12 ton. Binnen Nederland, als ook in Zweden, Denemarken en Luxemburg, blijft het Eurovignet van kracht. De kilometerheffing ziet niet op personenvoertuigen en zal voor deze categorie voertuigen geen gevolgen hebben.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie of de Minister kan toezeggen om de gevolgen te monitoren en de Kamer hierover te informeren.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu blijft in contact met relevante organisaties binnen Nederland, zoals Transport en Logistiek Nederland en volgt de ontwikkelingen op de voet. De kilometerheffing in België moet praktisch werkbaar zijn voor de Nederlandse transportsector. Indien hiertoe aanleiding is, zal de Kamer hierover geïnformeerd worden.

Code 95

De leden van de VVD-fractie willen weten of er sprake is van een ongelijk speelveld bij het verkrijgen van Code 95, en welke maatregelen hiertegen genomen kunnen worden.

Er zijn signalen vanuit de transportsector dat zich binnen Europa gevallen van fraude voordoen bij het verkrijgen van de Code 95. De internationale wegvervoerorganisatie IRU verzamelt concrete aanwijzingen hiervoor en stelt deze ter beschikking aan de Europese Commissie. De vervolgstap is dat de Commissie op basis van deze informatie de betreffende lidstaten zal vragen passende maatregelen te nemen.