

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 611

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 juli 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 25 mei 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2016 inzake de geannoteerde agenda van de Transportraad op 7 juni 2016 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 597);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 april 2016 inzake het verslag van de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu- en transportministers op 14 en 15 april 2016 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 592);**
- **de brief van de Europese Commissie d.d. 28 april 2016 inzake het verslag van een politieke dialoog over de levering van EU-informatiediensten voor multimodaal reizen onder Richtlijn 2010/40/EU inzake intelligente vervoerssystemen (Kamerstuk 34 463, nr. 1);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 13 mei 2016 over Fiche: Richtlijn erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart (Kamerstuk 22 112, nr. 2137).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Harbers
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn drie leden der Kamer, te weten: Van Helvert, Hoogland en Visser,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 16.18 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Aan de orde is het algemeen overleg over de Transportraad van 7 juni. Aangezien de plenaire agenda er wat anders uitzag en de Minister wat langer in een plenair debat zat, hebben we wat korter de tijd voor dit algemeen overleg. We zijn namelijk wel gebonden aan de eindtijd van 17.30 uur. Om die reden verzoek ik de leden om hun inbreng beknopt te houden. Ik geef de gelegenheid voor maximaal één interruptie in de eerste termijn. Ik vraag de leden om de vier minuten spreektijd niet volledig te gebruiken als dat niet nodig is. Om te beginnen geef ik, zoals te doen gebruikelijk, de Minister de gelegenheid om aan te geven of er nog zaken zijn toegevoegd aan de agenda voor de Transportraad.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat klopt. Vanmorgen is in Coreper (Comité des Représentants Permanents) gevraagd om aviation security als divers punt op de agenda te plaatsen naar aanleiding van de crash van Egypt Air. Het gaat dan om de mogelijke implicaties voor de transportveiligheid. Verder is inhoudelijk nog niet bekend wat er aan de orde wordt gesteld.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de eerste spreker in eerste termijn, de heer Hoogland.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik zal mijn bijdrage vraagsgewijs doorlopen, met het oog op de tijd. Ik heb een vraag vooraf: kan de Minister aangeven wat de stand van zaken is rondom het verbieden van tweetaktbrommers in Europa? Het staat niet op de agenda, maar wij willen dat wel weten. Als dat nu niet bekend is, kan daarover ook een briefje worden gestuurd.

Ik kom op de onderwerpen die wel op de agenda staan, te beginnen bij de dieselfraude. Het is goed dat de Nederlandse regering de discussie wil openen over artikel 5.2 van de Europese verordening die de uitstootnormen regelt. Wij delen de mening dat duidelijk moet worden welke manipulatie-instrumenten wel en welke niet verboden zouden moeten zijn. De vraag is of bij bewuste manipulatie ook een juridisch traject moet worden opgestart. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de eventuele bewuste manipulatie?

Het volgende punt is het vierde spoorpakket. Is er in dat kader nog steeds een mogelijkheid om de twee spoorwegondernemingen, infra en vervoer, onder één holding te plaatsen, zoals de PvdA-wenst?

Ik kom op de Belgische tolheffing. In hoeverre heeft de Minister aandacht voor de problematiek in de grensregio's? Wij hebben vragen gesteld over Zeeuws-Vlaanderen, maar het geldt ook voor Zuid-Brabant en Limburg. Wil de Minister haar binnenlandse en buitenlandse bilaterale en Europese contacten aanwenden om dit aan de orde te stellen?

Ik blijf in België, maar maak nu een sprongetje naar de truckers. Op dit moment moet er in België tol worden betaald. Er zijn tolkastjes geïnstalleerd. Erkent de Minister de problematiek dat deze kastjes soms verschillende afstanden registreren terwijl hetzelfde traject is gereden, dat de

kastjes kilometers op de snelweg rekenen als de wagen op de parallelweg rijdt en dat het uren duurt voordat je iemand aan de lijn krijgt als je de klachtenlijn – een betaallijn – van het kastjesbedrijf belt? Dit zijn dingen die ons ter ore zijn gekomen. Erkent de Minister deze problemen en, zo ja, wil zij deze niet alleen bilateraal aan de orde stellen bij haar Belgische collega, maar ook op Europees niveau?

Ik kom op de luchtvaart, in het bijzonder de drones. Is er een mogelijkheid om tijdelijk op nationaal niveau regelgeving in werking te laten treden zodat er al wel regels zijn terwijl het Europese traject nog loopt?

Wat is de stand van zaken rondom het onderhandelingsmandaat met betrekking tot de Golfstatenproblematiek? Maatschappijen daar krijgen subsidie, waardoor ze een concurrentievoordeel hebben. Wanneer kunnen wij starten met heronderhandelen?

Tot slot de vliegcrash MH17. Wat is de stand van zaken rondom de aanstaande informatiedeling in Europees verband? Is er nieuws te melden? Het is zaak dat de risico's van het vliegen boven conflictgebieden optimaal in kaart worden gebracht.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Eigenlijk heb ik één belangrijke vraag aan de Minister, namelijk of zij ook haar Vlaamse collega ziet, de heer Weyts. Is hij ook aanwezig bij de Transportraad? Een paar weken geleden presenteerde hij zijn lumineuze idee in de Belgische media. Hij dacht: de Vlaamse wegen zijn niet op orde en mijn begroting is ook niet op orde, laat ik iets bedenken waarmee ik vooral de automobilisten met een ander kenteken, bijvoorbeeld een Nederlands, laat betalen voor gaten in wegen en voor files. Wij hebben samen met het CDA hierover al eerder een motie ingediend. De Minister heeft gezegd dat zij die overneemt. Het is immers haar inzet om dit soort discriminerende tol, die enkel en alleen is bedoeld voor het vullen van andere begrotingen, tegen te gaan. Kan zij dit onderwerp nogmaals aan de orde stellen? Het voornemen betrof alleen tolheffing in Vlaanderen, niet in Wallonië. Kan zij dit dan ook nogmaals bij haar Vlaamse collega aan de orde stellen? Wil zij heel duidelijk uitspreken dat in een Europa waar je met elkaar probeert om de interne markt te verbeteren, je niet moet wachten aan de grens maar juist zo snel mogelijk van A naar B moet kunnen rijden? Dit onzalige plan moet zo snel mogelijk van tafel. Is de Minister bereid om de Kamer hierover te informeren? Ik lees in de beantwoording van de Kamervragen – dank voor de snelle beantwoording van deze vragen – dat er sprake is van een nieuwe tariefstructuur voor het Eurovignet. Dat is een van de mogelijkheden die we nu hebben om andere landen te laten meebetalen, net zoals wij ook met andere landen meebetalen. Ik lees dat er een bijeenkomst is op 24 mei, gisteren dus, van het Coördinatiecomité van het Eurovignetverdrag. Ik heb het niet verzonnen, maar zo heet dit comité. Wat zijn de resultaten? We zien dat steeds meer landen zich terugtrekken uit dit verdrag. Wat is nog de meerwaarde ervan? Hoe moeten we hiermee omgaan?

Ik ga naar de richtlijnen voor intelligent transport systems (ITS), met name ten aanzien van de informatiedeling. Hoe kan de Kamer hierbij nader worden betrokken? Dit is immers een belangrijk onderwerp. De Minister heeft de Declaratie van Amsterdam ondertekend. Wij zien tal van mogelijkheden in ITS om rijden en reizen makkelijker te maken voor mensen, maar wij zien ook tal van discussiepunten. Denk aan privacy: wie maakt er gebruik van mijn gegevens? Op welke manier zal de Kamer de vinger aan de pols houden?

Ik kom op de havenverordening. We hebben begrepen dat de verordening havendiensten nu in de trilogie zit. We zitten op de goede weg. De Minister heeft gezegd dat zij dit graag tijdens het Nederlandse voorzitterschap wil afronden. Wij vinden het, juist vanwege de Rotterdamse haven, heel belangrijk om een gelijk speelveld te hebben in Europa. We hebben de

discussie gehad over vennootschapsbelasting. Wat is de stand van zaken? Wanneer verwacht de Minister dit af te ronden?

Tot slot nog iets over de luchtvaart en over de dieselfraude. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelmandaten waarnaar wordt verwezen in relatie tot de Golfstaten en de landingsrechten? Dit is een politieke discussie in Nederland geweest. In hoeverre wordt hierover gesproken? Wat is de status van de discussie over de landingsrechten? Het gaat dan met name om de Golfstaten.

In de geannoteerde agenda staat dat met het inbrengen van artikel 5.2 in de verordening recht wordt gedaan aan de uitvoering van de motie-Visser. Die ging wel wat verder, want daarin werd gevraagd om inzichtelijk te maken waar de lacunes zitten in de wet- en regelgeving om sjoemelsoftware en dergelijke te kunnen opsporen, en de Kamer hierover te informeren. Wat zijn de lacunes? Is de Minister bereid om nog een stapje extra te zetten?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. TLN (Transport en Logistiek Nederland) is gekomen met dertien actiepunten voor een beter en gelijk speelveld. Omwille van de tijd zal ik ze niet alle dertien opsommen. Ik licht er een paar uit met de vraag aan de Minister om hierop te reageren. Uniformeer de tolninning. Natuurlijk hebben we het liefste geen tol, maar nu doet ieder het op zijn manier. Nog los van de opmerking van de heer Hoogland dat de kastjes soms niet werken, zijn de kastjes ook nog eens allemaal verschillend. Eerder hebben we alle chauffeurs gelukkig verplicht om alle toestanden uit de cabine te halen die daar niet thuishoren, zoals kerstboompjes, vlaggen van voetbalclubs, namen van kinderen, foto's van vrouw en weet ik wie allemaal. Nu zijn die allemaal uit de cabine, maar zitten er in sommige vrachtauto's acht verschillende tolkastjes. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het liefst dus geen tolkastje, maar als het toch moet voor een aantal landen, dan anders. We weten dat andere landen weer anders naar Nederland kijken. Daar zeggen ze misschien: stop met al die irritante Nederlandse vrachtwagens op ons asfalt. Dat weet ik, maar het is wel heel vervelend en volgens mij komt het de veiligheid niet ten goede. Het komt de mobiliteit overigens evenmin ten goede.

Harmoniseer de toegangseisen van steden, zegt TLN. Dat is makkelijk gezegd, maar ook echt nodig. Natuurlijk is het lastig. Begin overigens ook met harmoniseren van de toegangseisen van onze eigen steden. Wil de Minister hiertoe met de G4 om de tafel gaan? We zullen in de Transportraad moeten beginnen: beste collega's, hoe gaan we dit in Europa doen, zodat niet langer onduidelijk is of en hoe je een stad in mag? We hebben ook zorgen over de rij- en rusttijden. EU-staten volgen een andere interpretatie. De wetgeving is niet helemaal eenduidig. Neem de vraag of een chauffeur de normale wekelijkse rust van 45 uur nu wel of niet in zijn cabine mag doorbrengen. Eigenlijk moet dat overal in Europa hetzelfde zijn. Volgens mij begint dit met een bespreking in de Transportraad. Het gaat ook over onvoldoende parkeerplaatsen voor vrachtauto's langs Europese hoofdroutes. Een van die routes, misschien wel meer, ligt ook in Nederland. Ik weet dat het op een aantal plekken langs de A2 echt een probleem is. Vrachtauto's, al dan niet uit Oost-Europa, kamperen op de weg, niet alleen langs de autosnelweg maar ook langs het omliggende wegennet, ook in woonkernen. Dat is heel onprettig. Dat moeten we niet hebben. Ik denk dat het goed is om dit in Europa te bespreken.

De Minister zei al even dat luchtveiligheid ook op de agenda staat. We moeten ook tot een duidelijk kader komen voor drones. De heer Hoogland zei er ook al iets over. Kan de Minister dit punt meenemen in de Transportraad?

Wat eerlijke concurrentie betreft, sluit ik me aan bij de woorden van mevrouw Visser. Ik wil er nog wel iets aan toevoegen met betrekking tot

de mandaten voor de luchtvaartovereenkomsten met de Golfstaten. Nederland heeft de vijfde-vrijheidsrechten voor vracht en passagiers. Ik meende te weten dat het standpunt van het kabinet is dat we geen nieuwe vrijheden opnemen voor de Golfstaten. Klopt dat? De conclusies van de European aviation summit zullen worden gepresenteerd in de Transportraad. Ik heb begrepen dat dit een succesvolle summit was. Zelf kon ik vanwege stemmingen in de Kamer daar niet aanwezig zijn als rapporteur van de Single European Sky. Ziet de Minister wel kans om de Single European Sky expliciet te benoemen als een aspect dat bijzondere aandacht verdient? Hoe zit zij daarin?

De voorzitter:

Dank u wel voor de inbreng in eerste termijn. Ik schors de vergadering voor ongeveer vijf minuten. Daarna zal de Minister antwoorden.

De vergadering wordt van 16.32 uur tot 16.37 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording in eerste termijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik wilde natuurlijk uitgebreid vertellen welke successen wij tot nu allemaal hebben behaald, maar gezien de beperkte tijd zal ik alleen de vragen beantwoorden; ik zal kijken of ik de successen er tussendoor toch nog in kan fietsen.

De eerste vraag van de PvdA-woordvoerder ging over de tweetaktbrommers. Dat is nu inderdaad niet aan de orde in Europa. Onlangs heeft TNO een overzichtsrapport over brommers gemaakt. De Staatssecretaris van I en M zal dit rapport met een reactie naar de Kamer sturen. Daar heeft de Kamer ook om gevraagd. In de brief zal ook worden ingegaan op de tweetaktbrommers.

De heer Hoogland vroeg verder naar artikel 5.2.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik begrijp dat zo'n vraag feitelijk is en niet heel politiek. In Europa speelt deze discussie al langer. Ik snap dat er een TNO-rapport komt, maar ooit was er gekozen voor een datum. Dat is toen weer uitgesteld. Er heeft zich dus al een heel proces afgespeeld in Europa. Als dat allemaal wordt beantwoord in de brief, is mijn vraag voorbarig. Als dat niet het geval is en alleen wordt gekeken naar de wenselijkheid, dan wil ik graag nog nader worden geïnformeerd.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat wordt beantwoord in die brief. Dan wordt er ook politiek duiding aan gegeven.

De heer Hoogland vroeg mij of er bij de aanpassing van artikel 5.2 – dat willen we aanpassen om te stimuleren dat er minder wordt afgeweken tijdens testprocedures en er meer gebruik wordt gemaakt van de nieuwste technologieën – ook wordt gesproken over een juridisch traject. We moeten eerst met elkaar scherp krijgen wanneer manipulatie verboden is. Ik neem eigenlijk het initiatief om dit te gaan bespreken. Vervolgens zal het waarschijnlijk ook in de Milieuraad en de Concurrentieraad aan de orde zijn. Als we hebben afgesproken wat het dan behelst, kunnen we ook meteen over het juridische traject spreken. Nu was de beschrijving vrij open. Dan is het ook moeilijk om juridische stappen te zetten. Als je strikter bent, kun je veel makkelijker formuleren wat je juridische stappen zullen zijn. Ik kan nog niet te ver op de zaken vooruitlopen, maar ik weet voor het vervolg dat dit uw warme belangstelling zal hebben.

De heer Hoogland vroeg verder naar het vierde spoorpakket. Kunnen de infrabeheerder en de spoorwegonderneming in één holding worden ondergebracht? Het vierde spoorpakket verbiedt dat niet, maar de regels zijn wel aangescherpt als het gaat om de organisatorische onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder en de onafhankelijkheid van de besluitvorming van de infrastructuurbeheerder bij taken als het heffen van een gebruiksvergoeding of het toewijzen van infrastructuurcapaciteit. Die onafhankelijkheid moet worden gewaarborgd indien de spoorwegonderneming en de infrabeheerder binnen één holding zijn ondergebracht. Volgens mij is dat tot stand gekomen naar bestaand Duits model. Men heeft gezegd: het kan, mits je voldoet aan een heleboel spelregels en er ook Chinese walls zijn.

Er is gevraagd naar de Belgische tolheffing. Heb ik aandacht voor de grensregio's? Je hebt de tol voor vrachtauto's. Die is al ingevoerd. Minister Weyts heeft gezegd dat hij ook een kilometerheffing voor personenauto's wil realiseren, waarmee met name buitenlanders gaan meebetalen aan het Vlaamse wegenwet. Ik ben geen voorstander van nieuwe wegbeprijzinginitiatieven. Dat is ook altijd heel duidelijk geweest. Ik ben dan ook niet blij met het Vlaamse voornemen. Het idee was al bekend. In het Vlaamse regeerakkoord staat het. Men heeft geschreven dat het pas bij een volgend kabinet wordt gerealiseerd. Eerst wordt het onderzocht. Men heeft dus ook nog geen concreet plan. Op alle momenten dat ik mijn collega Weyts tegenkom, geef ik aan hoe ik erover denk. In de Transportraad zal hij niet aanwezig zijn, want hij is een regionale en geen federale Minister. Hij is van plan om eerst proefprojecten te gaan doen. De wijze waarop hij zich er nu over uitgesproken heeft, lijkt verdacht veel op het Duitse plan, dat net verboden is door de Commissie. Ik zie dus wel problemen voor hem. Ik hecht zelf aan het vrije verkeer binnen de EU, in het bijzonder binnen de Benelux. Ik vind ook de grensregio's van groot belang. Ik zit er dan ook iedere keer bovenop als zich daar problemen voordoen. Zo heb ik naar aanleiding van de discussie over de kilometerheffing voor vrachtauto's contact gehad met Weyts over de kastjes en de problemen daarmee, of over het onderliggende wegennet en de problemen daarmee. Hij heeft toen ook aangegeven dat hij een aantal problemen zou oplossen. Er is veel gebeurd sinds de invoering van die tolkastjes op 1 april 2016. TLN heeft gewezen op problemen. TLN en I en M hebben vervolgens contact gehad met Viapass. Na 1 april 2016 bleek dat eerder gemelde problemen niet waren opgelost. Daarop heb ik weer gesproken met de Vlaamse collega en gevraagd om coulance. Ik heb gezegd dat je geen boetes kunt opleggen aan vrachtwagenchauffeurs als het systeem niet werkt, zeker als de chauffeurs wel een kastje hebben besteld maar het kasje niet werkt of niet tijdig is geleverd. Als je dat kunt aantonen, zou je geen boete moeten krijgen. Weyts heeft besloten om die coulance ook te betrachten. Na de initiële startproblemen en de stakingen die er zijn geweest in Wallonië heb ik van de transportsector zelf geen indicaties meer gekregen dat er problemen zijn, noch van TLN, noch van anderen. Mocht er iets zijn, dan weet men mij snel te vinden. Dan zorg ik ervoor dat ik mijn collega hierover weer spreek.

De heer Hoogland heeft gevraagd of er tijdelijke regelgeving mogelijk is voor drones in afwachting van Europese regels. Er zijn nationale regels en die worden op dit moment aangepast. Hierover heeft de Staatssecretaris ook met de Kamer gesproken. Vorige week is er een VSO geweest en zijn er moties aangenomen die we gaan uitvoeren. Volgens mij was toen een van de vragen van het CDA wat we gingen doen met tijdelijke regelgeving. We gaan daar dus mee aan de slag.

Alle leden hebben gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot het mandaat van de luchtvaartonderhandelingen. Tijdens de komende Transportraad van 7 juni zetten wij ons als voorzitter ervoor in om tot Raadsbesluiten te komen over de onderhandelingsmandaten voor de

Verenigde Arabische Emiraten, Qatar, ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) en Turkije. Die onderhandelingsmandaten stellen de Commissie in staat om namens de EU een aantal luchtvaartakkoorden uit te onderhandelen met de genoemde landen. Na de mandaatverlening nodigt de Commissie de wederpartij uit om in onderhandeling te treden over het luchtvaartakkoord. Vanaf dat moment mogen lidstaten niet meer bilateraal onderhandelen. Een lidstaat kan wel expliciet toestemming vragen aan de Commissie om bilaterale onderhandelingen te voeren. In de praktijk gebeurt dat niet veel, maar het kan. Als er onderhandeld wordt over onderwerpen waarop de EU niet exclusief bevoegd is, zal de Commissie lidstaten uitnodigen om de onderhandelingen bij te wonen. Dan kan het gaan om specifieke zaken die alleen voor een bepaald land gelden. Hoelang het gaat duren is moeilijk te voorspellen. Of de overeenkomst er komt op 7 juni, weten we ook nog niet. We moeten bij alle landen toetsen of ze het gaan doen. We hebben de verwachting dat dit mandaat er wel gaat komen, maar wel onder een aantal strikte voorwaarden. Als de Europese Commissie een akkoord bereikt, wordt dat door de lidstaten geratificeerd en ter goedkeuring aan de Kamer voorgelegd.

De heer Van Helvert vroeg wat er in staat met betrekking tot de vrijheden en de verkeersrechten.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik heb nog een vraag over de mandaten. Is het standpunt over die vijfde-vrijheidsrechten nog steeds hetzelfde, namelijk dat die niet worden gegeven aan lidstaten uit de Golfregio? Of is dat niet meer ons standpunt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik wilde die vraag net beantwoorden. De mandaten dragen bij aan eerlijke concurrentie. Met de Emiraten hebben we een heel liberaal akkoord. Het mandaat voegt alleen toe dat er ook afspraken gemaakt kunnen worden over eerlijke concurrentie en staatssteun, en dat is winst. Wat Qatar betreft kan het mandaat leiden tot meer verkeersrechten wederzijds, zij het beperkt. Daaronder kunnen extra vrijheden zitten. Het kan, zeg ik. Daar staan wel afspraken tegenover over eerlijke concurrentie en staatssteun. Ook dat is per saldo winst. Je moet er natuurlijk altijd iets tegenover zetten. Bilateraal zal het veel moeilijker, zo niet onmogelijk, zijn om scherpe afspraken te maken over eerlijke concurrentie. We moeten dat echt op EU-niveau doen. Ik begrijp best dat het spannend is. Je geeft het immers in handen van een andere partij. We hebben de afgelopen jaren gezien hoe de situatie is voor een lidstaat op individueel niveau. We zitten al heel lang in een patstelling. We hopen dat dit uiteindelijk oplevert dat die eerlijke concurrentie wordt gerealiseerd.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik meen dat ons standpunt was – dat gold ook voor Duitsland en Frankrijk – dat we het vijfde-vrijheidsrecht niet zouden geven aan Golfstaten, zeker nu nog niet, nu nog niet duidelijk is in hoeverre er sprake is van eerlijke concurrentie. Nu merk ik dat we hierin wat soepeler worden, of dat we het misschien wel weg willen geven als daar iets voor terugkomt. Ik weet niet of dat te maken heeft met onze voorzittersrol. Misschien kan de Minister iets explicieter zijn. Ik meende dat het standpunt was dat we het vijfde-vrijheidsrecht niet zouden geven aan Golfstaten, maar dat is dus veranderd. Begrijp ik dat goed?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De Emiraten hebben al wat van die vijfde-vrijheidsrechten. Het zit ook al in het bestaande pakket. Voor Qatar zou het een onderdeel kunnen zijn, zei ik net al. Onderhandelingsmandaten zijn echter vertrouwelijk, dus kan ik niet zeggen wat daar wel en wat daar niet in zit. Ik wil wel aangeven dat niet

wordt gezegd dat dit nooit aan de orde kan zijn. Uiteindelijk moet het zo zijn dat je, als je het doet, daar wel eerlijke concurrentie voor terugkrijgt en per saldo ook winst boekt op dat dossier. Daar gaat het om, om de winst per saldo.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom op de laatste vraag van de PvdA-fractie over de informatievoorziening in conflictzones naar aanleiding van MH17. In het rapport wordt aanbevolen om EASA (European Aviation Safety Agency) een rol te geven bij het verspreiden van informatie over conflictgebieden. Als voorzitter hebben we er samen met de Commissie voor gezorgd dat dit wordt meegenomen in de behandeling van de herziening van de EASA-verordening. Grotere lidstaten hadden aanvankelijk moeite met de uitbreiding van de EASA-taak, maar nu lijkt er toch brede steun te ontstaan voor een concepttekst. De EASA-herziening is omvangrijk. Een akkoord in de Raad is voorzien voor het Slowaakse voorzitterschap. Dat geldt ook voor deze paragraaf. Dat zal zijn net na ons voorzitterschap. Voor het AO van 1 juni ontvangt de Kamer een brief van de Staatssecretaris met daarin een overzicht van de verschillende activiteiten op het gebied van informatievoorziening rondom de conflictgebieden.

De VVD-fractie wil het Eurovignet nogmaals aan de orde stellen en vraagt expliciet naar hetgeen het coördinatiecomité gisteren heeft gesproken: wat moeten we daarmee? Het Coördinatiecomité van het Eurovignet-verdrag heeft gesproken over een aanpassing van de Eurovignettarieven. De inzet is dat het volgende coördinatiecomité in september/oktober 2016 een definitief concept van de nieuwe tarieven ambtelijk afstemt, waarna het in de verdragslanden Nederland, Denemarken, Luxemburg en Zweden voor een politiek akkoord zal worden voorgelegd. De volgende uitgangspunten zijn het belangrijkste: een verdere differentiatie en vergroening naar Euroklasse en geen stijging van de tarieven voor de schoonste vrachtauto's op Euro 6. Het is niet aan de orde dat een van de deelnemende landen uit het verdrag wil treden. Dat hebben we hier vooraf ook niet zo besproken. We kijken vooral naar vernieuwing.

Mevrouw Visser (VVD):

Begrijp ik het goed dat de insteek is dat de rekening voor het niet-verhogen van de tarieven voor Euro 6 naar de andere klassen gaat? Of houdt men rekening met minder opbrengsten? Binnen welk financieel kader worden de onderhandelingen gevoerd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet niet of men uitgaat van gelijkblijvende opbrengsten. Misschien kan ik dat vertellen in de tweede termijn.

Hoe wordt de Kamer betrokken bij de richtlijn ITS? De Kamer kan erop rekenen dat ik haar zal informeren als er relevante ontwikkelingen zijn. Dit onderwerp heeft, zoals de Kamer weet, ook mijn warme aandacht in relatie tot de Declaratie van Amsterdam, waar ik hartstikke trots op ben – als ik toch even reclame mag maken – dat die tot stand is gekomen in april. Daarmee hebben de Europese lidstaten, de Commissie en ook de industrie afgesproken om gezamenlijk te werken aan de doorontwikkeling van connected en automated rijden. Daarmee kunnen we straks soepel over de Europese wegen rijden zonder allerlei regels tegen te komen die ons belemmeren. Ik denk dat dit de deur openzet voor een heleboel innovatie maar ook verkeersveiligheid, brandstofbesparing en doorstroming op de weg. De ambitie is om in 2019 het framework klaar te hebben. Dat is nogal ambitieus, maar het leek mij een belangrijk signaal voor zowel de lidstaten, als de markt. Mevrouw Visser heeft verder

gevraagd naar de voortgang van de havenverordening. Dit was wel een dossier waar we wat aan moesten trekken, maar afgelopen dinsdag vond de tweede triloog plaats tussen de Raad en het Europees Parlement. Alle partijen blijken bereid om de onderhandelingen voortvarend te voeren. Op veel onderdelen is er ook overeenstemming bereikt. Wel zijn er nog een paar belangrijke discussies te voeren, onder meer over de in het Europees Parlement voorgestelde sociale bepalingen en de bepalingen die financiële transparantie regelen. Vanuit Nederland kijken wij vooral daarnaar. Op zich zijn die onomstreden, maar er worden weer andere pakketten aan gekoppeld die wel omstreden zijn. De komende weken worden de onderhandelingen voortgezet. Ik heb er vertrouwen in, zeker na de eerste twee trilogieën, dat we er voor de zomer uit zullen komen. Dan kunnen we het nog in ons voorzitterschap afronden. Volgens mij staat voor 29 juni een AO Zeehavens gepland. Dat is misschien een goede gelegenheid om te vertellen hoe het is afgelopen.

Mevrouw Visser vraagt verder of er in verband met het artikel over dieselfraude en haar motie ook wordt gekeken naar lacunes met betrekking tot software. Artikel 5.2 is in mijn ogen de belangrijkste lacune. Eigenlijk zat daar alle ruimte. In de derde overzichtsbrieven van 16 februari heb ik aangegeven dat TNO nog onderzoek verricht via de RDE (Real Driving Emissions)-testprocedure. Mogelijk biedt dat een aantal aanknopingspunten. Wat mij betreft valt dat onder de motie-Visser. Misschien zijn er nog meer punten die we aan de orde moeten stellen. Ik heb al aangegeven dat artikel 5.2 waarschijnlijk ook zal worden besproken in de Milieuraad en de Concurrentieraad. Dat komt dus nog terug. Over TLN zijn veel vragen gesteld. Op sommige punten ben ik al ingegaan. Onderwerpen in verband met bereikbaarheid zullen in een ander debat terugkomen, bijvoorbeeld in een AO over wegverkeer. Het CDA heeft gevraagd wat er wordt geregeld voor drones. Ik heb er al iets over gezegd. De EASA-basisverordening kent een drietal artikelen die specifiek voor drones zijn opgesteld. Het gaat om essentiële veiligheidseisen, diverse methodes voor het goedkeuren van drone-operaties – dat biedt weer een kader voor het opstellen van risicogebaseerde implementatie – en regelgeving. Eisen aan technische hulpmiddelen zoals geofencing en identificatiechips zullen ook via Europese regels worden vastgelegd.

Ik kom op de Single European Sky. Wij zijn sterk voorstander van eenwording van het Europese luchtruim, zoals ook door de Kamer is onderschreven met haar motie om de Single European Sky tot topprioriteit te maken tijdens het voorzitterschap. Het voorzitterschap biedt helaas geen mogelijkheid meer om de wetgeving rondom SES II+ verder te brengen, omdat de kwestie rondom Gibraltar dat heeft verhindert. Volgens mij had de Staatssecretaris gisteren weer een overleg met de Spaanse Minister. Zoals men weet is Spanje in afwachting van de vorming van een nieuw kabinet. Dat zal ergens eind juni plaatsvinden. Dat heeft ons dit halfjaar gegijzeld. Stagnatie in de besluitvorming over een nieuw wetgevingspakket belet de implementatie van één Europees luchtruim echter niet, want die implementatie is een gezamenlijk proces tussen lidstaten. Wij blijven ons dan ook inzetten voor het boeken van voortgang. Volgens mij heeft de Staatssecretaris in haar brieven van 3 maart en 25 september de Kamer ook geïnformeerd over de ontwikkelingen. De netwerkmanager van Eurocontrol levert een grote bijdrage aan het verkorten van vliegroutes, het verhogen van de capaciteit en het ondersteunen van lidstaten bij het wegnemen van knelpunten. Daardoor wordt nu 2,7% minder omgevlogen per vlucht. De gemiddelde vertraging per vlucht is afgenomen. Hier staat: iets meer dan 0,6 minuten. Dat lijkt me niet heel veel; ik weet niet of het wel goed is opgeschreven. De kosten in Europa zijn afgenomen met ongeveer 360 miljoen per jaar op een totaal van ongeveer 6 à 7 miljard per jaar. Dat is dus zo'n 6%. Dat zet zich voort. Dit zijn goede ontwikkelingen.

Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De voorzitter:

Volgens mijn lijstje ook. Dank aan de Minister in eerste termijn. Ik geef de heer Hoogland het woord voor zijn tweede termijn.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Goed dat de Minister op hoofdlijnen doet wat wij willen. Daar wilde ik het bij laten.

Mevrouw Visser (VVD):

Op hoofdlijnen dan, hè?

Voorzitter. Dank aan de Minister. Volgens mij gaf zij in het begin van haar beantwoording terecht aan dat er ook veel goede dingen gebeuren, juist tijdens het voorzitterschap. Vandaag vindt bijvoorbeeld hier vlakbij in het kader van verkeersveiligheid een meeting plaats. De afgelopen periode hebben we kunnen zien dat er op vele terreinen samenwerking is gezocht en ook wordt gezocht. Het bedrijfsleven heeft hierin nadrukkelijk ook een rol gekregen. Het is terecht dat de Minister hier aandacht voor vraagt; bij dezen nog wat extra zendtijd.

De Minister komt nog met een antwoord over Eurovignet. Dank voor de snelle beantwoording van mijn vraag over tol. Ook het CDA en de PvdA vroegen naar de grensregio. De Minister geeft aan dat zij het niet precies kan zeggen. Op basis van de cijfers van de Verkeersinformatiedienst kan worden vastgesteld dat op een aantal wegen meer verkeer is. Is de Minister bereid om dit te blijven monitoren? Ook al is haar Vlaamse collega niet aanwezig, het is wel verstandig om alvast een afspraak in te plannen. Misschien kan de Minister dat nog voor de zomer doen. Het baart mij wel wat zorgen dat de Vlaamse Minister zegt een aantal pilots te willen doen. We zijn een handelsland, een land waarvan de inwoners graag de grens over gaan, bijvoorbeeld om boodschappen te doen of een dag te gaan winkelen. Met dit soort uitspraken en wellicht ook onderzoeken en pilots ontstaat onvrede. Bovendien gaan mensen ook omrijden. Wanneer gaat de Minister daadwerkelijk in gesprek met haar Vlaamse collega om te bereiken dat deze plannen van tafel gaan?

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Laat ik beginnen met die tol. Ik denk dat wij daar steviger in moeten zitten. We lossen het in dit AO natuurlijk niet op, maar we kunnen ons echt geen gelaten houding permitteren. We hebben vragen gesteld en die zijn ook beantwoord; dank daarvoor. We zien inderdaad dat het op de A4 en de A58 drukker wordt met vrachtverkeer. Het is nog pregnanter omdat iedereen in de grensregio door de verhoging van de accijnzen in het buitenland gaat tanken, om vervolgens op de Nederlandse wegen die brandstof te verbruiken. Dat is een pijnlijk punt. Daar moeten wij fel stelling tegen nemen. Op het gebied van handel maar ook op het gebied van transport werken wij veel met België samen. Of het nu gaat om het uitdiepen van de Schelde of andere zaken, we zijn België altijd ter wille. Als het nodig is, zie je dat echter niet terug op dit soort punten. Ik verwacht dan ook echt een felle houding van de Minister. Ik zit nog met het vijfde-vrijheidsrecht. Ik wil eigenlijk nog even met mijn fractie overleggen. Ik snap wat de Minister zegt, maar ik dacht dat wij het vijfde-vrijheidsrecht niet zomaar weg zouden geven en dat het strakker was afgesproken. Ik vraag alvast een VAO aan. Mocht ik hierop terugkomen, dan kan ik mijn aanvraag altijd weer intrekken.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. De PvdA-fractie zei dat ik alles deed wat zij vroeg. Dat is een iets te ruime interpretatie, maar als we daarmee wegkomen, lijkt me dat prima, voor deze ene keer.

De VVD-woordvoerder maakte een opmerking over wat er is bereikt. De onderhandelingen over het vierde spoorpakket waren echt heel zwaar. Dat is goed gedaan door de mensen die eraan gewerkt hebben en ook door de Staatssecretaris. Het is goed dat er overeenstemming is bereikt over de richtlijn technische eisen binnenvaart. We hebben mooie bijeenkomsten gehad, maar we krijgen nog meer bijeenkomsten, bijvoorbeeld de space summit en, niet te vergeten, de TEN-T-dagen in Rotterdam, zo'n beetje de grootste meeting op het vlak van corridors. De Kamer is daarvoor ook uitgenodigd.

Blijf ik tol monitoren? Zorg ik ervoor dat de plannen van tafel gaan? We moeten er bovenop zitten, zei de CDA-woordvoerder. Dat ging meer over de huidige tol. Ja, op alle vlakken, zowel wat de bestaande tol als de voorgestelde tol betreft. Voor de bestaande tol heb ik dat al gedaan door direct toen er problemen waren, daarover contact op te nemen met mijn collega Weyts. De Verkeersinformatiedienst heeft waargenomen dat op enkele routes van en naar België verschuivingen van de verkeersstromen plaatsvinden. Het is echt te vroeg om al conclusies te trekken. In het begin heb je altijd een beetje herschikking van het verkeer. We blijven het echter nauwkeurig monitoren. Hetzelfde gebeurde bij de invoering van Maut voor vrachtauto's in Duitsland. We zullen er zeker naar kijken. Als er problemen zijn, weet ik mijn collega snel te vinden. Tegen nieuwe tol zal ik mij blijven verzetten. Mevrouw Visser zegt zelfs dat het plan van tafel moet. Het staat natuurlijk wel in een regeerakkoord. Het is net zoiets als wanneer de Belgen zouden vragen om de maximumsnelheid van 130 km/u af te schaffen. Dan zou de Kamer ook zeggen: dat is onze nationale bevoegdheid. Dat zeggen de Belgen andersom ook in dit geval. Dat is ook de reden dat ik in het geval van Duitsland de weg van de Europese Unie heb gevolgd. Daar is wel een mogelijkheid om ervoor te zorgen dat de plannen geen doorgang hebben.

Er is gevraagd naar de totale opbrengst van het Eurovignet. Het voorstel volgt nog. De verwachting is dat de opbrengst nog hoger zal worden, zo'n 8% à 10%. Dat is ook terecht, want men is al jaren inflatiecorrecties misgelopen omdat België een tariefswijziging tegenhield. Het heeft effecten en de Kamer zal hierover ongetwijfeld nog debatteren.

Wat de vijfde-vrijheidsrechten betreft: ons signaal is dat dit nooit zo expliciet is afgesproken. Ik denk dat het goed is dat de heer Van Helvert even contact heeft met het thuisfront om te vernemen hoe het daar is ervaren. Ik wacht het af.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ter verduidelijking: het is goed om even te benadrukken dat de Vlaamse voornemens gericht zijn op buitenlandse kentekens en niet zozeer op de nationale kentekens. Dat is gewoon discriminatie en dat kan niet. Wanneer krijgen we de stukken met betrekking tot het Eurovignet? Komt er een verschuiving? Worden bepaalde categorieën zwaarder belast? Voor Euro 6 zal het tarief immers waarschijnlijk worden verlaagd. Wanneer kunnen we het voorstel verwachten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Eind dit jaar.

De **voorzitter**:

Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de tweede termijn van de Minister en daarmee van dit debat. De volgende toezeggingen zijn gedaan.

- De Staatssecretaris zal het TNO-rapport over brommers inclusief een kabinetsreactie met een politieke duiding naar de Kamer sturen.
 - De Staatssecretaris zal voor het AO Luchtvaart van 1 juli een overzicht naar de Kamer sturen over de informatievoorziening ten behoeve van het vliegen over conflictgebieden.
 - De Kamer zal worden geïnformeerd over relevante ontwikkelingen ten aanzien van de ITS-richtlijn.
 - De Kamer zal eind dit jaar worden geïnformeerd over het Eurovignet.
- Daarmee hebben we de toezeggingen gehad. Er is een VAO aangevraagd door de heer Van Helvert. Namens de commissie zullen we met de Griffie nagaan wanneer dat kan worden ingepland, zodanig dat er nog voor de Transportraad kan worden gestemd. Ik dank de Minister voor haar komst naar de Kamer en ik dank de aanwezigen op de publieke tribune voor hun belangstelling.

Sluiting 17.07 uur.