

Vergaderjaar 2016–2017

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 649

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 24 mei 2017 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. 17 mei 2017 ter aanbieding van de geannoteerde agenda Transportraad 8 juni 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 638);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 december 2016 inzake het verslag Transportraad van 1 december 2016 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 626);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 maart 2017 inzake gerichte consultatie EETS-richtlijn (Kamerstuk 22 112, nr. 2324);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 mei 2017 inzake uitkomsten van het onderzoek over mogelijke verkeerseffecten in Nederland na de invoering van de kilometerheffing voor vracht in België (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 76);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 20 januari 2017 inzake fiche: Mededeling EU strategie voor coöperatieve intelligente transportsystemen (Kamerstuk 22 112, nr. 2287);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 10 maart 2017 inzake fiche: Wijziging van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders (Kamerstuk 22 112, nr. 2325);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 mei 2017 met reactie op het verzoek van het lid Van Helvert, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 18 mei 2017, over het bericht «Brussel geeft groen licht Duitse tol».**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Azmani

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

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Remco Dijkstra, Van Helvert, Jetten, Van Tongeren en Visser,

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

Aanvang 15.32 uur.

De voorzitter:

Allen hartelijk welkom. Om te beginnen geef ik het woord aan de Minister, die wat mededelingen heeft over de agenda, naar ik aanneem.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat klopt, voorzitter. Zoals gebruikelijk in Europa is het tot de laatste dagen, en eigenlijk zelfs tot de laatste uren, altijd spannend wat er op de agenda komt te staan. Bovendien zullen we daar ter plekke nog zaken gaan krijgen. De wijziging ten opzichte van de agenda die ik de Kamer al heb toegestuurd, is dat het onderwerp Maritime Single Window (MSW) door het voorzitterschap van de agenda is gehaald. De commissie heeft daar ongetwijfeld vragen over, maar die kunnen de volgende keer dan worden gesteld; de commissie heeft haar inbreng daarvoor dus al klaar. Ik heb de Kamer eerder gemeld dat de Commissie waarschijnlijk op 7 juni het luchtvaartpakket zou presenteren, maar het lijkt erop dat dat niet gaat lukken. Verder zal de Zweedse delegatie de bescherming tegen terrorisme in het wegtransport aan de agenda toevoegen en daar een presentatie over geven. Ik denk dat dat belangrijk is, na alle aanslagen die met vrachtwagens zijn gepleegd. Luxemburg zal aandacht vragen voor de Europese fietsstrategie en de in 2016 vastgestelde Verklaring van Luxemburg daarover. Luxemburg zal eveneens aandacht vragen voor het belang van de implementatie van het Europees Spoorbeveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System). Het voorzitterschap zal de stand van zaken rond de onderhandelingen over de EASA (European Aviation Safety Agency) presenteren. Het zal een presentatie geven over open and connected Europe in de luchtvaart. Tot slot ben ik blij om de Kamer te kunnen melden dat onze oosterburen een follow-up organiseren op de Verklaring van Amsterdam over autonoom rijden en connected driving. Tijdens de IAA International Motor Show van 14 en 15 september in Frankfurt zal een tweede high-level dialoog over dit onderwerp plaatsvinden.

Ik denk dat het belangrijkste is dat het Maritime Window van de agenda af is. Alle andere onderdelen zijn vooral presentaties, mededelingen enzovoort. Het is lastig om de commissie daar vooraf al iets over mee te geven. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat waren nogal wat wijzigingen. Ik stel per lid een spreektijd van maximaal vier minuten en een tweetal interrupties voor.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik wil een aantal punten doornemen met de Minister. Allereerst is er de discriminerende tol in Duitsland. Een discriminerende tol is niet toll. Wij hebben gisteravond een brief ontvangen van de Minister, waarin zij zegt dat ze op 7 juni een overleg hierover heeft met een aantal landen, waaronder in ieder geval Oostenrijk en Luxemburg. Het standpunt van de Minister is dat zij ook tegen de Duitse tol is. Dat vinden wij heel juist. De Minister drukt zich wel parlementair of bestuurlijk uit. Ze zegt dat ze

overweegt om juridische stappen te nemen tegen het besluit van Duitsland. Ik wil de Minister namens het CDA toch aanmoedigen om daar stelliger in te zijn. Als Duitsland die tolplannen handhaaft, dan moeten we daar gewoon juridische stappen tegen nemen. Dan is een Transportraad eigenlijk niet meer de juiste plek, waar daar is het dan voorbij. We moeten er hard tegen optreden, omdat het discriminerend is. We vinden het principe van de discriminerende tol niet prettig, evenals de praktijk dat vooral in de grensstreken hierdoor echt oneerlijke en onprettige situaties ontstaan. Daar moeten we gewoon heel hard tegen in het geweer komen. We hadden gehoopt dat de ministers dat onderling zouden kunnen arrangeren in de Transportraad, maar blijkbaar wil men dat in Duitsland niet. Dan is er geen andere weg dan er heel duidelijk tegenin te gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het CDA heeft ook ingestemd met het klimaatverdrag van Parijs. In het CDA-verkiezingsprogramma heb ik geen maatregelen kunnen vinden die de uitstoot van het wegverkeer naar beneden zouden moeten brengen. Een tolheffing is een poging om dat te doen. Hoe kijkt de heer Van Helvert aan tegen de mogelijkheid om, in plaats van zich te verzetten, te zeggen: laten we een gelijk speelveld, in de vorm van een uniform Europees systeem van tolheffingen, creëren om de doelstellingen van het verdrag van Parijs te halen?

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

Dat is een andere discussie, maar wij zijn tegen die tol. Wat nu voorligt is de discriminerende tolheffing in Duitsland, die direct negatieve gevolgen heeft voor de inwoners van de grensstreek langs de Duitse grens. Voor hen willen wij opkomen. Wij zien wel dat de Minister dit standpunt ook heeft, maar we willen haar aanmoedigen om daar sterk in te zijn. Het lijkt ons heel verstandig – daarmee kondig ik eigenlijk al een motie aan die ik in een VAO zou willen indienen – dat wij de Minister steunen met een motie. Dan kan zij dat overleg met Oostenrijk en Luxemburg ingaan met een motie van haar parlement aan de broek, om het maar even zo te zeggen, waarin staat: als die tolplannen doorgaan, willen wij dat er juridische stappen ondernomen worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb zelden een Kamerlid een vraag horen beantwoorden door hem totaal te negeren en de eigen mededeling nog een keer te herhalen. Die was volgens mij al wel helder aangekomen bij de Minister. Maar ik probeer het nog eens. We hebben met z'n allen een klimaatverdrag ondertekend. Dat betekent dat we wat zullen moeten doen aan de hoeveelheid vrachtverkeer. Dat moet het CDA met mij eens zijn. Zou je je dan niet juist moeten richten op een uniform systeem om daar wel wat aan te doen, in plaats van je te blijven verzetten en te roepen: nee, we willen geen maatregelen; laten we maar niks doen?

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

Daar wil ik gerust over discussiëren; dat vind ik allemaal prima. Maar in het AO Transportraad is dat niet aan de orde. Ik gebruik mijn spreektijd om de Minister te laten weten dat wij tegen die discriminerende tol zijn, omdat die buitengewoon oneerlijke situaties langs de grens oplevert. Ik snap wel dat mevrouw Van Tongeren het meest in de Randstad rondrent, maar langs de grens is het echt heel vervelend. Het is daar heel gebruikelijk dat je aan twee kanten van de grens leeft, werkt, woont, recreëert en vrienden en familie bezoekt. Deze tol heeft gewoon echt discriminerende gevolgen voor mensen langs de grens, en voor hen kom ik op. De vraag hoe we de doelstellingen van de klimaatakkoorden, die ook het CDA onderschreven heeft, behalen – u weet hoe belangrijk het CDA dat vindt – is een heel andere discussie. Die voer ik heel graag, maar niet in dit debat.

We hebben het nu over de oneerlijke situatie die in de grensstreek ontstaat.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Ik wil het ook hebben over de afspraken over de spoorveiligheid en het ERTMS. Misschien kan de Minister dat toch ook aan de orde stellen, als ze het ergens erin kan fietsen. We hadden ProRail en Ifrabel op bezoek in het Benelux-parlement. Hun werd de vraag voorgelegd: hoe zit het nu met de samenwerking tussen de twee «ProRails» aan beide kanten van de grens, en wordt aan beide kanten nou wel hetzelfde niveau van ERTMS aangelegd? Daar kwam echt een ontwijkend antwoord op. Er werd gezegd dat die vraag technisch gezien lastig te beantwoorden was. Dat hebben we min of meer als een «nee» opgevat. Toen werd gezegd: nou, laten we vooropstellen dat we ons uiterste best doen om het zo veel mogelijk op elkaar te laten lijken. Dat vond ik niet geruststellend. Ik zou de Minister willen vragen: klopt het dat niet aan beide kanten van de grens de juiste niveaus van ERTMS worden aangelegd? Heeft dat volgens haar straks ook negatieve gevolgen voor grensoverschrijdend openbaar vervoer? En wat kunnen we daaraan doen?

Tot mijn verbazing hoorde ik onlangs – dat wist ik eigenlijk ook wel – dat autobanden niet worden gecontroleerd bij de apk, maar dat dat in andere landen wel het geval is en dat daar ook een Europese richtlijn voor is vastgesteld. Die wordt in mei 2018 geïmplementeerd. Autobanden zijn natuurlijk erg belangrijk in het verkeer, om een aantal redenen: energie-verbruik, CO₂ – u weet hoe belangrijk wij dat vinden – maar ook geluid en veiligheid. Bedenk ook dat het verbruik van benzine en diesel afneemt als de goede banden worden gekozen. Omdat steeds meer mensen hun banden op internet bestellen, zonder daar direct een deskundige bij te raadplegen, rijden mensen steeds vaker niet met de juiste banden voor hun auto. Dat heeft onderzoek aangetoond. Gaan we dat controleren? En hoe reageren wij op de richtlijn die wij in Europa daarover hebben afgesproken?

Ik moet afronden. Dan kies ik nog één onderwerp, namelijk handhaving buiten Nederland. We krijgen nog altijd signalen dat Frankrijk en Spanje streng en onrechtvaardig controleren bij rij- en rusttijden. De verklaring van activiteiten waarop handmatig de gehanteerde rusttijden van de afgelopen periode moesten worden vermeld, is afgeschaft. Maar Nederlandse vervoerders gebruiken dit document nog altijd om controleurs in Frankrijk tevreden te stellen. We willen wel dezelfde handhavingspraktijk in Nederland en andere EU-landen. Kan de Minister dat aan de orde stellen in de Transportraad?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Het eerste wat op mijn lijstje staat, is de verkeersveiligheid. Als ik het goed begrijp, komen daarbij dezelfde punten aan de orde waar we in Nederland ook mee worstelen: ten eerste de registratie van alle doden en zwaargewonden, en ten tweede het feit dat de trend, net zoals in Nederland, de verkeerde kant op gaat, ondanks de maatregelen die worden genomen. Ik wil graag weten wat de Minister op deze punten wil inbrengen en of zij ook alvast wat ideeën gaat delen over het maatregelenpakket. Eén zo'n maatregel – ik weet dat de Minister een groot fan is van technologische oplossingen – is het gebruik van de SafeDrivePod. Er is in Nederland zo'n actie geweest rond het gebruik van mobiele telefoons. Die SafeDrivePod kan mogelijk worden gecombineerd met autonoom rijden, met snelheidsbegrenzers en dynamische cruisecontrol.

Dat zijn dingen waaraan ook veel aandacht werd geschonken in de presentatie die we toen kregen van een hele set clubs die met veilig verkeer bezig zijn. Ik weet niet of de Minister op dit moment alvast een beetje in die richting kan voorsorteren in de Transportraad.

Ik kom op de maritieme strategie. Een van de onderdelen daarvan is decarbonisatie. Ik ben erg benieuwd naar de gedachten van de Minister daarover in het kader van de maritieme strategie. Zelf ben ik erg geïnteresseerd in de mate van subsidiëring van lng (liquid natural gas) door de Nederlandse Staat. Er moet uiteraard een eerlijk speelveld zijn, zonder staatssteun. We zijn nu bezig om lng te pushen als een meer klimaatvriendelijke brandstof, maar als ik het goed begrijp zit er in Nederland tot nu toe echt heel veel overheidsgeld in. Hoe zit dat? Is dat iets om alvast goed naar te kijken voordat we de ene gesubsidieerde fossiele brandstof gaan inruilen voor de andere? De accijnzen in Nederland lopen enorm uiteen. De Nederlandse reders hebben volgens mij ook een forse korting bedongen op de accijnzen op lng. Is dat wel eerlijk in Europees verband? Op dit gebied is er wederom een set van innovatieve maatregelen, waar deze Minister volgens mij enthousiast van wordt. Zo is er het gebruik van collapsible containers. Heel veel schepen varen leeg terug met een hele zwik containers erop. Er zijn allang collapsible containers die voldoen aan alle eisen en normen. Het enige probleem is dat ze heel weinig worden gebruikt. Er zijn ook sea sails: een soort spinnakers voor op grote tankers, die tot 10 tot 15% brandstofvermindering leiden. Dit zijn ontwikkelingen waarbij we wellicht zowel onze eigen ontdekkingen kunnen vermarkten als kunnen helpen bij de decarbonisatie.

Dan kom ik op het mobility package. Wij willen heel erg graag dat Nederland vasthoudt aan harde normen voor personenauto's en dat die uitgedrukt blijven worden in grammen per kilometer. We moeten niet overstappen op heel vage, multi-interpretabele normen met percentages. Wij vragen ons ook af waarom die normen er pas komen in 2018 voor bijvoorbeeld vrachtauto's. We willen met z'n allen tempo maken; dat hoor je van alle partijen. 2018 lijkt ons dus nogal aan de late kant.

In het interruptiedebatje hadden we het al even over de positie van GroenLinks ten aanzien van tolheffing. Wij vinden allerlei verschillende vormen van wegbeprijzing zeer goed bespreekbaar. Het gaat om maatregelen waarmee we tot efficiënter en daardoor ook minder vrachtvervoer kunnen komen. Een manier om te zorgen voor een gelijk speelveld is om dat in alle landen hetzelfde te doen.

Ik begrijp dat ik door mijn tijd heen ben. Dank u wel, voorzitter.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. Om te beginnen wil ik me graag aansluiten bij de vragen van mevrouw Van Tongeren over decarbonisatie en lng. Ik wil ook even ingaan op de opmerkingen van de heer Van Helvert over de Duitse tol. Ook D66 ziet vormen van beprijzing van gebruik als goede manieren om verduurzaming van transport en vervoer voor elkaar te krijgen, maar inderdaad wel met een gelijk speelveld in Europa. De Europese Commissie heeft de bezwaren jegens Duitsland nu laten vallen na wat minieme aanpassingen. Ik ben benieuwd hoe de Minister kijkt naar de aanpassingen die door de Duitsers zijn gedaan. Dat bepaalt voor mij wel de inzet als het gaat om eventuele juridische stappen.

Het Maritime Single Window staat niet meer op de agenda van de Transportraad, maar ik sta er toch even kort bij stil, omdat ik het niet helemaal eens ben met de inzet van de Minister in de geannoteerde agenda. Wellicht kan zij de komende tijd gebruiken om haar standpunt

wat bij te schaven. Het Maritime Single Window is bedacht met een heldere belofte aan de scheepvaartbranche, namelijk vereenvoudiging van regels en lagere administratieve lasten. Uit de sector bereiken ons toch wel signalen dat de dagelijkse praktijk anders is. Er is sprake van chaos en meer lastenverzwaring. Verschillende landen en soms zelfs verschillende havens binnen landen hanteren verschillende spelregels. Dat is juist niet wat was bedoeld met deze richtlijn. Dat roept bij ons vragen op. Ik lees dat de Minister wil vasthouden aan de decentrale aanpak die we nu kennen. Ik vraag me af of dat destijds echt de juiste keuze is geweest. Is de meerwaarde van Europa niet dat het ervoor zorgt dat we in al die verschillende lidstaten een gelijk speelveld creëren, juist voor een sector die zo internationaal opereert? Ik heb dan ook een aantal vragen aan de Minister. Hoe beoordeelt zij de signalen over tegenvallende ervaringen met de huidige decentrale aanpak van het MSW? Is zij bereid om te pleiten voor meer uniformering van datasets en formats? En is zij bereid om het scenario van centralisatie, dat de Europese Commissie aan het uitwerken is, ook echt serieus te overwegen als alternatief voor de nu ingeslagen weg?

Ik wil twee punten aanstippen over C-ITS (Cooperative and Intelligent Transport Systems): open data van laadinfrastructuur en verkeersveiligheid. Wat betreft de open data van laadinfrastructuur heeft D66-collega Van Veldhoven eerder gepleit voor en echt gehamerd op open standaarden en protocollen in Europa, om zo ook weer een gelijk speelveld te creëren en te voorkomen dat een aantal grote partijen gaan bepalen welke technieken, standaarden en protocollen we in Europa gebruiken. In de praktijk is met name de Duitse auto-industrie nu toch behoorlijk stevig aan het lobbyen om haar formats aan de rest op te leggen. Dat is wat D66 betreft onwenselijk. Daarom heb ik ook hierover een aantal vragen aan de Minister. Is zij het met D66 eens dat het belangrijk is om een certificerende partij in het leven te roepen, die kijkt naar het publieke belang en ook oog heeft voor grote partijen die proberen bepaalde protocollen door te drukken? En is de Minister bereid om bij haar Europese collega's te pleiten voor een Europese certificeringsautoriteit die dat publieke belang bewaakt?

Tot slot wil ik het hebben over verkeersveiligheid in samenhang met C-ITS. In de verklaring die nu voorligt, staan echt forse ambities: halvering van het aantal verkeersdoden in 2020 ten opzichte van 2010 en het terugbrengen van het aantal ernstige verkeersgewonden met 50% in 2030. Nogmaals, dat zijn forse ambities. Welke bijdrage gaat Nederland leveren aan het behalen van die ambities? Zeggen we: in de rest van Europa is het stukken onveiliger; als we daar stappen zetten, dan realiseren we die Europese ambitie? Of willen we ook in Nederland het aantal verkeersgewonden en verkeersdoden verlagen? Zo ja, hoe gaan we dat dan voor elkaar krijgen? Ik denk dat smart mobility daaraan een heel grote bijdrage kan leveren. Ik weet dat de Minister ook een groot voorstander is van dat soort nieuwe technologieën.

Ik ga bijna afronden, voorzitter.

Welke kansen ziet de Minister voor Nederland om daarin echt een koplopersrol te pakken of te behouden? Daarmee samenhangend: hoe loopt het Masterplan C-ITS, dat afgelopen november is gelanceerd in Brussel, maar nog verder uitgewerkt moet worden op dat punt? Tot slot denk ik dat de Minister in de geannoteerde agenda terecht stelt dat goede registratie en verzameling van data met betrekking tot verkeersongelukken belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid. Ik ben erg benieuwd welke maatregelen uit eigen land de Minister nu al geschikt acht om in Europees verband verder uit te rollen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Het is volgens mij goed om te vermelden dat een aantal burgemeesters uit de grensregio met Duitsland en uit Duitsland zelf hier aanwezig zijn vanwege het onderwerp van de Duitse tol. Er is ook een apart debat over aangevraagd. Ik denk dat dit wel aantoonst welk gevoel er leeft in de grensregio's. Men maakt zich namelijk grote zorgen over de consequenties voor het vrije verkeer. We hebben niet voor niks de arbeidsmarkt opengegooid en de Duitse taal een prominentere plaats in de onderwijsagenda gegeven, maar vervolgens wordt er een barrière opgeworpen.

Maar dat is niet het enige wat de VVD tegen de Duitse tol heeft. We zijn er ook principieel op tegen dat er gediscrimineerd wordt. Het staat ieder land natuurlijk vrij om zelf te bepalen hoe het met wegenbelasting, tolheffing en dergelijke wil omgaan. Maar als je door Frankrijk, Oostenrijk of Kroatië rijdt, betaal je, ongeacht je nationaliteit, dezelfde prijs. In Duitsland heeft men besloten om het op een andere manier te doen. De Duitsers krijgen het namelijk terug via de wegenbelasting. Wij vinden het eigenlijk echt onbestaanbaar dat de Europese Commissie haar inbreukprocedure in dezen heeft stopgezet. Zulke belangrijke Europese uitgangspunten als vrij verkeer en niet discrimineren worden daarmee losgelaten. We maken ons daar een beetje zorgen over, want als die al worden losgelaten, wat gebeurt er dan met de dossiers rondom zeehavens en luchthavens? Als daar staatssteun wordt verleend, gaat de Europese Commissie dan ook haar ogen even dichtdoen? We zijn dus benieuwd naar het oordeel van de Minister hierover, ook in relatie tot een aantal andere dossiers. Welke consequenties kan dit hebben? Kunnen andere landen, bijvoorbeeld Frankrijk of Oostenrijk, nu besluiten om dit ook door te voeren met betrekking tot tolheffing? Ik wil de Minister oproepen om dit onderwerp, ook vanwege die redenen, toch te agenderen voor de Transportraad. Bovendien sluit ik mij aan bij de oproep van de heer Van Helvert om een motie in te dienen, om de Minister op te roepen zich in ieder geval aan te sluiten bij de stap die Oostenrijk gaat zetten, namelijk de stap naar het Europees Hof.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wij horen de VVD nu zo'n beetje op volle oorlogssterkte, maar toen in de plenaire vergadering die debataanvraag kwam, heeft de VVD die niet gesteund. Is er plotseling sprake van voortschrijdend inzicht? Hebben de stickers toch tot grotere actiebereidheid geleid bij mevrouw Visser? Als we immers zo'n debat gaan voeren, waarom zouden we dit onderwerp nu dan uitgebreid gaan behandelen in het AO Transportraad, terwijl we in een debat de gelegenheid hebben om er helemaal tot in de puntjes over te debatteren met de Minister?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb toen al gezegd dat er wat de VVD betreft zo snel mogelijk duidelijkheid moet komen. De snelste manier om dat te bereiken was via een AO. Dat was het snelst in te plannen. Wat ons betreft komt er ook zo snel mogelijk een VAO, waarbij een motie wordt ingediend waarin staat dat we naar de rechter gaan stappen. Dit was sneller dan een plenair debat. Als er een plenair debat moet plaatsvinden, dan moet dat plaatsvinden. Maar het ging ons om het resultaat. Wij wilden niet zozeer een plenair debat hebben; wij willen gewoon zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen en van de Minister, die vanochtend ook een brief heeft gestuurd, horen of zij bereid is om juridische stappen te zetten. Dat betekent dat wij zo snel mogelijk duidelijkheid willen hebben. Dat was ook onze insteek bij de debataanvraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vind het toch een tikkeltje merkwaardig dat de VVD niet bereid is om het debat breder te bekijken. Als er in de grensstreek sprake is van discriminatie, dan zijn er misschien meerdere oplossingen. Je zou ook kunnen zeggen dat onderdelen van de Nederlandse Autobrief of de manier waarop wij onze accijnzen, bijvoorbeeld op Ing, inrichten, sommige automobilisten misschien een groter voordeel geven. Ik ken de VVD als een partij die normaal gesproken wat breder kijkt. Nu heeft de VVD zonder debat de conclusie al paraat, namelijk dat de Minister juridische stappen moet zetten. Een debat met de Kamer is voor de VVD blijkbaar niet meer nodig.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dit is echt een complete verdraaiing van de feiten. Ik ben ook echt een beetje teleurgesteld in mevrouw Van Tongeren, gelet op haar jarenlange ervaring in de Kamer. Zij kent de VVD als een partij die bij debataanvragen altijd naar de inhoud kijkt en die ervoor kiest om het via een AO te doen als het zo sneller kan. Zo heb ik alle debataanvragen beoordeeld. Dit is niet een nieuw onderwerp. Volgens mij liggen er wel tien moties op dit dossier, veelal door de heer Van Helvert en mijzelf ingediend in de afgelopen jaren om dit onderwerp te agenderen. Dit onderwerp is dus van belang en we willen het snel agenderen.

Laat ik ook maar direct ingaan op de suggestie van mevrouw Van Tongeren dat we naar een Europees systeem van belastingen toe moeten: dat willen wij niet. Wij willen geen blauwe enveloppen met een gele ster. Belastingen zijn een nationale bevoegdheid en moeten dat ook blijven. Daarom zeggen wij ook: de Duitsers hebben uiteraard het recht om tol te heffen. Ze mogen alleen niet discrimineren, en dat doen ze wel. De Europese Commissie is daarom een inbreukprocedure gestart en tot mijn grote verbazing is die op onduidelijke gronden gestopt. Ik ben benieuwd wat de Minister daarvan vindt. Wij roepen haar ertoe op om naar de rechter te stappen. Dat is geen nieuwe oproep; we hebben dit al eerder aangegeven. Dit debat hebben we al vaak gevoerd. Zoals ik net al zei: als blijkt dat er nog een plenair debat nodig is, voeren wij dat uiteraard ook. Maar ons ging het erom dat we zo snel mogelijk resultaat hebben. Vandaar de oproep om naar de rechter te stappen, en die willen we doen met een VAO. Voorzitter. Dan ga ik nu door naar mijn volgende onderwerp.

D66 heeft al gesproken over het Maritime Single Window en ik sluit me graag aan bij de vragen die daarover zijn gesteld. Ik heb begrepen dat er enquêtes zijn gehouden waaraan massaal gehoor is gegeven en waaruit blijkt dat men echt bijna moord en brand schreeuwt over de lastenverzwaring. Dat is compleet het tegenovergestelde van wat ooit werd beoogd. In dat kader is er net ook een oproep gedaan voor open protocollen en standaarden. Dat geldt uiteraard ook voor de oplaadstructuur van elektrische auto's en dat is dan ook het signaal dat wij hebben ontvangen. Ik hoor graag de reactie van de Minister.

Wat ook meespeelt, is dat er waarschijnlijk vlak voor de Transportraad een mobility package wordt gepresenteerd. Het is best een beetje gek dat we niet weten wat daarin staat. Ik wil desondanks de Minister er nu al namens een aantal sectoren toe oproepen om allerlei administratieve lasten, bijvoorbeeld de reisbladen, te schrappen. Ik heb namelijk begrepen dat die reisbladen nog steeds bij de touringcarbranche en de taxibranche spelen. We zullen vast nog over het mobility package te spreken komen, maar zoals het nu gaat is het toch lastig. Kan de Minister daarom misschien al zeggen wat zij denkt dat er gepresenteerd gaat worden? Gaat daarover nu al een algemene discussie plaatsvinden en, zo ja, wat is dan de insteek van de Minister?

Ik heb nog twee punten: de luchtvaart en de havens. De Europese groepsvrijstelling voor havens is op 17 mei gepubliceerd. Nederland heeft van Europa te horen gekregen dat het met de Vpb-vrijstelling, de vrijstelling van vennootschapsbelasting, staatssteun geeft. Vervolgens deelt Europa echter ook mee dat overheden tot 150 miljoen aan bijvoorbeeld baggerwerkzaamheden en kadewerkzaamheden zelf mogen uitvoeren. Dat is juist voor een haven als Rotterdam nadelig, omdat Rotterdam dat soort werkzaamheden zelf uitvoert. Kan de Minister mij zeggen wat dit betekent voor het gelijke speelveld binnen Europa? Ik vraag dat vooral met het oog op de positie van de Rotterdamse haven, want dit kan ontzettend nadelig zijn voor deze haven, zeker in combinatie met de vennootschapsbelasting en wat verder allemaal door uitspraken van Europa niet meer kan.

Mijn laatste punt heeft te maken met de discussies rondom de luchtvaart en het Europese systeem voor emissiehandel. Binnen de ICAO (International Civil Aviation Organization) wordt gesproken over de manier waarop de CO₂-reductie kan worden vormgegeven, maar er is heel veel onduidelijkheid over de vraag wat het gaat betekenen voor het huidige systeem. Mijn vraag is wie er nog grip heeft op deze situatie. Voor 2021 moet daarover duidelijkheid zijn. Wat de VVD betreft kunnen er ook niet twee systemen naast elkaar bestaan. Kan de Minister daarop ingaan, ook met het oog op de concurrentieoverwegingen van de luchtvaart? De luchtvaart voelt immers nadrukkelijk de hete adem van het Midden-Oosten in zijn nek.

De voorzitter:

We schorsen vijf minuutjes, zodat de Minister zich kan voorbereiden op de beantwoording.

De vergadering wordt van 15.58 uur tot 16.04 uur geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Laat ik maar beginnen met de Duitse tol, alhoewel die niet op de agenda van de Transportraad staat. Dit wordt daar namelijk niet besloten. Het heeft wel alle aandacht in dit parlement, denk ik. Zoals u weet heeft de Europese Commissie zopas, op 17 mei, besloten om de inbreukprocedure tegen Duitsland te beëindigen. Ik ben natuurlijk zeer teleurgesteld over dat besluit. U hebt de afgelopen jaren gezien dat ik keer op keer op keer, zowel in contact met mijn Duitse collega's als in contact met de Europese Commissie, aangegeven heb dat ik het echt onwenselijk vind dat er een tolsysteem in Duitsland wordt geïntroduceerd, omdat dat uiteindelijk in strijd is met onze ideeën over vrij verkeer van personen en goederen en in strijd met onze ideeën over non-discriminatoir gedrag.

Dat probleem ligt nu gewoon op tafel. Ik heb ook aangegeven dat ik nu op heel korte termijn twee dingen ga doen. Het eerste is: aan Commissaris Bulc vragen of zij kan toelichten hoe zij uiteindelijk gekomen is tot het intrekken van de inbreukprocedure. Dat had ik natuurlijk wel enigszins verwacht, omdat zij in december van 2016 al geluiden daarover heeft laten horen. Ook daarna heb ik nog met haar gesproken en haar gezegd dat het een onwenselijke situatie zou zijn. Maar ik wil nu van haar horen wat er dan in haar ogen veranderd is. Een van de gestelde vragen, ik geloof van de VVD, was hoe ik oordeel over de keuze van Bulc. Ik weet nog niet wat haar argumenten zijn. Ik heb dus een brief naar haar doen uitgaan en zal dat zo snel mogelijk horen. Ik zal haar natuurlijk ook zien bij de Transportraad. Het tweede is dat ik aan het verkennen ben hoe wij ons kunnen aansluiten bij juridische procedures met Oostenrijk of zelf juridische procedures kunnen volgen. De oproep vanuit deze Kamer om aan de slag te gaan neem ik dus zeer ter harte.

De heer Van Helvert noemde het feit dat ik benoemde dat ik voornemens ben om een juridische procedure te starten een «bestuurlijke omschrijving». Ik denk dat dat klopt: ik ben en blijf een bestuurder. Er moet natuurlijk altijd wel grond zijn; je moet de mogelijkheid hebben om een juridische procedure te starten op basis van een regel die naar jouw inzicht geschonden wordt, zodat je dat kunt aanvechten. Dat is waarom ik zo'n voorzichtige formulering hanteer, maar mijn intentie daarachter is volgens mij helder. Overigens heeft de Kamer mij onlangs – ik zag het gisteren – opgeroepen om kerncentrales in België te gaan sluiten. Dus het feit dat er soms ook een regel onder iets moet zitten, is volgens mij voor de Kamer niet altijd van belang, maar voor mij als bestuurder nog steeds wel.

D66 vroeg hoe ik aankijk tegen de aanpassingen die Duitsland heeft gedaan. Een aanpassing die al eerder is gedaan, is dat voor buitenlanders de vignetplicht alleen op snelwegen geldt, dus niet meer op snelwegen en autowegen, zoals eerder was gezegd. Dat is mede naar aanleiding van mijn interventie richting collega Dobrindt gebeurd, en ook, denk ik, naar aanleiding van de interventie van de grensregio's, die daar eveneens ernstig bezwaar tegen gemaakt hebben. Wat nu is aangepast, is dat de prijs van kortdurende vignetten is afgeleid van de prijs die vereist zou zijn voor een jaarvignet voor dat voertuig. Daarbij is sprake van zes prijscategorieën in plaats van drie, zoals dat in het verleden was. Er is ook een verlaging van de wegenbelasting geregeld, evenredig aan de kosten van het vignet voor in Duitsland ingeschreven voertuigen, met uitzondering van Euro 6-voertuigen. De schoonste voertuigen kennen een additionele belastingreductie. Mijn vermoeden is dat dat een van de motiveringen is waarom Commissaris Bulc hiervoor uiteindelijk steun is gaan verlenen.

Daarmee is de invoering van het tolvignet voor Duitse automobilisten geen lastenverzwaring, voor sommigen zelfs een lastenverlichting. Ik zie daar eigenlijk wel de reden in om de discriminerende vorm van deze tolheffing aan de orde te stellen. Ik denk dat een van de ontsnappingsclausules is geweest dat men de tolwet en de belastingwet van elkaar gescheiden heeft, waardoor ze ineens niet meer met elkaar te maken lijken te hebben. Maar goed, wij weten natuurlijk allemaal hoe dit tot stand gekomen is. Dus volgens mij kun je zelfs dat ook wel inbrengen in een zaak.

Al met al, zodra ik antwoord heb gehad van commissaris Bulc en overleg heb gevoerd met mijn collega's die ook juridisch bezwaar willen gaan maken, moet ik mijn mind opmaken, op basis waarvan we dan de volgende stap kunnen zetten. De Kamer zal daar natuurlijk over geïnformeerd worden.

Er is gevraagd of ik het wil verknopen met andere dossiers, zoals subsidie van havens. Ik denk het niet. Ik blijf hier gewoon tegen en ik blijf ook tegen de onduidelijkheid die er bestaat rondom subsidie van havens. Ik kom hier straks nog inhoudelijk op terug. Er zijn vele dossiers in Brussel en ik zie weleens dat het een met het ander verknoot wordt, maar dat is vaak een erg langdurig en uiteindelijk ook niet erg handig proces.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Een interruptie ter verduidelijking: dat was ook niet de strekking van mijn oproep. Het ging mij erom dat de Europese Commissie een belangrijk Europees principe heeft losgelaten, namelijk het niet mogen discrimineren op basis van nationaliteit. Als je dat in dit dossier doet, wat betekent dat dan überhaupt voor het wegvervoer? Mag Frankrijk straks ook de tolheffing op deze wijze invoeren, waarbij men dan ook zegt: de Fransen betalen niets meer, maar alle mensen op doorreis naar Spanje wel? En

bovendien: hoe moeten we dit dan beoordelen in andere dossiers, waar Europa echt kort aan de bal zit als het gaat om staatssteun aan zeehavens en luchthavens? Daar is men heel streng waar het staatssteun betreft, maar hier wordt gewoon gediscrimineerd op basis van nationaliteit. Hoe beoordeelt de Minister dat en is zij bereid om dat ook aan de orde te stellen?

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

Zeker. Als je een casus aan de orde stelt, heb je het namelijk niet alleen over die casus zelf, maar ook over eventuele jurisprudentie, wat het betekent voor andere zaken, precedentwerking en noem maar op. Het is voor ons heel belangrijk om hier volop op te blijven duwen, zoals dat tot nu toe ook gebeurd is.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dat zou ook absoluut mijn oproep aan de Minister zijn. De Minister zegt dat ze eerst met Bulc wil praten. Maar is het niet raadzaam, juist omdat er dan jurisprudentie kan komen, om nu al voorbereidingen te treffen voor een gang naar het Europees Hof? Dan dwing je de Europese Commissie en krijg je eventueel ook een uitspraak voor andere dossiers.

Misschien nog in aanvulling het volgende. De Minister heeft op basis van een motie van CDA en VVD uit december 2016 gezegd dat ze gaat kijken naar de juridische voorbereiding. Het tweede aspect dat erin zat, was een grenseffectentoets. De Minister heeft destijds gezegd die te gaan uitvoeren als er meer duidelijkheid is over de Duitse tol. Kan de Minister aangeven of zij die grenseffectentoets heeft uitgevoerd dan wel op korte termijn gaat uitvoeren?

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

Ik zal toch echt mevrouw Bulc om haar overwegingen moeten vragen, want ik moet kunnen zien wat de argumenten zijn geweest om uiteindelijk de ingebrekestellingsprocedure terug te trekken. Dit ook om mijzelf juist beter te kunnen voorbereiden op eventuele juridische stappen. Ik moet natuurlijk de kansrijkheid bekijken van zo'n proces. Daar heb ik zo veel mogelijk informatie voor nodig. Het is heel zeldzaam om een inbreukprocedure tussen lidstaten te hebben. Dat is echt zeldzaam. Dat moet de Kamer ook beseffen; we kunnen hier iets willen, maar het behoort natuurlijk tot de soevereiniteit van een land om vast te stellen of het wel of niet over wil gaan tot een beprijzingssysteem. Het is redelijk uniek als je daartegen in bezwaar gaat. En dat moet je dus ook doen op basis van de grotere effecten die het kan hebben op andere dossiers. Je moet het ook doen op een juridische basis die aangeeft dat het in strijd is met andere Europese regels die we met elkaar hebben afgesproken.

Ik heb inderdaad gezegd dat ik de grenseffectentoets zou uitvoeren op het moment dat de plannen definitief bekend zijn. Ik verwacht de Kamer aan het einde van dit jaar te kunnen berichten over de uitkomsten van de grenseffectentoets.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb een informerende vraag waarop de andere Kamerleden het antwoord wellicht al weten, maar ik doe nog niet zo heel lang mee met de voorbereidingen van de Transportraad. Duitse vrachtauto's krijgen in Nederland toch gewoon het eurovignet? Hebben wij een overzicht van de kortingen op wegenbelasting, accijnzen en alles wat wij aan vignetten hebben? Is er een vergelijking waaruit blijkt hoe dat in Duitsland, Nederland en België zit? Van een afstandje krijg ik het idee dat wij het ongeveer hetzelfde regelen, maar dat wij het misschien alleen net iets handiger ingericht hebben.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

ik denk dat wij wel vergelijkingen hebben die laten zien hoe het ongeveer in alle landen gaat en welke belastingvrijstellingen er zijn, hoewel dit altijd complex is. Je ziet dat het ook bij ons jaarlijks verandert welke auto's wel of niet vrijstelling krijgen en in welke mate. Ik weet niet of we dat vrij snel tevoorschijn kunnen toveren en of dat nu relevant is, want het belangrijkste is dat wij die informatie gebruiken als we een rechtszaak aangaan. Dan moet je informatie bijsluiten die aantoonst waarom iets discriminerend is.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik zou dat alleen al willen weten voor mijn eigen informatiepositie, maar ook ter voorbereiding van het debat dat de heer Van Helvert heeft aangevraagd, waar een meerderheid voor is. Dan kan ik bekijken of ik het zelf ook discriminatoir vind en hoe het geregeld is in andere landen. Ik begon eerder al over het feit dat vrachtauto's een enorme korting op de accijns op lng krijgen. Hoe verhoudt dat zich tot buitenlandse vrachtauto's die bij ons het eurovignet betalen? Ik zou iets meer achtergrond en context willen hebben bij de stelling dat er een ongelijk speelveld is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan dat nu niet leveren, maar we kunnen zo'n overzicht wel maken. Dat is sowieso relevante informatie. We moeten even zien in hoeverre we dat tot op detailniveau uitsplitsen; ik denk dat we vooral op hoofdlijnen laten zien hoe het zit. Ik kan me indenken dat we zo'n overzicht meesturen in een verzamelbrief voor een volgend AO.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik ga toch nog een poging doen om de Minister wat meer aan te moedigen. Ik heb alle begrip voor haar situatie als bestuurder en ik heb alle begrip voor het feit dat er een regel aan ten grondslag moet liggen als je iemand aanspreekt. Ook heb ik alle begrip voor het feit dat de Minister heel goed te weten wil komen waarom mevrouw Bulc heeft besloten wat zij heeft besloten. Daar willen wij de Minister ook helemaal niet van afhouden, maar wij roepen haar ertoe op om het ene te doen en het andere niet na te laten. Los van wat mevrouw Bulc vindt, vinden wij ook iets, namelijk dat het discriminerend is. Dat is op zich al voldoende om met andere landen te bekijken of we iets voor kunnen bereiden. Dan kunnen we daarnaast bekijken wat mevrouw Bulc heeft gezegd en gevonden. Ik hoor de Minister zeggen dat dit uniek is, maar het is ook een unieke situatie! Juist het land dat een beetje de leiding neemt in Europa en bij iedereen het belang van eenheid benadrukt, wat het eigenlijk heel goed doet, beslist zijn eigen inwoners te gaan bevoordelen ten opzichte van Europa. Het is ook een unieke situatie. Ik vraag de Minister dus om het een te doen en dus met Bulc te gaan spreken en zo veel mogelijk info binnen te halen, maar het ander niet na te laten en dus voorbereidingen te treffen om juridische stappen te zetten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat doe ik gaarne. Daarom reis ik ook eerder af naar Luxemburg. Ik ga de avond daarvoor alvast aan tafel zitten met de collega's die ook bezwaar maken, om te zien wat wij kunnen doen. Dat zal hoogstwaarschijnlijk zijn voordat ik het antwoord van mevrouw Bulc binnen heb. We praten ook nog met de heer Dobrindt, want dat moet je altijd in vriendschappelijke sfeer blijven doen. Ik spreek hem hier iedere keer weer op aan. Ik zeg steeds: ik vind jou heel aardig, maar je ideeën niet. Tot nu toe is voor hem klip-en-klaar dat wij hier ernstig bezwaar tegen maken. Ik maak me dus geen zorgen dat we hiermee de diplomatieke verhoudingen schaden, want het gaat hier niet om het dwarszitten van een buurland, maar om principiële punten. Met andere woorden, ik trek voor zowel het een als het

ander op. Als we besluiten om over te gaan tot een juridische procedure, moet die mijns inziens wel onderbouwd kunnen worden. Ik ga ervan uit dat de heer Van Helvert dat met mij eens is. Dat is het moment waarop je definitief het woord «voornemen» laat vallen en besluit om het echt te gaan doen.

Ik kom bij het road package. Die hebben we allemaal nog niet gezien; we krijgen die tijdens de Raad gepresenteerd. Daarna heeft de Kamer nog ruim de tijd om erover te spreken, want pas na de presentatie volgen de inbrengen uit de verschillende landen. Het road package gaat over drie zaken. Ten eerste gaat het over de interne markt. Hoe versterken we nou de interne markt op het gebied van transport? Ten tweede heeft een interne markt ook een sociale dimensie. Wat willen we op dat vlak? Neem de discussie over de beloning van chauffeurs. Harmonisatie lijkt hierbij logisch, maar moeten de lonen in Roemenië dan omhoog of moeten de lonen in Nederland omlaag? Het is allemaal toch wat complexer als je het uiteindelijk moet gaan uitwerken. Hoe vullen we die sociale dimensie dan wel goed in? De derde pijler van het road package zal gaan over een gezamenlijk communicatiesysteem. Mevrouw Bulc heeft daarover gezegd: als we dan toch allerlei beprijssystemen hebben in Europa, laten we er dan voor zorgen dat we die in ieder geval op een eenduidige en eenvormige manier uitvoeren. Zij wil niet de verantwoordelijkheid daarvoor overnemen; het blijft gewoon een nationale verantwoordelijkheid. Maar ze wil wel regelen dat de systematiek die erachter zit eenduidig en helder is. Dat is wat ik verwacht met betrekking tot het road package.

Het CDA vraagt aandacht voor de handhaving, die in bijvoorbeeld Frankrijk en Spanje anders is dan in Nederland. Dat is voor mij een heel belangrijk punt. Ik heb eigenlijk steeds gezegd: ik hoef niet zo veel nieuwe regels te hebben, maar ik wil wel dat de regels die we hebben eenduidig worden uitgevoerd. Bij een controle in Frankrijk moet je niet op een andere manier behandeld worden dan bij een controle in Nederland. Dat is op dit moment wel het geval. Heel veel landen hebben zich bij onze positie aangesloten. Zij hebben ook liever duidelijkheid dan nieuwigheid. Ik ben heel benieuwd of die duidelijkheid er nu ook gaat komen in de presentatie van het pakket. Samen met een aantal EU-transportministers heb ik hierover in 2014 al een brief gestuurd. Vooral in de rij- en rusttijden is er inderdaad te veel diversiteit en dat levert veel stress op voor onze chauffeurs.

GroenLinks vraagt of er een harde norm komt voor auto's en vrachtauto's. Dat zit er niet in, omdat zo'n norm geen deel uitmaakt van het road package. Ik verwacht wel dat er meer onderwerpen gaan spelen rondom het road package, maar tot nu toe maken de uitstootnormen vaak deel uit van een andere discussie. Volgens mij is dit onderwerp onlangs aan de orde geweest in de Milieuraad, als onderdeel van de dieseldiscussie. Het is ook aan de orde geweest in de Concurrentiekrachtraad. Maar het maakt zeker geen onderdeel uit van het mobility package. Mocht dat wel zo zijn: u kent het Nederlandse standpunt op dat vlak.

Enkele leden hebben zich nog een keer uitgesproken voor wegbeprijzing. Die maakt hier dus onderdeel van uit. Dat geldt niet voor de invoering van wegbeprijzing, maar wel voor het principe dat die wegbeprijzing, als je ervoor kiest, op gelijke wijze wordt uitgevoerd.

De VVD vroeg wat ik verwacht van het mobility package. Dat heb ik eigenlijk net gezegd. Meer weet ik nog niet.

Het CDA heeft een vraag gesteld over autobanden en de apk. Dit onderwerp stond vorig jaar op de agenda. Banden worden nu al gecheckt in de apk. Het belang van goede banden voor de verkeersveiligheid is namelijk evident. Dat is de informatie waarover ik beschik. De heer Van Helvert heeft kennelijk andere informatie gekregen, maar dit is de informatie die ik heb: autobanden worden gecheckt in de apk en dat is ook van belang.

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

Ja, het klopt dat de bandenspanning en het reliëf en dat soort dingen worden gecheckt. Maar het punt is dat ook moet worden bekeken of de maat, dikte en hoogte van de banden wel passen bij de auto. Dat staat ook in de nieuwe richtlijn die in Europa is afgesproken. De Minister is ook bij de Transportraad daarover geweest. Als een zware auto te kleine banden heeft, dan kan dat immers verkeerd aflopen. En als een auto te grote banden heeft, dan gaat het natuurlijk stroef; dat is logisch. Daar gaat het eigenlijk om, en niet om de groeven en de dikte daarvan.

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

Eigenlijk gaat het niet om de controle op de banden, maar gaat het erom of de juiste banden worden verkocht. Ik heb begrepen dat er geen onveilige banden zijn, omdat banden gecertificeerd moeten zijn voordat ze kunnen worden verkocht. Dan blijft alleen over dat iemand misschien te kleine banden onder een te grote auto monteert, maar volgens mij gaat het dan vrij snel fout als je bij de garage staat. Volgens mij is het geen probleem. Mocht de heer Van Helvert er nog andere informatie over hebben die ik kan gebruiken, dan ontvang ik die graag. Het staat nu niet op de agenda, maar het is in ieder geval belangrijk voor ons. Banden moeten gecertificeerd zijn om te kunnen worden verkocht. Bij de apk wordt de staat van de banden gecontroleerd. Ik denk dan ook dat het geregeld is.

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

Volgens het onderzoek is het juist wel een probleem. Uit steekproeven blijkt dat een groeiend aantal auto's niet de juiste maat of de juiste soort banden heeft. Dat zorgt voor onveilige situaties enzovoorts. Ik zal de Minister het onderzoek doen toekomen.

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

Ik ontvang het graag, zodat ik het ook inhoudelijk kan bekijken.

Ik kom bij de spoorveiligheid en ERTMS. De heer Van Helvert heeft gevraagd hoe het zit met de samenwerking en wat we aan harmonisatie kunnen doen. Er wordt zeker gestreefd naar een geharmoniseerde invoering. Ik heb begrepen dat er in september 2016 een eigen strategie naar de Kamer is gestuurd. Er is ook nauw contact met Duitsland en België. Ook de Commissie werkt aan harmonisatie. De inzet is een grensoverschrijdend ERTMS waarbij de nationale systemen zo veel mogelijk op elkaar aansluiten. De specificaties zijn daarom vastgesteld door de Commissie. Begin dit jaar is een uitrolplan ERTMS in de EU vastgesteld.

Er zijn veel vragen gesteld over verkeersveiligheid. GroenLinks vroeg of de technologische verbeteringen ook worden ingebracht. Ook D66 zat een beetje op die lijn. Ik vind de inzet van innovatie en smart mobility altijd belangrijk. Ik heb al een paar keer informele discussies gehad met collega-ministers over verkeersveiligheid, waarbij we goede voorbeelden hebben kunnen uitwisselen. Er is een diversiteit aan oorzaken. Er zijn landen waar de wegen nog gaten vertonen, waar niet op snelheid wordt gecontroleerd, waar de inrichting absoluut gevaarlijk is en waar geen

aparte fietspaden of oversteekplaatsen voor voetgangers zijn, waardoor mensen snelwegen moeten oversteken. U kunt zich voorstellen dat de ongevallenratio daar heel hoog is. Er zijn ook landen, zoals Nederland, die in de top zitten van meest verkeersveilige landen en die heel veel maatregelen kennen, maar waar het bijvoorbeeld vanwege de vele fietsers op de weg en de grotere verkeersdeelname van ouderen steeds complexer wordt om jezelf steeds verder te verbeteren. Op een aantal punten gaan we zelfs langzaam achteruit, zoals ook uit de cijfers blijkt.

Naast alle maatregelen die we kennen – ik noem ons eigen verkeersplan met achttien maatregelen en alle subsidies die we geven aan organisaties, zelfs om mensen te leren fietsen – is het heel belangrijk om ook alvast naar de nieuwe technologieën te kijken, de smart mobility. Mevrouw Visser heeft in het verleden ook aandacht hiervoor gevraagd. Dat draagt sterk bij aan verkeersveiligheid. 90% van alle ongelukken wordt veroorzaakt door menselijk falen. Door automatisering en communicatie tussen voertuigen en ook andere weggebruikers zal een enorme bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de veiligheid. Nederland neemt hierbij een leidende rol in binnen Europa. Wij nemen ook een leidende rol in bij de ontwikkeling van smart mobility en het stimuleren van deze ontwikkeling; denk aan de Declaratie van Amsterdam. Ook op dit punt willen wij heel graag meer doen. In Nederland en in een aantal andere landen zal dat tot verbetering leiden. Bijvoorbeeld Zweden is hier heel intensief mee bezig. In andere landen zal dit echter voorlopig nog wat verder weg liggen.

D66 vraagt: wat gaat u doen om de verkeersveiligheid in Nederland verder te bevorderen; welke maatregelen neemt u? Wij zetten los van Europa al fors in op de verbetering van de verkeersveiligheid. Wij zijn samen met andere wegbeheerders een nieuwe strategie aan het maken. Het oude plan is al van start gegaan. In 2018 komt er weer een nieuw verkeersveiligheidsplan. Er is op 15 juni ook een grote bijeenkomst waar alle partijen voor uitgenodigd worden. Ook Europa heb ik gevraagd om maatregelen te nemen om bijvoorbeeld in-car-technologie, zoals de snelheidsbegrenzer, deel uit te laten maken van Europese regelgeving. Ik zal ook met andere overheden bezien welke maatregelen genomen kunnen worden en wat daarvoor nodig is. Ik blijf de Kamer daarover informeren.

De Europese verkeersveiligheidsaanpak is heel divers, omdat landen in heel verschillende stadia zitten als het daarom gaat. Wij willen zo veel mogelijk vertellen wat wij doen en hoe wij het doen, maar als ik bijvoorbeeld vertel dat bij ons steeds meer ouderen die op de fiets zitten ongevallen krijgen, dan zie je andere landen toch een beetje denken: dat kennen wij niet. Luxemburg en België kennen dat misschien wel, maar in heel veel landen speelt dat geen enkele rol.

Dan kom ik bij C-ITS. Moet je daarbij met Europese standaarden werken of misschien zelfs met een certificerende partij die het publieke belang beschermt tegen partijen die de protocollen proberen te beïnvloeden? Zou je misschien zelfs één Europese certificeringsinstantie moeten hebben? Volgens mij stelde D66 die vragen in het kader van laadinfra, maar dit speelt bij van alles en nog wat, zoals verkeersveiligheid en beprijzing. Met de nieuwe verordening worden er heel veel nieuwe controlemechanismen geïntroduceerd zodat gegarandeerd kan worden dat technische diensten onafhankelijk functioneren. Nederland vindt dat heel belangrijk, maar wij zoeken wel het meest efficiënte instrument dat ook een breed draagvlak kan hebben. Als je controle op controle zet, kan dat uiteindelijk immers ook ineffectief zijn. Wat mij betreft gaat één instituut daarbij te ver. Uniformiteit in laadinfra is zeker wenselijk, maar het inrichten van een Europese instantie lijkt mij niet direct nodig. Dat is nogal een zwaar

middel. Ik zal het verzoek overigens overbrengen aan de Minister van EZ, want die behandelt dit. Het staat nu ook niet op de agenda van de Transportraad, maar ik heb alvast aangegeven hoe ik daartegen aankijk.

Voorzitter, mag ik overgaan naar de maritieme strategie? Die staat niet op de agenda, maar er zijn wel vragen over gesteld.

De **voorzitter**:

Ja, maar ik zie een interruptie van de heer Jetten.

De heer **Jetten** (D66):

Ik snap dat de Minister zoekt naar de meest efficiënte manier om een controlemechanisme in te bouwen, maar ik geef een heel simpel voorbeeld. Er liggen hier nu meerdere telefoons op tafel aan zo'n stekker. Het heeft uiteindelijk ook een Europese interventie gevraagd om de fabrikanten van telefoons ertoe te bewegen om naar één standaard te gaan. Als de Minister niet kiest voor een Europese certificerende instantie, op welke manieren kunnen wij de automotive-industrie er dan toe verleiden om voor open standaarden en protocollen te kiezen?

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

Dat is een heel goede vraag. Voor mijzelf was ook een zorg dat in de automotive-industrie iedereen zijn eigen ontwerp zou hebben. Dat klopte ook. Ik heb mijzelf op een gegeven moment laten uitnodigen in Genève bij de jaarlijkse meeting van autofabrikanten. Die hadden er nog nooit iemand van buiten bij gehad. Toen stond daar ineens een mevrouw die zei: «Zouden jullie niet toch eens gaan samenwerken? Ik ben namelijk van plan om tot een Europese declaratie te komen, waarbij ook tussen landen moet worden samengewerkt om geen verschillende wetgeving te hebben als je de grens overgaat. Maar het zou ook handig zijn als er in de auto-industrie meer harmonisatie zou zijn.» Nou, dat was niet nodig, want BMW hoefde alleen met de BMW's te praten en de anderen moesten alleen met de ander praten. Het was ook helemaal niet nodig dat wij als overheden überhaupt investeerden in bijvoorbeeld road-to-car communication. Daar zijn ze vrij snel van teruggekomen toen het iets meer ging bezinken dat, als de ontwikkelingen snel gaan, het ook handig zou zijn dat er bepaalde standaarden zijn. Dat is ook de reden waarom aan de ene kant de Europese Commissie werkt aan één systeem van beprijzing – dat gaat ook over de vraag welk type communicatiemechanismen gehanteerd gaan worden – en er aan de andere kant meer interactie is tussen de autofabrikanten over de vraag hoe een en ander niet alleen beperkt blijft tot een zaak tussen merken maar waarbij dat ook veel meer algemeen standaard wordt, waarbij bijvoorbeeld zelfs ook fietsen met sensortechnologie of andersoortige voertuigen herkend kunnen worden.

Uiteindelijk wil je natuurlijk een open veld hebben waarin alles door elkaar heen kan rijden, ongeacht wat het is en wat nog moet worden uitgevonden. De markt doet daarin zelf ook meer. Als je invullingen ziet die niet wenselijk zijn, kun je overgaan tot aanspreken en aansturen. Maar het is altijd heel complex om vooraf een vaste norm of vaste standaard te bedenken, want je weet niet wat er allemaal nog uitgevonden gaat worden, wat goed is en wat misschien beter is. Nederland heeft daar in het verleden nooit voor gekozen. We hebben altijd gezegd dat je met het openbaar vervoer van a naar b moet kunnen, maar dat we de vorm en technologie openlaten, zodat er van alles kan ontstaan. Je ziet dat uiteindelijk een paar systemen overwinnen en de beste worden. Dat wil je ook in deze nieuwe markt. Ik snap de wens en de zorg van de heer Jetten, want ik heb die zelf ook. Ik denk dat we heel goed met elkaar in gesprek moeten blijven. Daarom maken de autofabrikanten nu ook deel uit van de Europese declaratie. We werken met elkaar, zodat we in 2019 klaar zijn

voor de introductie van het autonoom rijden. Maar ik vind het heel complex om vooraf te zeggen wat de standaard moet worden.

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb een vervolgopmerking. De Minister had het over een open veld. Volgens mij zit daar de crux. Een open veld betekent namelijk dat ook kleine partijen met nieuwe innovaties de kans krijgen om tot die markt toe te treden. Als we vanuit Europa niet meer druk gaan opleggen, ben ik bang dat dat open veld niet ontstaat, omdat een paar heel grote partijen met elkaar zullen bepalen wat de beste protocollen zijn om makkelijk op aan te haken. Ik doe nogmaals de oproep aan de Minister om dit stevig te benadrukken tijdens de Transportraad. Ik snap dat zij nu zegt dat een Europese certificerende partij een stap te ver is, maar dat moet wel een van de opties zijn die op tafel liggen als de markt niet zelf tot zo'n open veld komt.

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

Nu snap ik de heer Jetten. Ik dacht dat hij al bij voorbaat een standaard wilde afspreken, maar dat wil hij juist niet. Hij wil juist dat de markt ook open is voor kleinere partijen. Hij wil een open markt die zodanig is uitgewerkt dat hij interoperabel is. Een interoperabel systeem is ook de essentie van wat de Commissie wil. Ik zal erop letten dat dit ook toegankelijk is voor nieuwe partijen, want anders krijgen we ook geen innovatie. Ik denk dat we elkaar daarin kunnen vinden.

Ik zei eerder dat de maritieme strategie niet op de agenda staat, maar die staat er wel op. Het Maritime Single Window staat er alleen niet op. De vragen van mevrouw Van Tongeren gingen over decarbonisatie. Zij vroeg wat mijn gedachten zijn over de decarbonisatie van de scheepvaart, welke mogelijkheden er zijn voor subsidiëring door de Staat en of we Ing kunnen stimuleren. We moeten decarbonisatie internationaal oppakken in IMO-verband. De ambitieuze strategie van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) voor CO₂-reductie moet in 2018 klaar zijn. Ik heb zelf geen subsidiemogelijkheden, maar ik weet dat er een financieringsinstrument is van de EIB (Europese Investeringsbank) en ABN AMRO waarmee reders goedkoper kunnen lenen voor duurzame investeringen. Daarnaast zijn er mogelijkheden op het gebied van CEF-subsidies (subsidiën van de Connecting Europe Facility) onder de prioriteiten Motorways of the Seas en Innovatie. De voorbeelden die mevrouw Van Tongeren noemde, zoals Ing, vallen daar ook onder.

Het is aan de markt, de reders en de verladers, om gebruik te maken van collapsible containers. Het kan ruimtebesparend werken, zowel op het schip als in de haven. Ik vind het zelf ook een interessante ontwikkeling. De veiligheid is natuurlijk wel van belang. Ze moeten wel goed vaststaan op het schip, «gesjord» noemen we dat, om te voorkomen dat ze overboord slaan tijdens een ruige tocht op zee. Het is wat mij betreft zeker een van de instrumenten die gebruikt kunnen worden. Ik heb daar in Europees verband al eens aandacht voor gevraagd.

D66 vroeg of ik bekend ben met de zware administratievelastendruk voor kapiteins na de invoering van het Maritime Single Window en de ontstane chaos. Ik ga die vraag zo beantwoorden. Ik heb nog één vraag van mevrouw Visser over de maritieme strategie; daarna kom ik bij het Maritime Single Window. Mevrouw Visser geeft aan dat de Europese Commissie vorige week de gewijzigde groepsvrijstellingsverordening heeft gepubliceerd, die het makkelijker maakt om staatsteun aan zeehavens te geven. Zij vraagt zich af waarom de Commissie de mogelijkheid geeft om bijvoorbeeld baggeren te subsidiëren, terwijl dat een ongelijk speelveld kan opleveren. Het is een complexe vraag.

Laat ik beginnen te zeggen dat wij heel graag die richtsnoeren, richtlijnen voor een gelijk speelveld willen hebben. Nederland is daar al lange tijd mee bezig. We hebben rapporten laten opstellen, waaruit blijkt dat het geen gelijk speelveld is. We roepen steeds op om te komen tot die richtlijnen, richtsnoeren voor staatssteun. Ik vind het van belang dat die er zijn. Landen hoeven hun steun niet aan te melden, maar dat betekent niet dat er geen interpretatieverschillen meer zijn over de vraag welke steun lidstaten mogen geven. Grote investeringen moeten misschien wel aangemeld worden, maar het moet natuurlijk duidelijk zijn wat daar precies onder verstaan wordt. Een en ander is echter nog niet gerealiseerd en wat er nu gebeurt, is dat het geven van staatssteun eigenlijk makkelijker wordt. De Commissie lijkt haar oren dus te laten hangen naar Duitsland, Frankrijk en België. Het kan echter ook een voordeel zijn omdat je nu wel duidelijker weet wat geoorloofd is, doordat er een bovengrens wordt genoemd. Voor staatssteun boven 150 miljoen, die meer marktverstorend is, zal de Commissie meer capaciteit hebben. Daar zal zij kritischer tegenover staan. Tot 150 miljoen is er inderdaad meer mogelijkheid tot staatssteun.

Betekent dat een extra negatieve positie voor Rotterdam? Dat weet ik niet. Ook wij doen een aantal werkzaamheden voor Rotterdam, onder andere via het MIRT, die daaronder kunnen vallen. Dat doen wij, juist om de problematiek rondom de Vpb een beetje te compenseren. Of dat optelt tot 150 miljoen, weet ik niet uit mijn hoofd, maar het geeft ook de Nederlandse Staat mogelijkheden om de negatieve effecten van de Vpb langs een andere weg wat ongedaan te maken.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik zit daar een beetje mee. Is de Minister bereid om samen met de Rotterdamse haven te inventariseren waartoe dit kan leiden als het gaat om het ongelijke speelveld en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven? Europa is op tal van terreinen bezig om de richtsnoeren aan te scherpen, maar hierbij geeft zij juist minder duidelijkheid. Ook is Nederland teruggefloten bij de vennootschapsbelasting. De Rotterdamse haven is een van de weinige havens in Europa die zijn werkzaamheden zelfstandig uitvoert en daar geen staatssteun voor krijgt, in tegenstelling tot alle andere Europese landen, die wel steun geven. Je hoeft niet allerlei economische analyses uit te voeren, maar volgens mij is dat al voldoende incentive om te bekijken of we hierdoor niet al op achterstand staan. Is de Minister bereid om met de Rotterdamse haven een inventarisatie uit te voeren en dit te blijven agenderen binnen Europa? Het is namelijk vrij cruciaal. Niet voor niets is de Rotterdamse haven een mainport van Nederland. Ik ben een beetje bang dat we geen invulling kunnen geven aan de mainportstatus als we op deze manier doorgaan.

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

Er zitten twee kanten aan die zaak. Mijn antwoord is overigens: ja, ik ben bereid om dat te inventariseren. De Rotterdamse haven is echter heel belangrijk voor ons en we moeten ervoor zorgen dat hij in een goede, voordelige positie zit. Daarmee samen hangen geldvragen aan het Rijk, of dat nou hiervoor is of voor een duurzaamheidsfonds of noem maar op. Zij zouden graag ook allerlei bijdrages krijgen. Dat behoort dan meer tot de mogelijkheden, want daarvoor is de ruimte gecreëerd. Daar staat tegenover dat zij heel graag een bedrijf willen zijn, terwijl veel van de andere havens overheidsgerelateerde organisaties zijn. Daar zit dus ook wel een complexe kant aan. Het gaat immers ook om de vraag waar je winsten zitten, hoe je die terugsluist en hoe ze weer geïnvesteerd worden. Dat is allemaal moeilijk vergelijkbaar. Dat plaatje wil ik zeker gaan maken, maar dat zal dan niet alleen maar ingaan op de vraag wie wat krijgt en of dat unfair is. Dat hangt ook samen met de vorm waarin je georganiseerd

bent. De Rotterdamse haven zal in dat verband natuurlijk ook zeggen dat hij zijn eigen bedrijfspositie wil behouden. Ik zal het dus in kaart brengen. Voor mij geldt eigenlijk: het maakt mij niet uit hoe ze georganiseerd zijn. Het maakt mij alleen maar uit dat de Nederlandse havens, en specifiek de Rotterdamse haven, een heel goede uitgangspositie hebben. Wij zijn nu de beste haven en dat moeten wij kunnen blijven.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb nog een vervolgvraag. Ik dank de Minister voor deze toezegging. Deze inventarisatie wordt gedaan, maar in Europa gaat men natuurlijk verder. Als blijkt dat er sprake kan zijn van een ongelijk speelveld – want de Minister heeft gelijk dat de Rotterdamse haven ook graag gewoon een bedrijf wil zijn – is de Minister dan bereid om dit te agenderen in het kader van dat richtsnoer waarvan de scherpste eigenlijk losgelaten wordt? Want als dat blijkt, moeten wij het volgens mij gaan agenderen. Het staat nu geagendeerd. Dus ik ben op zoek naar wat we nu vaststellen in de Transportraad om te voorkomen dat wij achteraf niets meer kunnen wijzigen. Eigenlijk is mijn concrete vraag aan de Minister: wat ligt voor? Als uit de inventarisatie blijkt dat er toch een ongelijk speelveld is, wat kan Nederland dan nog?

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

Wat er nu op tafel ligt, is niet het richtsnoer, maar de Valettaverklaring. Daar kan helemaal niets aan gewijzigd worden, want dat is een verklaring die door landen getekend is op de informele Raad van Malta. Wij kunnen dit onderwerp natuurlijk te allen tijde weer op de agenda zetten als we dat willen. Dat heb ik in het verleden meermaals gedaan. Ik heb een rapport gemaakt dat bij Commissaris Kallas weer heel snel in de la verdween. Maar ik heb dat er weer uit getrokken bij mevrouw Bulc. Ik heb tegen haar gezegd: kijk, er ligt een mooi rapport in uw la; kunnen we het daar nog eens over hebben? Maar er wordt ontzettend gelobbyd op dit onderwerp. U vertegenwoordigt het belang van de Nederlandse havens. Dat doen de andere landen natuurlijk ook voor hun eigen havens. Tot nu toe kom ik er niet doorheen. De aanpassing van 150 miljoen staatssteun geeft aan de ene kant duidelijkheid. Dit betekent dat wij als Rijk erover moeten nadenken wat wij als bijdrage doen. Als wij dat niet doen en anderen wel, kan het ertoe leiden dat er nog meer scheefheid ontstaat. Ik zal ervoor zorgen dat er een analyse hiervan komt en dat er daarmee helderheid is over de voor- en nadelen hiervan.

Ik was al begonnen aan het onderwerp Maritime Single Window. Gevraagd werd of ik bekend ben met de zware administratievelastendruk. Het antwoord is ja. Wil ik streven naar gelijke Maritime Single Window-datasets voor heel Europa? Ook hierop is het antwoord ja. Wil ik mij inzetten voor een gelijk format? Ook dat is ja. Centralisatie als alternatief is onwenselijk voor Nederland, omdat wij inzetten op decentralisatie. Daar kom ik zo nog even op terug. Maar het klopt dat de eerste uitrol van Maritime Single Window niet de harmonisatie en standaardisatie gebracht heeft die wij hoopten. De Europese Commissie erkent dat ook. Die zegt dat de richtlijn meldingsformaliteiten niet goed in elkaar zat. De begeleiding en sturing vanuit Europa lieten te wensen over, ondanks pogingen van onder andere Nederland om tot harmonisatie te komen. Dit kan alleen tot stand gebracht worden door alle landen en de Commissie gezamenlijk. Het signaal uit de markt is heel helder. De discussie in Europa over de volgende stap om echt tot harmonisatie te komen, is in volle gang. Ik ga mij daar ook vol voor inzetten. Dit staat nu niet op de agenda, maar als u terugkomt, kunt u zien wat onze inzet zal zijn. Dus ja: gelijke datasets zijn voor mij van belang.

Dan kom ik op centralisatie versus decentralisatie. Wat Nederland betreft kan die harmonisatie ook decentraal worden bereikt. Dat wil zeggen dat de bestaande systemen in de diverse lidstaten worden geharmoniseerd. In Europa hebben wij daar nog geen overeenstemming over. Laat dat helder zijn. Dit is ons idee, onze inbreng. De Commissie heeft namelijk de centrale variant waar u het over had, gepresenteerd in de vorm van het zogenaamde European Maritime Single Window. Maar Nederland en bijvoorbeeld ook Frankrijk vinden een centrale variant onwenselijk, omdat die niet recht doet aan de al gerealiseerde Maritime Single Windows. Die brengt immers onnodig veel ICT-complexiteit met zich mee en mogelijk ook juridische issues. Daarom kost dit heel veel tijd en geld. Als je verschillende ICT-systemen hebt, kun je vaak beter stellen dat binnen elk ICT-systeem dezelfde regels moeten worden toegepast dan dat je al die systemen uit al die organisaties moet trekken en er één van maken en dat weer terug moet communiceren aan de organisaties. Dat is gewoon heel complex. Dat kun je doen als je met een greenfield begint, maar niet zo gemakkelijk als je in de huidige situatie zit. De laatste vraag gaat over luchtvaart. Mevrouw Visser vraagt naar het EU-ETS-voorstel versus het ICAO-initiatief. EU-ETS loopt tot en met 2021. Besproken wordt nog of deze termijn verlengd wordt. EU-ETS moet complementair zijn aan CORSIA (Carbon offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), dat weer onderdeel is van het ICAO-initiatief en dat vanaf 2021 zal aanvangen. En dat is dan nog de pilotfase. Zo staan deze twee in verhouding tot elkaar.

Hiermee denk ik alle vragen beantwoord te hebben.

De voorzitter:

Dat lijkt mij ook. Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn. Het woord is aan de heer Van Helvert.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik ga kort in op de spoorveiligheid en vervolgens op de tol in Duitsland. Op dit laatste punt wil ik een VAO aanvragen om de Minister maximaal te stimuleren om er pittig tegenaan te gaan op 7 juni.

Over de spoorveiligheid zegt de Minister dat er maximale inspanningen worden verricht. Zij zegt ook dat de samenwerking goed is en dat samen opgetrokken wordt. Dat is allemaal heel goed, maar op het moment dat er concreet gevraagd wordt of hetzelfde niveau van ERTMS wordt aangelegd, hapert het. Het kan toch niet zo zijn dat we dadelijk heel goed in overleg zijn en geweldig samen optrekken en dat het spoorgoederenvervoer er alsnog onder lijdt dat we verschillende niveaus ERTMS hebben? Dus mijn concrete vraag is of de Minister het zodanig met België kan afstemmen dat dezelfde niveaus of levels – of hoe je het wilt noemen – voor het spoor gelden, zodat de voordelen van ERTMS ook volledig uitgenut kunnen worden. Anders trekken we dadelijk miljoenen en miljoenen uit en dan verschillen de niveaus nog met België. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de toezegging om ons op hoofdlijnen meer inzicht te geven in hoe de wegbeprijzing in Nederland zich verhoudt ten opzichte van de landen om ons heen als het gaat om accijnzen en wegenbelasting.

Wat de scheepvaart betreft zou ik de Minister willen oproepen om de druk erop te blijven houden. Als we zeggen dat het wereldwijd geregeld moet worden en er geen andere mechanismen zijn om de druk erop te houden behalve het IMO, dan zie ik het toch wat sombertjes in. We zullen met

Minister Kamp en ook met deze Minister het gebruik van innovatie om zowel het economische doel als het klimaatdoel te dienen bespreken. De Minister verwijst wel naar een hele set subsidieregelingen, maar het gaat mij er ook om die binnen Nederland toe te passen. Omdat wij een sterke maritieme sector hebben, zou ik op dat punt graag iets meer druk van de Minister willen.

Het is een misverstand dat GroenLinks de positie inneemt dat er veel meer lng gebruikt moet worden. Wij willen juist het gebruik van fossiele brandstof in zijn algemeenheid naar beneden brengen. Lng is eigenlijk niet schoner dan andere fossiele brandstoffen.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. Ik ben blij dat de Minister op het gebied van C-ITS met mij deelt dat een open speelveld belangrijk is en dat we ervoor moeten zorgen dat de protocollen en standaarden zo open zijn, dat ook andere partijen dan de grote gevestigde bedrijven zich in dat veld kunnen begeven. Zij gaf ook een heldere uitleg over de Nederlandse inzet op Maritime Single Window.

Ik heb begrepen dat een aantal lidstaten enorm achterlopen op de decentrale implementatie. Partijen lopen nu tegen problemen aan, maar er zijn ook landen die überhaupt nog niet aan het implementeren zijn. Het lijkt mij belangrijk om te voorkomen dat die landen doorgaan op de ingeslagen weg zonder dat de uniformering van datasets en formats is afgestemd, want anders blijven we achter de feiten aanlopen. Ik vraag de Minister in dat kader om specifiek aandacht te hebben voor kleine ondernemers met één of twee schepen, die echt al varende al die administratieve lasten moeten afhandelen. Voor grote bedrijven die op de wal een hele staf hebben die het allemaal voor ze afhandelt, is het wat gemakkelijker dan voor de kleine ondernemers met één of twee schepen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik sluit mij aan bij de oproep van de heer Van Helvert om een VAO te houden, juist op het punt van de Duitse tol. Wat ons betreft is dit echt een inbreuk op de Europese uitgangspunten. Daar moeten wij helderheid over krijgen om te voorkomen dat iedereen dit aangrijpt om te zeggen: wij gaan alle buitenlanders belasten om het voor onze eigen automobilisten wat minder duur te maken. We komen er vast op terug in het VAO.

Ik heb nog een aantal openstaande punten. De Minister gaf terecht aan dat we het nog even over het mobility package moeten hebben. Ik heb een concreet voorbeeld genoemd als oproep aan de Minister om tot vereenvoudiging te komen. Ik heb de touringcarsector genoemd. De Minister heeft er nog niet op gereageerd, maar er zijn tal van dit soort zaken. Eigenlijk is de oproep aan de Minister om dingen makkelijker te maken met minder administratieve lasten. Daar moet echt naar worden gekeken. Ik sluit mij nogmaals aan bij de discussie rond het Maritime Single Window. Wij hebben enquêtes gezien waarin heel veel partijen reageren op de administratieve lasten. Volgens mij is precies het tegenovergestelde gebeurd van wat was bedoeld. Herkent de Minister deze geluiden? In de beantwoording heb ik dat niet helemaal teruggehoord. Is de Minister bereid om met de sector in gesprek te gaan om te horen of die geluiden bekend zijn?

Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Van Helvert. Ook ik was aanwezig bij die presentatie in het Benelux-parlement. Tot mijn grote verbazing kwam daar geen helder antwoord op het streefniveau van de buurlanden. Iedereen presenteerde zijn eigen verhaal, maar afstemming op een gezamenlijk doel ... Wij hebben de Fyra-enquête achter de rug en

een van de belangrijke conclusies daaruit was dat je heldere afspraken moet maken met je buurlanden. Als je het niet helder op papier met standaarden hebt, dan ga je gigantisch de boot in.

Ik ben bekend met de emissierechten, met CORSIA en het ETS, maar het is een beetje onhelder hoe beide zich tot elkaar verhouden. Binnen ICAO gaat men een bepaald tijdspad op en binnen Europa ook. Wij pleiten ervoor om niet twee systemen naast elkaar te hebben, maar zonder regie zijn wij daar wel een beetje bang voor. Welke regie wordt er vanuit het ministerie gevoerd om ervoor te zorgen dat de luchtvaartsector in Europa niet dubbel belast wordt? Nogmaals, binnen Europa hebben we een bepaald systeem, maar internationaal is er ook een systeem. Waar wordt inhoudelijk op gestuurd en hoe wordt ervoor gezorgd dat die twee dingen niet naast elkaar blijven bestaan?

De **voorzitter**:

De Minister kan meteen antwoorden.

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

Voorzitter. De heer Van Helvert heeft een VAO aangekondigd om mij te stimuleren. Ik laat mij gaarne stimuleren voor 7 juni; ik weet wat de inhoud van de oproep ongeveer zal zijn. De heer Van Helvert weet ook ongeveer wat mijn antwoord zal zijn. Ik blijf bestuurder tot het laatste moment.

Ik kom op de spoorveiligheid en ERTMS. Er is een actieplan gemaakt en er wordt intensief met België over de interoperabiliteit gesproken. Luxemburg zal er tijdens de Raad toe oproepen. Wij moeten er echt voor zorgen dat er geen verschillende standaarden gehanteerd worden. Nederland zal zich daarbij aansluiten. De oproep om te voorkomen dat diverse partijen diverse standaarden gaan invoeren, neem ik ter harte. Maar ik kan niet bij voorbaat beloven dat het niet gebeurt, want het is in Europa in het verleden wel vaker gebeurd. Onze inzet in de discussie is helder.

Mevrouw Van Tongeren heeft een opmerking gemaakt over wegbeprijzing en aangegeven dat zij druk wil zetten op de scheepvaartdiscussie, niet alleen in IMO-verband, maar ook kleiner. Wij moeten druk op de IMO houden. Nederland zet zich daar ook fors voor in. Wij nemen bijvoorbeeld deel aan de coalition of the willing. Maar wij hebben wel altijd gezegd dat het altijd in internationaal verband moet. Die schepen varen over de hele wereld. Een kleine wijziging alleen in Europees verband kan groot effect hebben op de routes. Het moet dus echt gezamenlijk. Wij zetten er zeker druk op.

De maritieme strategie en de Vallettaverklaring benadrukken dat wij in de IMO met derde landen goed samen moeten werken. Lng wordt vrij breed als duurzame brandstof gezien. Ik hoor dat GroenLinks toch andere duurzame brandstoffen prefereert. Elektrisch aangedreven zeeschepen lijken nog een brug te ver, maar natuurlijk moeten we duurzame innovaties stimuleren. Dat kan straks het verschil maken, niet alleen op klimaatgebied maar ook qua concurrentie.

D66 heeft gezegd blij te zijn met mijn inzet voor het open speelveld. Voor mij betekenen open data en een open speelveld dat we zo min mogelijk regelen omdat we daardoor nieuwe technologieën een betere kans geven. Dat is voor mij eigenlijk altijd de leidraad in welk dossier dan ook. Daarop kunnen we elkaar zeker vinden.

De zorg over het Maritime Single Window is terecht. Het staat nu niet op de agenda en het komt dus allemaal nog. We zullen er met de Kamer voor moeten zorgen dat landen die achterlopen gestimuleerd blijven worden om het goed in te voeren. Verder hebben we daarbij, zoals ook door de VVD is aangegeven, aandacht voor kleinere schepen. De VVD vroeg verder of ik herken en erken dat het allemaal tot lastenverzwaring heeft geleid. Dat erken ik zeker en dat herken ik ook. Wij zien natuurlijk ook die enquêtes en wij krijgen ook de klachten daarover binnen. De nieuwe versie moet er dan ook echt anders uit gaan zien. Ik denk dat het nu niet is geagendeerd omdat het gewoon niet goed genoeg is.

De VVD vroeg aandacht voor de versimpeling van de regels in het road package. Dat zou zeker een goede zaak zijn. Mevrouw Visser noemt de touringcars als voorbeeld. Ik zou daarover willen zeggen dat het een strijd is in Europa die echt complex is. Je ziet dat veel landen, zeker aan de kant van Oost-Europa, heel veel willen regelen omdat ze dan kunnen zeggen: het moet van Europa. Dat argument gebruiken ze vervolgens om het in één keer door te voeren. De landen meer in het westen van Europa willen veel liever overgaan tot deregulering en dat leidt dus tot een complexe strijd. Bovendien denken ook niet alle landen in West-Europa er zo over, want de Fransen vinden regels ook altijd wel heel fijn. Ik steun de inzet van mevrouw Visser, maar het is dus een moeizame strijd.

Tot slot de wens om de luchtvaart niet dubbel te belasten. Zoals ik al aangaf, zouden die twee elkaar net niet gaan overlappen. Het risico bestaat inderdaad dat het elkaar toch gaat overlappen omdat er een misschien toch nog wat doorloopt. De Commissie komt waarschijnlijk medio 2018 met voorstellen over hoe er met EU-ETS zal worden omgegaan na de start van CORSIA. Dat zullen we moeten afwachten. Het is mogelijk dat deze twee systemen naast elkaar bestaan, maar dat mag niet ten koste gaan van de gebruikers. De VVD heeft ons gevraagd om daar regie op te voeren en dat zullen we doen.

De heer **Jetten** (D66):

Ik zat nog even te kauwen op het antwoord op mijn vraag over ERTMS. Om het goed te snappen stel ik toch maar een vervolgvraag. Luxemburg en Nederland gaan er blijkbaar gezamenlijk toe oproepen om in Europa zo veel mogelijk te komen tot afstemming en tot een keuze voor dezelfde technologie. Maar het is nogal wat om op Europees niveau te zeggen dat we overal level 2, level 3 of level 2 hybride gaan doen. Het zou ook een enorme impact hebben op het Nederlandse programma, zowel op de doorlooptijden als op de bijbehorende kosten. Zou de Minister kunnen verduidelijken wat de inzet van Nederland en Luxemburg op dat punt wordt?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De Minister sprak over standaarden, maar de discussie ging niet over standaarden maar over het ambitieniveau. Dat maakt nogal wat uit, want België en Duitsland schijnen op een andere ambitieniveau te willen uitkomen dan Nederland. Als wij op een hoger ambitieniveau uitkomen, heeft het niet zo heel veel nut. Het gaan dus niet zozeer om de standaarden als wel om het ambitieniveau. Zou de Minister daarover iets meer kunnen zeggen?

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

Het zit niet in mijn portefeuille, maar ik weet natuurlijk ook dat de Kamer regelmatig discussieert over ERTMS. Soms wordt er dan gezegd dat het allemaal versneld moet worden ingevoerd en soms dat het wat naar achteren geschoven moet worden omdat het om een heel groot bedrag gaat en we van dat bedrag ook andere dingen kunnen doen. Dat gebeurt

in andere landen ook. Het ambitieniveau van ministers is vers één, maar hoe het vervolgens in de praktijk uitwerkt, is vers twee. Volgens mij is er aan het begin van het jaar een actieplan naar de Kamer gestuurd waarin staat hoe die uitrol en de afstemming met anderen moeten plaatsvinden. Het is voor mij te gedetailleerd om nu te kunnen vertellen hoe dat precies op welk level ingevuld wordt.

Luxemburg heeft als any-other-businesspunt ERTMS opgevoerd. Luxemburg wil aandacht vragen voor de bespoediging van de ERTMS-rollout, bij voorrang op de grensbaanvakken. De wens van Luxemburg is in lijn met het ERTMS European Deployment Plan, dat in januari 2017 is gepubliceerd. Wij zullen dat steunen. Uitrol van ERTMS op de aangegeven corridors van het EU ERTMS Deployment Plan is voor ons echt van heel groot belang voor de interoperabiliteit. Die uitrol is ook in lijn met de Nederlandse nationale plannen.

Luxemburg zal daarnaast mogelijk aangeven dat ERTMS de spoorwegveiligheid zal verbeteren. Omdat wij in 2017 net een spoorwegongeval gehad hebben, is dat voor ons natuurlijk ook belangrijk, maar wij zullen nu even vooral op de interoperabiliteitskant zitten. Het uitrolplan is dus al eerder naar de Kamer gestuurd. Daarin staat ook wat onze ambities en wensen zijn op dat vlak. Anders moet u bekijken of u daar in een AO Spoor nog wat dieper op kunt ingaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat AO Spoor staat in de komende maand, in juni, gepland.

Ik heb een viertal toezeggingen laten noteren.

De Minister zal de Kamer informeren als zij overleg heeft gehad met Eurocommissaris Bulc en contact heeft gehad met haar buitenlandse collega's inzake de Duitse tolheffing.

De Kamer zal aan het einde van het jaar over de resultaten van de grenseffectentoets worden geïnformeerd. Deze toezegging heeft betrekking op de motie, als ik het goed heb.

Ten behoeve van een volgend AO Transportraad zal de Kamer een overzicht krijgen van de wegenbelastingen die worden gehanteerd in onze buurlanden.

De Minister zal samen met de haven van Rotterdam inventariseren of er risico's zijn op een ongelijk speelveld en een verslechterde concurrentiepositie als gevolg van de gewijzigde groepsvrijstellingsrichtsnoeren in het kader van de vrijstelling van staatssteun, en de Kamer hierover informeren.

Deze vier toezeggingen heb ik genoteerd. Ik zie dat mevrouw Van Tongeren er iets over te melden heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ja, zolang we wegenbelastingen dan breed zien. Het gaat erom wat voor wegbeprijzing er is en hoe het systeem in elkaar zit. Je wilt bekijken of wat Duitsland voorstelt nu heel anders is dan wat er in andere landen is, of dat het alleen anders heet.

De voorzitter:

Precies. Het gaat om het gelijke speelveld: vignetten, wegenbelastingen en dat soort zaken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Volgens mij begrijpt de Minister waar ik naar op zoek was.

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

Ik zal proberen om dat, met alle informatie die wij hebben, zo goed mogelijk aan te pakken. Wij hebben natuurlijk ook bijzondere belastingen die andere landen weer niet kennen. Dat zal overal zo zijn. Misschien dat we er een paar pakken. We doen het in ieder geval zo dat er een beetje een beeld ontstaat.

De voorzitter:

Voor de vergelijking is dat. Dan heeft de heer Van Helvert van het CDA een VAO aangevraagd. Dat gaan we aanmelden.

Ik dank de Minister voor de antwoorden en de aanwezige Kamerleden voor hun vragen en interesse. Ik dank ook de gasten en de mensen die hebben meegekeken.

Sluiting 17.06 uur.