

Vergaderjaar 2012–2013

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 410

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 maart 2013

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over de Transportraad van 11 maart 2013 (Kamerstuk 21 501-33 nr. 407).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 februari 2013 aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 5 maart 2013 zijn deze door hen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda en overige stukken ten behoeve van de Transportraad van 11 maart 2013. De leden van de VVD-fractie hebben hierover een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agendapunten van de Transportraad en hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor de Transportraad. Deze leden missen op enkele plaatsen informatie over het standpunt dat de minister of de staatssecretaris in de Transportraad zal in gaan nemen. Bovengenoemde leden betreuren dit.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de Transportraad en hebben hierover nog enkele vragen.

Verordening inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

De leden van de VVD-fractie steunen het voornemen om te komen tot een EU-breed meldingssysteem voor voorvallen in de burgerluchtvaart. Het belang van luchtvaartveiligheid houdt immers niet op bij Hazeldonk. Wel vragen voornoemde leden aan de staatssecretaris welke concrete zaken met betrekking tot de verordening nog onduidelijk zijn, zoals zij in het fiche stelt. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie de staatssecretaris waarop haar indruk gebaseerd is dat de bescherming van de melder met de voorgestelde wijzigingen beter lijkt te zijn geregeld.

De leden van de PvdA-fractie kunnen instemmen met de verordening melding voorvallen burgerluchtvaart, maar vragen de staatssecretaris of de uitvoering van het voorstel niet te eenzijdig is gericht op dataverzameling ten koste van de analyse van de verzamelde gegevens. Bovengenoemde leden zouden het voorstel op dit punt explicieter willen zien.

De leden van de CDA-fractie hebben uit het fiche met betrekking tot de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart vernomen dat het kabinet stelt dat de rechtsbescherming van melders goed lijkt te worden geregeld. De leden van de CDA-fractie verzoeken de staatssecretaris om nader aan te geven op welke wijze de rechtsbescherming concreet wordt verbeterd.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de lage meldbereidheid van voorvallen binnen de burgerluchtvaart. Dit zou verbeterd moeten worden door middel van een betere rechtsbescherming. Kan de staatssecretaris aangeven op welke punten deze rechtsbescherming door het huidige EU-voorstel wordt verbeterd?

Verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de inspanningen van de Europese Commissie om de verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers aan te passen om zo tot modernisering en verduidelijking van de verordening te komen. Kan de staatssecretaris toelichten of de jurisprudentie die inmiddels op een vrijwel wekelijkse basis vanuit het Europees Hof van Justitie in Luxemburg wordt gevormd over de rechten van luchtvaartpassagiers, in het bijzonder waar het vergoedingen in geval

van vertraging betreft, ook wordt meegenomen in de modernisering of dat er juist verwacht wordt dat de bestaande vergoedingsaanspraken ingeperkt gaan worden? Graag vernemen de leden van de VVD-fractie ook wat de inzet van de staatssecretaris hieromtrent is.

De leden van de CDA-fractie verzoeken de staatssecretaris haar inzet bij de herziening van de verordening aan te geven. Daarbij wensen ze te vernemen of de staatssecretaris aansluit bij de uitspraken van het Europese Hof van Justitie of dat zij juist pleit voor meer beperkingen aan compensatie in de verordening.

De leden van de SP-fractie zouden het onacceptabel vinden als de herziening van de passagiersrechten in de luchtvaart zou leiden tot een uitholling van de huidige passagiersrechten zoals ze zijn vastgelegd door het Sturgeon arrest en het Wallentin-Hermann arrest. Deze leden vragen de staatssecretaris naar haar inzet op dit punt. Daarnaast hechten de leden van de SP-fractie er in het bijzonder aan dat het voor reizigers eenvoudig wordt om hun recht op compensatie te behalen. Wat wordt de inzet van de staatssecretaris in dit kader?

Werk- en rusttijden in de luchtvaart

De leden van de VVD-fractie constateren dat het door de Kamer gevraagde gesprek van de staatssecretaris met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) over de voorstellen om te komen tot een geharmoniseerde regeling voor werk- en rusttijden in de luchtvaart, nog niet tot de gewenste witte rook heeft geleid. Beide partijen hebben voornamelijk hun reeds bekende standpunten herhaald. Kan de staatssecretaris aangeven of zij iets ziet in de oplossingsrichtingen die zijn aangedragen door de Scandinavische landen over een combinatie van stand-by en werktijd? Ook zouden de leden van de VVD-fractie graag vernemen of de uitkomsten van het regelgevend comité van 19 februari, waar een eerste terugkoppeling zou worden gegeven van een mogelijke oplossingsrichting, inmiddels bekend zijn en zo ja, wat het standpunt van de staatssecretaris over deze oplossingsrichting is.

De leden van de CDA-fractie merken op dat er nog altijd discussie is over de Europese regels ten aanzien van werk- en rusttijden in de luchtvaart. In de brief van 25 februari 2013 geeft de staatssecretaris aan dat er gesproken is met de VNV. De brief geeft volgens bovengenoemde leden echter geen duidelijkheid over het Nederlandse standpunt. De leden van de CDA-fractie vragen dan ook wat het standpunt van de staatssecretaris is, ook in het licht van de alternatieve voorstellen van andere lidstaten, zoals die van de Scandinavische landen en het Verenigd Koninkrijk. Bovengenoemde leden vinden het teleurstellend dat in de brief geen waardering staat over de bepalingen stand-by- en reservediensten. Mogen deze leden er vanuit gaan dat de staatssecretaris het belang van goede rusttijden onderstreept vanwege het belang van de luchtvaartveiligheid? In de laatste alinea van haar brief geeft de staatssecretaris de procedure weer, maar ook hierin lezen de leden van de CDA-fractie geen Nederlandse standpuntbepaling. Juist in deze fase van onderhandelingen en besprekingen is het belangrijk dat Nederland een standpunt inneemt zodat in Europese gremia bekend is dat Nederland hecht aan een goede regeling, waarmee verkeersvliegers goed uitgerust zijn. Kan de staatssecretaris de Kamer berichten wanneer er over de regelgeving gestemd wordt in het comité?

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris om nader in te gaan op de stelling dat werknemers zelf verantwoordelijk zijn om uitgerust een dienstperiode aan te vangen. Hoe ziet de staatssecretaris dit

in het licht van het beleid van de werkgevers, de dienstroosters en de rusttijden? Ook is het volgens deze leden van belang om daarbij te kijken naar het aantal uren dat een verkeersvlieger moet reizen voordat hij aan een dienst begint. Ziet de staatssecretaris verbeteringen op dit vlak als een uitkomst van de discussie? Kan de staatssecretaris daarnaast nader ingaan op de verbeteringen die door de VNV worden voorgesteld? Tot slot is het volgens bovengenoemde leden van belang om ook het gemiddeld aantal vliegreuren in samenhang te zien met de Europese norm. Kan de staatssecretaris aangeven of het aantal vliegreuren dat verschillende werkgevers hanteren redelijk is, zodat verkeersvliegers voldoende uitgerust kunnen zijn?

De leden van de SP-fractie zijn voorstander van uniforme regelgeving ten aanzien van de werk- en rusttijden in de luchtvaart, die bijdraagt aan een veiligere Europese luchtvaart. De leden van de SP-fractie zetten echter de nodige vraagtekens bij de voorliggende voorstellen van het Europees agentschap voor de luchtvaartveiligheid EASA en vragen zich af of deze wel extra veiligheid bieden. Kan de staatssecretaris explicieter ingaan op de bezwaren van bijvoorbeeld de VNV waarom zij deze terzijde legt? Verder geeft de staatssecretaris aan dat het wetenschappelijk lastig is om een relatie te leggen tussen vermoeidheid en (on)veiligheid. Kan de staatssecretaris aangeven uit welke onderzoeken blijkt dat deze relatie lastig te leggen is en is de staatssecretaris bereid deze onderzoeken aan de Kamer te sturen? De leden van de SP-fractie zetten hier namelijk vraagtekens bij, vooral omdat het ministerie van Infrastructuur en Milieu zelf campagnes voert om vermoeidheid binnen het wegverkeer tegen te gaan, zoals «word geen slaaprijder». De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris om uit te leggen waarom vermoeidheid wel een probleem is bij het wegverkeer, maar niet bij de luchtvaart.

Emissiehandelssysteem (ETS) in de luchtvaart

De leden van de VVD-fractie spreken hun steun uit voor de praktische wijze waarop de Europese Commissie omgaat met het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart, waardoor tijdelijk niet handhavend wordt opgetreden bij overtredingen van ETS-verplichtingen naar derde landen. Wel blijven de leden van de VVD-fractie aandringen op een mondiale aanpak van CO₂ emissies, zodat het speelveld gelijk blijft.

De leden van de PvdA-fractie vragen om informatie over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van de Assemblee van de internationale luchtvaartorganisatie ICAO in september 2013. Is er al zicht op het alsnog invoeren van ETS in de luchtvaart na een jaar opschorting komend najaar? Deze leden hopen dat er nu eindelijk een mondiaal systeem zal komen voor klimaatbeleid in de luchtvaart en hopen dat de staatssecretaris hier wederom in EU-verband op aandringt. Verder uitstel is niet wenselijk.

Strategie voor alternatieve brandstoffen

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de koers die de Europese Commissie heeft ingezet met betrekking tot het gebruik van alternatieve brandstoffen. Hierbij wordt bewust geen keuze gemaakt voor een bepaalde richting, zodat de markt in staat wordt gesteld haar werk te doen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de Europese strategie voor alternatieve brandstoffen. Zij steunen de inzet van de Europese Commissie in grote lijnen. Daarbij is het van belang om vooral in te zetten op harmonisatie van technische specificaties. Wel

zetten de leden van de PvdA-fractie vraagtekens bij het dwingend opleggen van minimum aantallen te realiseren installaties voor consumenten. Daarvan willen bovengenoemde leden eerst nut en noodzaak en kosten in kaart gebracht zien.

De leden van de CDA-fractie hebben een aantal opmerkingen en vragen over de Europese strategie voor alternatieve brandstoffen. Naast inzetten op alternatieve brandstoffen is het mogelijk maken van een infrastructuur volgens deze leden ook van groot belang. Het moet niet zo zijn dat vervoerders door het ontbreken van een netwerk midden in Europa stil komen te staan door een gebrek aan brandstof. Deze leden beklemtonen echter dat dit een verantwoordelijkheid is van nationale overheden. Ook hier geldt dat niet alles op Europees niveau geregeld hoeft te worden. Juist een gemeenschappelijke inspanning vanuit meerdere niveaus is nodig om het doel te bereiken. Juist door de dynamiek van de interne markt en de competitie uit verschillende regio's, kunnen grote stappen worden gemaakt, zonder dit alles van bovenaf op te leggen. Graag vernemen deze leden het standpunt van de minister: hoe kijkt zij aan tegen het dwingend voorschrijven aan lidstaten van minimum aantallen laadpunten? De leden van de CDA-fractie vernemen graag van de minister of het voorstel past binnen het subsidiariteitsbeginsel van de EU.

De leden van de CDA-fractie willen ook benadrukken dat er een kostenaspect is aan de transitie. Hoe noodzakelijk schone energie ook is, de strategie moet in samenhang worden gezien met de kosten die het bedrijfsleven moet kunnen dragen, ook gelet op de verslechterde concurrentiepositie van Europa. Deze leden willen dan ook weten wat de inschatting is van de minister over het tempo dat ingezet wordt. Deze leden wensen bovendien niet bij voorbaat brandstofsoorten uit te sluiten.

APK-voorstellen

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot de stand van zaken van de APK-voorstellen eerder aangegeven verheugd te zijn dat de voorstellen zoals die in eerste instantie werden gepresenteerd van tafel zijn; de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie doen veel meer recht aan de Nederlandse inzet. Toch willen de leden van deze fractie graag weten of ook op het gebied van de wegkantcontroles van vrachtwagens de Nederlandse inzet wordt gerealiseerd, in het bijzonder omdat de Kamer zich over dit voorstel eerder kritisch heeft uitgelaten.

De leden van de CDA-fractie vragen de minister om een toelichting op de actuele stand van zaken in de behandeling van de APK-voorstellen en de belangrijkste discussiepunten tussen Raad en Europees Parlement. Daarbij horen deze leden graag hoe groot de minister de kans acht dat de Nederlandse inzet definitief gerealiseerd wordt en wat zij eraan doet om dit dichterbij te brengen.

Verordening ter vaststelling van de Connecting Europe Facility

De leden van de VVD-fractie zouden naar aanleiding van het verslag van de Transportraad van 20 december 2012 en de resultaten van de meest recente Europese top over het nieuwe Meerjarig Financieel Kader graag de actuele stand van zaken vernemen met betrekking tot het infrastructuurfonds *Connecting Europe Facility*, zowel wat betreft de inhoudelijke voorstellen als de financiële kaders.

Digitale tachograaf

De leden van de CDA-fractie willen nadrukkelijk stilstaan bij de besluitvorming op Europees niveau met betrekking tot de digitale tachograaf. Deze leden hechten eraan dat de Nederlandse regering ook op dit dossier inzet op administratieve lastendrukvermindering. Deze leden merken op dat ook op dit dossier het Europees Parlement door middel van amendementen verzwarende elementen aan de Europese wetgeving wil toevoegen. Deze leden willen van de minister nadrukkelijk weten wat haar inzet is tijdens de Europese Transportraad.

De leden van de CDA-fractie pleiten voor een ruime mate van vrijstelling voor kleine vrachtauto's. Deze leden zijn geschrokken van de kosten en administratieve lasten voor kleinere ondernemers die zelf met een kleine vrachtauto de bestellingen verzorgen. Deze leden willen benadrukken dat de regelgeving er niet toe moet leiden dat het praktisch onmogelijk wordt voor kleine ondernemers om zelfstandige bezorgdiensten te verzorgen. Niet alleen hogere kosten, ook verzwaarde administratieve lasten of andere drempels (zoals lange procedures of wachttijden voor het installeren van tachografen) die grote transportbedrijven door hun omvang bevoordelen, kunnen eraan bijdragen dat Europese regels averechts werken. Graag horen deze leden ook in dit verband wat de inzet is van de minister. Hoe kijkt zij aan tegen een vrijstelling, zoals die ook in Noord-Duitsland voor kleine bedrijven geldt? Kan zij daarbij ook de wens van het Europees Parlement met betrekking tot de uitzonderingen meenemen? Biedt dit mogelijk een uitkomst?

Verder wensen de leden van de CDA-fractie het standpunt van de minister te vernemen over het verplichten van de digitale tachograaf per 2020 (amendement 38 van het Europees Parlement). Kan de minister deze leden geruststellen dat zij ook in de Raad de hogere ondergrens van 3,5 ton gaat handhaven en niet meegaat met de wens van het Europees Parlement? In het Europees Parlement wordt ook gesproken over het registreren van meer gegevens. Wat is de inzet van de minister op dit punt, ook in het licht van het streven om tot administratieve lastendrukvermindering te komen? Hoe beziet de minister de verhoging van de sancties, die het Europees Parlement heeft voorgesteld? Is dit werkelijk noodzakelijk? Tot slot vernemen deze leden graag het standpunt van de minister met betrekking tot de afschaffing van het patronaal attest.

Scheepvaart

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de EU de afspraken over het verminderen van het zwavelgehalte van zeevaartbrandstoffen onverminderd per 1 januari 2015 in dient te voeren. Kan de minister aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot het in EU-verband zoeken van een praktische oplossing voor de problemen die bij invoering per 1 januari 2015 zouden kunnen ontstaan?

De leden van de CDA-fractie benadrukken dat ook in de scheepvaart de beschikbaarheid van alternatieve brandstofsoorten verzekerd moet zijn. Deze leden vernemen graag de visie van de minister hierop. Deze leden wijzen ook op de discussie over het lage zwavelgehalte tijdens de vorige Transportraad en vragen de minister aan welke praktische oplossingen wordt gedacht om ervoor te zorgen dat de normen haalbaar zijn. Aangezien ook in deze discussie het gevaar van modal backshift speelt, willen deze leden graag weten op welke wijze op Europees niveau nagedacht wordt over realistische normen en een tijdsplan, zodat enerzijds bedrijven worden uitgedaagd en anderzijds de concurrentiepositie van de EU niet verder onder druk komt te staan.

De leden van de SP-fractie vragen de minister of de EU-richtlijn uitrusting zeeschepen problemen kan opleveren voor klassieke zeeschepen, zoals niet mechanisch voortbewogen zeilschepen.

Belgisch Wegenvignet

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat de Belgische gewesten met ingang van 2016 een generiek wegvignet (voor alle wegen en alle gebruikers) in willen voeren, dat ook voor buitenlandse automobilisten verplicht zal zijn. De grensprovincies Noord-Brabant, Limburg en Zeeland verzetten zich als belanghebbenden tegen deze maatregel. Deze leden vragen de minister of zij op de hoogte is van het Belgische voornemen en wat haar standpunt hierover is.

II Reactie van de minister en staatssecretaris

Verordening inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

De leden van de VVD-fractie vragen welke concrete zaken met betrekking tot de verordening nog onduidelijk zijn. Aanvankelijk was het onduidelijk of de werkwijze van het Openbaar Ministerie ook onder de bevoegdheid zou vallen van het door de verordening ingestelde onafhankelijke lichaam. Dit is niet het geval. De tekst van de ontwerp-verordening is hierop aangepast en sluit aan bij de Nederlandse praktijk, waarin het Openbaar Ministerie een onafhankelijke positie inneemt ten opzichte van andere toezichthoudende instanties.

De leden van de fracties van VVD, CDA en SP vragen op welke wijze door het voorstel de bescherming van melders wordt verbeterd. Het voorstel bevat verschillende bepalingen die zorgen voor verbetering van de bescherming van melders ten opzichte van de huidige richtlijn. Zo dient de informatie die in verschillende databases terechtkomt te worden geanonimiseerd. Daarnaast wordt er van organisaties gevraagd dat zij interne regels opstellen om een cultuur van billijkheid (*Just Culture*) te garanderen waarin werknemers niet worden benadeeld op basis van meldingen. Werknemers kunnen bij een nog op te richten onafhankelijk lichaam een klacht indienen in het geval hun organisatie zich niet aan bovengenoemde bescherming houdt. De verordening zal ervoor zorgen dat melders in de gehele Europese Unie op dezelfde wijze worden beschermd. Net als onder de huidige richtlijn inzake de melding van voorvallen heeft de verordening nadrukkelijk niet tot doel om tot vervolging en bestraffing van betrokkenen te komen. Enkel in het geval van opzet of grote nalatigheid (*Gross negligence*) kan er sprake zijn van strafrechtelijke vervolging en betrokkenheid van het Openbaar Ministerie. Uitgangspunt is dat de meldingen dienen ter lering en verbetering van de luchtvaartveiligheid. Overigens was en is de meldingsbereidheid in Nederland hoog in vergelijking met andere landen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de uitvoering van het voorstel niet te eenzijdig is gericht op dataverzameling ten koste van de analyse van de verzamelde gegevens. Om de veiligheid in de burgerluchtvaart te verbeteren dienen voorvallen niet alleen consequent te worden gemeld, maar moet er ook een betere analyse plaatsvinden van de gedane meldingen. Voor wat betreft de analyse worden in de verordening naar mijn mening goede voorstellen gedaan. Zo zijn lidstaten en organisaties verplicht om de verzamelde informatie te analyseren via (uniforme) meldingssystemen om veiligheidsrisico's op te sporen en eventuele acties te ondernemen. Op de uitvoering hiervan dient toezicht te worden gehouden en zo nodig moeten eventuele acties worden ondernomen. Tot

slot wordt met deze verordening de nationale analyse structureel aangevuld met een analyse op Europees niveau. Hiertoe wordt een netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten opgesteld welke door het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) wordt ondersteund. De analyses van dit netwerk dienen hun beslag te krijgen in het Europees programma voor de luchtvaartveiligheid en het Europees Plan voor de veiligheid. De concrete uitwerking hiervan verdient naar mijn mening nog wat aanscherping en hier zal Nederland in het verdere proces aandacht voor vragen.

Verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers

De leden van de fracties van de VVD, het CDA en de SP vragen mij naar de verwachte inhoud en mijn standpunt over het nog te verschijnen voorstel tot herziening van de Verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers. De leden vragen daarbij ook naar de relatie met de uitspraken van het Hof van Justitie van de Europese Unie over dit onderwerp.

Zoals eerder in deze brief gemeld, wordt het voorstel medio maart verwacht. Zodra het voorstel bekend is, informeer ik u via het gebruikelijke BNC-fiche over het Nederlandse standpunt.

Ik verwelkom het initiatief van de Europese Commissie tot deze herziening ten zeerste. Een verduidelijking en eenduidige interpretatie van de passagiersrechten is in ieders belang.

De toepassing van de bestaande verordening heeft in de praktijk tot veel discussies geleid. Wegens onduidelijkheden in de verordening zijn er diverse Hofuitspraken geweest die interpretaties van wezenlijke onderdelen hebben gegeven. De Europese Commissie heeft aangegeven de jurisprudentie van het Hof mee te nemen in de herziening.

Over de Nederlandse inbreng bij de consultatie over dit voorstel bent u eerder geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 108). Ook ik ben van mening dat de punten waarover het Hof zich heeft uitgesproken onderdeel moeten zijn van het herzieningsvoorstel. Ik denk daarbij in de eerste plaats aan de onderwerpen die speelden in het Sturgeon arrest en het Wallentin-Hermann arrest. Een heldere Europese definitie van buitengewone omstandigheden acht ik hoogst wenselijk. Daarnaast pleit ik ervoor dat er duidelijkheid komt over de verzorgingsplicht bij uitzonderlijke situaties zoals de vulkaanascrisis. Eenduidigheid op Europees niveau is ook daarbij geboden.

Voor de uiteindelijke beoordeling van het herzieningsvoorstel zal voor mij het totaalpakket belangrijk zijn. Het lijkt mij daarom niet verstandig om nu op verschillende elementen vooruit te lopen.

Werk- en rusttijden in de luchtvaart

Om tot een volledige beantwoording van uw vragen over werk- en rusttijden in de luchtvaart te komen, is er meer tijd nodig dan de door u verzochte antwoordtermijn. Bovendien zal het onderwerp werk- en rusttijden niet op de agenda van de komende Transportraad staan. Uw vragen zullen in een aparte Kamerbrief worden beantwoord welke in de week van 11 maart naar u zal worden toegezonden.

Vooruitlopend hierop kan ik u vast het volgende melden over de uitkomsten van het regelgevend comité van 19 februari 2013. Momenteel ligt het voorstel van EASA, de EASA Opinie, voor in het regelgevend comité in Brussel. In de vergadering op 19 februari 2013 zijn door EASA

en de Europese Commissie wijzigingen gepresenteerd in de onderdelen stand-by, reservediensten en onregelmatige dienstschema's, zoals ondermeer voorgesteld door de Scandinavische landen en het Verenigd Koninkrijk alsmede tekstuele wijzigingen om het gehele pakket te verduidelijken. De aanpassingen zijn een verbetering ten opzichte van de laatste voorstellen om de lengte van de diensttijden bij onder meer stand-by diensten te beperken. De laatste commentaren worden door EASA verwerkt en voorgelegd aan de stakeholders. Naar verwachting zal in het EASA Comité van april 2013 een definitief voorstel worden voorgelegd aan de lidstaten, waarna een stemming kan plaatsvinden.

Emissiehandelssysteem (ETS) in de luchtvaart

Net als de leden van de VVD-fractie en de PvdA-fractie ben ik van mening dat een aanpak voor de reductie van CO₂-uitstoot door de luchtvaart het best mondiaal kan worden gevonden. Daarmee wordt een gelijk speelveld het beste geborgd. Hiervoor blijft Nederland zich ook onverminderd inzetten.

De leden van de PvdA-fractie vragen om informatie over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van de Assemblee van de VN-organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO) in september 2013. Om tijdens de Assemblee in september een besluit te kunnen nemen over een mondiale aanpak voor de reductie van CO₂-uitstoot door de luchtvaart, wordt momenteel intensief overleg gevoerd. Een zogeheten *high level group* is daarvoor specifiek in het leven geroepen.

Ter bevordering van dit internationale proces heeft de Europese Commissie het «*stop the clock*» voorstel gedaan ten aanzien van vluchten van en naar landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER). Het ETS blijft onverminderd van kracht op vluchten binnen de EER. Het voorstel van de Europese Commissie betreft een maatregel voor een periode van een jaar. De Europese Commissie heeft de wijze waarop met het EU ETS na dat jaar wordt verder gegaan, gekoppeld aan het resultaat van de Assemblee van september. Het is daarom op dit moment nog te vroeg om aan te geven hoe er dan met het EU ETS zal worden omgegaan. Alle inspanningen zijn er op gericht om te komen tot een mondiale aanpak en het belang daarvan zal ik in EU-verband nogmaals onderstrepen.

Strategie voor alternatieve brandstoffen

Naar aanleiding van vragen van de fracties van PvdA en CDA over de Strategie voor alternatieve brandstoffen merk ik allereerst in algemene zin het volgende op.

U heeft d.d. 1 maart 2013 het BNC-fiche ontvangen over dit onderwerp. In het fiche kunt u lezen dat het kabinet de voorstellen van de Europese Commissie ziet als een goede stap om het gebruik van alternatieve brandstoffen te bevorderen en zo de kip – ei situatie rond alternatieve brandstoffen te doorbreken. Alternatieve brandstoffen zijn een belangrijk instrument om minder afhankelijk van de import van olie te worden en de reductiedoelen voor broeikasgasemissies te halen. Het kabinet maakt bewust geen keuze voor een bepaalde brandstof. Het kabinet vindt wel belangrijk dat zoveel mogelijk van deze alternatieve brandstoffen afkomstig zijn van duurzame hernieuwbare energiebronnen.

Om het gebruik van deze alternatieve brandstoffen te bevorderen onderschrijft het kabinet de wens van de Commissie om te komen tot geharmoniseerde technische specificaties voor deze infrastructuur. Door deze pan-Europese netwerken krijgen de transportsector en de consu-

menten een grote keuzemogelijkheid in brandstoffen en kunnen zij zich door heel Europa verplaatsen.

Zowel de leden van de PvdA- als de CDA-fractie zetten vraagtekens bij het dwingend opleggen van een minimum aantal te realiseren installaties.

Het kabinet vindt dat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gestimuleerd moet worden. Het kabinet is echter geen voorstander om lidstaten een doelstelling van een concreet aantal elektrische laadpalen en maximale afstanden voor LNG-, CNG- en waterstoftankpunten op te leggen. Het is aan de lidstaten om te beslissen of ze een doelstelling formuleren en te bepalen wie verantwoordelijk is om die eventuele doelstelling te halen. Het kabinet is van mening dat private stakeholders de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moeten gaan bouwen en betalen. De lidstaten moeten zelf kunnen beslissen of het noodzakelijk is dit te stimuleren. De richtlijn zou volgens het kabinet de lidstaten alleen een inspanningsverplichting kunnen opleggen om deze private investeringen, zowel langs de verkeers- als vaarwegen ruimtelijk te faciliteren.

De leden van de CDA-fractie vragen of het voorstel past binnen het subsidiariteitsbeginsel. Zoals ook opgenomen in het BNC-fiche, is het subsidiariteitsoordeel van het kabinet positief. Totstandkoming van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is alleen doelmatig op een hoger schaalniveau dan dat van de individuele lidstaten. Door het vaststellen van gemeenschappelijke technische specificaties kunnen producenten van voer- en vaartuigen alsook die van tank- en laadapparatuur kosteneffectief voor de Europese markt produceren. Consumenten en transportbedrijven kunnen er dan op rekenen dat ze zich pan-Europees met hun voer- en vaartuigen op alternatieve brandstoffen kunnen verplaatsen.

Naar aanleiding van vragen van de PvdA-fractie en CDA-fractie over het kostenaspect merk ik het volgende op. In de impact assessment van de Europese Commissie worden de totale investeringskosten voor Nederland op 440 miljoen euro geschat. Dit bedrag kan uit zowel publiek en/of private bronnen komen. De Europese Commissie geeft in de strategie aan dat er verschillende financieringsmogelijkheden hiervoor beschikbaar zijn. Het kabinet laat nog een impact assessment opstellen, waarin de financiële consequenties voor de overheden, het bedrijfsleven en de consumenten in Nederland in beeld gebracht gaan worden.

Voorstellen inzake technische controles voertuigen, incl. APK

De leden van de VVD-fractie vragen of op het gebied van de wegkantcontroles van vrachtwagens de Nederlandse inzet wordt gerealiseerd. De onderhandelingen over het voorstel van de Europese Commissie over technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen zijn recent aangevangen in de Raad. Het is nog te vroeg om conclusies te trekken over het verwachte onderhandelingsresultaat. Wel kan ik melden dat Nederland, net als bij de onderhandelingen over het APK-voorstel, gezamenlijk optrekt met andere kritische landen om ervoor te zorgen dat er voor Nederland een acceptabel resultaat wordt behaald. Vast staat dat vrijwel alle lidstaten grote moeite hebben met een forse toename van het aantal controles langs de weg.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de actuele stand van zaken in de behandeling van de APK-voorstellen en de belangrijkste discussiepunten tussen de Raad en het Europees Parlement. Ook vragen de leden hoe groot de Minister de kans acht dat de Nederlandse inzet definitief gerealiseerd wordt en wat de Minister eraan doet om dit dichterbij te

brengen. Over de stand van zaken in de behandeling van de drie voorstellen van het pakket technische controles voertuigen, kan het volgende worden opgemerkt. Op 20 december 2012 heeft de Transportraad een algemene oriëntatie bereikt over het voorstel over de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. In het verslag van de Transportraad (Kamerstuk 21 501-33, nummer 405) heeft de Minister u over de resultaten geïnformeerd. Het tweede voorstel van het pakket inzake technische controles voertuigen, het voorstel voor technische controles langs de weg, is recent in behandeling genomen door de Raad. Het derde voorstel uit het pakket, dat gaat over kentekenbewijzen van motorvoertuigen, staat nog niet geagendeerd voor behandeling. Het oordeel van het Europees Parlement is nog niet bekend. Het Europees Parlement is in januari 2013 begonnen met de behandeling van het gehele pakket met voorstellen. Naar verwachting zal het Europees Parlement in juni zijn standpunt in eerste lezing vaststellen. Daarna pas zullen de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement worden opgestart om tot een compromis te komen. Het is op dit moment niet mogelijk een inschatting te geven of de Nederlandse inzet definitief wordt gerealiseerd. Zodra er meer bekend is, wordt u nader geïnformeerd.

Verordening ter vaststelling van de Connecting Europe Facility

In reactie op de vraag van de leden van de VVD-fractie naar de actuele stand van zaken met betrekking tot de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de *Connecting Europe Facility* (CEF), kan ik aangeven dat de Europese Raad van 7 en 8 februari een akkoord heeft bereikt over het nieuwe Meerjarig Financieel Kader over de periode 2014–2020. Over de uitkomsten op hoofdlijnen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken u geïnformeerd (Kamerstuk 21 501-20, nummer 753). Daarin is tevens aangegeven dat nog overeenstemming met het Europees Parlement moet worden bereikt. Specifiek voor de *Connecting Europe Facility* is in het akkoord opgenomen een bedrag van 19,3 miljard euro, waarvan voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) 13,2 miljard euro, voor energienetwerken 5,1 miljard euro en voor telecommunicatie-netwerken 1 miljard euro. Hier komt bij 10 miljard euro geoordeeld in het cohesiefonds voor het kernnetwerk van TEN-T in cohesielanden; hierop kan Nederland geen beroep doen.

Dit betekent dat er aanmerkelijk meer TEN-T middelen beschikbaar komen voor projecten in alle lidstaten dan in de afgelopen periode (8,4 miljard euro) al is het minder dan de Europese Commissie voorstelde (21,6 miljard euro). Binnen het cohesiefonds nemen overigens in totaal de middelen voor transportinfrastructuur af, van 43 naar ca 30 miljard euro, maar wel met een duidelijker accent op infrastructuur met Europese meerwaarde.

Over de inhoud van de CEF verordening heeft de Raad in juni 2012 een partiële algemene oriëntatie bereikt, waarin de subsidiepercentages zijn vastgelegd, alsook de ligging van de corridors en de projecten die met voorrang in beeld zijn voor financiële ondersteuning, met name op het gebied van spoor en scheepvaart. Een aantal punten zoals de subsidiabiliteit van BTW en de spelregels rond innovatieve financiële instrumenten zijn door de samenhang met andere regelingen in de afgelopen maanden in Raadsverband nader beschouwd. De onderhandelingen met het Europees Parlement over deze verordening zijn inmiddels gestart. Het Iers Voorzitterschap streeft naar een akkoord in eerste lezing. De wensen van het Europees Parlement betreffen onder meer de rol van het Europees Parlement zelf bij subsidietoekenning en de aandacht voor innovatie.

Digitale tachograaf

De leden van de CDA-fractie informeren naar de Nederlandse inzet tijdens de Transportraad op het onderwerp digitale tachograaf. Het onderwerp digitale tachograaf staat niet geagendeerd voor de Transportraad van 11 maart 2013. Tijdens de Transportraad van 29 oktober 2012 heeft de Raad reeds een politiek akkoord bereikt (zie ook het verslag u toegezonden d.d. 12 november 2012, Kamerstuk 21 501-33, nummer 392).

Nederland ondersteunt de doelstelling van de nieuwe verordening om niet alleen de fraudegevoeligheid van het systeem, maar ook de administratieve lasten te verminderen volledig. De amendementen van het Europees Parlement worden hier nauwgezet op beoordeeld.

Naar aanleiding van vragen van de CDA-fractie over vrijstellingen wordt het volgende opgemerkt. De EU Verordening 561/2006 geeft aan welke soorten vervoer vrijgesteld zijn van rij- en rusttijden en het gebruik van de tachograaf. De grootte van het bedrijf is daarbij geen criterium. Als bijvoorbeeld Noord-Duitsland andere soorten vervoer vrijstelt, kan de Europese Commissie een inbreukprocedure starten. Veel lidstaten zijn er geen voorstander van om de bestaande vrijstellingen verder te verruimen.

De CDA-fractie vraagt om een reactie op voorstellen van het Europees Parlement t.a.v. de invoeringsdatum, ondergrens en registratie van gegevens. Nederland is tegenstander van het verplicht vervangen van goed werkende tachografen voor nieuwere versies. Het Europees Parlement heeft tot nu toe nog geen motivering voor het voorstel gegeven en het lijkt ook niet tot een verbetering van de doelstellingen van de verordening van de rij- en rusttijden te leiden. Het vervangen is overigens vaak technisch gezien heel lastig en leidt dus tot hoge kosten. In de praktijk blijken de oudere voertuigen meestal niet voor het lange afstandsvervoer of voor beroepsmatig vervoer gebruikt te worden.

Het voorstel om ook voertuigen vanaf 2,8 ton onder de verordening te laten vallen, wordt conform het politiek akkoord door alle lidstaten afgewezen.

Het Europees Parlement heeft voorgesteld om naast de automatische registratie van de locatie van het begin- en eindpunt van de werkdag ook een aantal tussenpunten automatisch te registreren om de handhaving te verbeteren. Mede om redenen van bescherming van de privacy, wordt dit aantal zoveel mogelijk beperkt. Het levert geen extra lasten op, omdat de registratie geheel automatisch geschiedt.

Het Europees Parlement deelt de mening van de lidstaten dat naast de gegevens uit de digitale tachograaf geen andere formulieren als patronaal attest meer gevraagd kunnen worden.

Het verdrag van Lissabon laat niet toe de EU de hoogte van de boetes harmoniseert of voorschrijft. Ik deel wel de mening van het Europees Parlement dat de overtredingen uit de zwaarste categorie overtredingen ook het zwaarst bestraft moeten worden. Ik heb daartoe ook de boetecatalogus van het arbeidstijden besluit vervoer aangepast en gecategoriseerd conform EU regelgeving. Sommige boetes zijn daarbij verhoogd, andere verlaagd.

Scheepvaart

De fractie van de PvdA en de fractie van het CDA vragen naar de stand van zaken bij het zoeken naar praktische oplossingen voor problemen die kunnen ontstaan bij de invoering van strengere zwavelnormen voor de zeescheepvaart in de Noord- en Oostzee per 1 januari 2015.

Frankrijk deed in de Transportraad van december 2012 een oproep om te zoeken naar praktische oplossingen. Die oproep heeft Nederland gesteund. De uitgewerkte Franse voorstellen, die in januari 2013 werden gepresenteerd, behelzen echter het agenderen van het probleem in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en een mogelijke overgangstermijn voor bepaalde meest getroffen routes of scheepstypen (bv. roll-on/roll-off veerdiensten). Het kabinet is geen voorstander van het openbreken van de IMO regelgeving met betrekking tot zwaveluitstoot, die na vele jaren intensief onderhandelen tot stand is gekomen. Indien de Europese landen zouden teruggaan naar IMO, zou dat in feite een signaal zijn om dat wel te doen. De Europese Commissie en veel andere lidstaten denken daar net zo over. De door Frankrijk voorgestelde mogelijke overgangstermijn voor bepaalde routes of scheepstypen kan mogelijk concurrentieverstorend werken. Dit heeft daarom evenmin de voorkeur.

Meer kansrijke praktische oplossingen lijken te liggen in het extra stimuleren van alternatieve technologie, zoals rookgasreinigers (z.g. «scrubbers»). In de contacten met de Europese Commissie dringt Nederland erop aan om de bestaande Europese steunregelingen (zoals TEN-T, Marco Polo) ruimhartig open te stellen voor reders die hun schepen willen uitrusten met scrubbers of over willen schakelen op LNG als brandstof. Daarnaast lijkt er een verantwoordelijkheid voor de sector te liggen om gezamenlijk te zoeken naar creatieve financieringconstructies. Overigens is de Commissie in gesprek met de Europese Investeringsbank EIB over mogelijkheden voor leningen ten behoeve van schonere scheepstechnologie.

De CDA-fractie vraagt tevens of er op Europees niveau wordt nagedacht over realistische normen en een tijdspad. De zwavelnormen die in 2008 in IMO zijn vastgesteld, werden toen zowel door overheden als de sector als realistisch beschouwd. Zoals hierboven aangegeven, vinden zowel de Europese Commissie als een groot aantal lidstaten, waaronder Nederland, dat het onverstandig is om aan die normen en het tijdspad te tornen. Dat neemt niet weg dat het probleem van de zwavelnormen zeer hoog op de Europese agenda staat. De Europese Commissie heeft onlangs nieuwe voorstellen gepresenteerd om op korte termijn praktische oplossingen voor de problematiek te vinden. Zo zal zij zeer binnenkort een voortgangsrapport presenteren over de in september 2011 verschenen «*Sustainable Waterborne Transport Toolbox*», die met name is bedoeld om de zwavelproblematiek aan te pakken. In dat rapport zal zij ook vervolgstappen aankondigen. Voorts wordt nog in het eerste kwartaal van 2013 een Europees Forum voor Duurzame Scheepvaart opgezet, met als doel een intensieve dialoog over deze problematiek tussen zowel publieke als private belanghebbenden op gang te brengen. Daaronder zullen verschillende expertgroepen (over LNG, scrubbers en financieringsmechanismen) nadere voorstellen uitwerken.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat ook in de scheepvaart de beschikbaarheid van alternatieve brandstofsoorten verzekerd moet zijn. In aanvulling op de reactie op de vragen over de strategie voor alternatieve brandstoffen, is het voor de scheepvaart evenzeer van belang dat er voldoende vulpunten voor alternatieve brandstoffen beschikbaar zijn. Voor de scheepvaart gaat het dan om LNG-vulpunten waarbij het in eerste

instantie aan de markt zelf is om deze infrastructuur aan te leggen en te betalen. In havens worden inmiddels door de sector zelf al initiatieven ontplooid. Waar mogelijk ondersteun ik dat, bijvoorbeeld door namens Nederland steun te geven bij Europese subsidieaanvragen voor aanleg van LNG vulpunten in het kader van TEN-T. Als op termijn blijkt dat de markt tekort schiet in het op orde krijgen van de beschikbaarheid van LNG als alternatieve brandstof voor de scheepvaart, zou bezien kunnen worden of aanvullende maatregelen nodig zijn.

De leden van de SP-fractie vragen of de EU-richtlijn uitrusting zeeschepen problemen kan opleveren voor klassieke zeeschepen, zoals niet mechanisch voortbewogen zeilschepen. Het is natuurlijk nooit uit te sluiten dat individuele schepen problemen zullen ondervinden als gevolg van de nieuwe richtlijn. Naar verwachting zullen er echter geen structurele problemen zijn voor klassieke zeeschepen, zoals niet-mechanisch voortbewogen zeilschepen, om daar waar van toepassing te voldoen aan de nieuwe richtlijn. De richtlijn is van toepassing op apparatuur die wordt geplaatst op schepen uit EU landen en waarvoor de goedkeuring van de vlaggenstaat nodig is op grond van internationale verdragen. Of dat toepasselijk is op de bedoelde categorie schepen, hangt ervan af of de internationale IMO verdragen op deze klassieke zeeschepen van toepassing zijn.

Belgisch Wegenvignet

De leden van de PvdA-fractie vragen of de minister op de hoogte is van het Belgische voornemen om een generiek wegvignet in te voeren en naar het standpunt van de Minister hierover. Ik kan aangeven dat de Minister op de hoogte is van de plannen van de Belgische gewesten om per 1 januari 2016 de wegenbelasting in de gewesten te vergroenen. Dit gebeurt via twee sporen:

- Een kilometerheffing voor vrachtvoertuigen boven de 3,5 ton
- Een elektronisch vignet voor alle lichte particuliere voertuigen.

België heeft het recht om op haar grondgebied te bepalen op welke wijze het gebruik van het wegvignet wordt bekostigd. Net als de Europese Unie volgt Nederland de ontwikkeling van de Belgische plannen zodat de realisatie ervan voor Nederlanders niet onevenredig of discriminerend wordt. Recent nog, op 27 februari 2013, heeft de Minister haar collega, de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, mevr. Crevits, gesproken over de Belgische plannen.